

RECURSOS NATURALES E INFRAESTRUCTURA

Estado de implementación del Programa de Acción de Almaty en América del Sur

Gabriel Pérez-Salas
Ricardo J. Sánchez
Gordon Wilmsmeier



NACIONES UNIDAS

CEPAL

RECURSOS NATURALES E INFRAESTRUCTURA

Estado de implementación del Programa de Acción de Almaty en América del Sur

Gabriel Pérez-Salas
Ricardo J. Sánchez
Gordon Wilmsmeier



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Este documento ha sido preparado por Gabriel Pérez-Salas y Gordon Wilmsmeier, Oficiales de Asuntos Económicos de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), bajo la supervisión de Ricardo J. Sánchez, Oficial Superior de Asuntos Económicos y la coordinación de Hugo Altomonte, Director de la División. Los autores agradecen a Azhar Jaimurzina y a todos los funcionarios de la Unidad de Servicios de Infraestructura por su colaboración en este trabajo y en particular a José Albrieu, Oscar Medina Mora y David Suárez, consultores de la División por sus valiosas contribuciones.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas

ISSN 1680-9017

LC/L.3892

Copyright © Naciones Unidas, septiembre de 2014. Todos los derechos reservados

Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Solo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

Antecedentes	7
Introducción	9
I. Aproximación al desarrollo socio-económico del Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay	11
A. Estado Plurinacional de Bolivia	12
1. Contexto macroeconómico actual	12
B. Paraguay	15
1. Contexto macroeconómico actual	15
C. Desarrollo humano y tasa de cumplimiento de los Objetivos del Milenio (ODM)	19
1. El avance de los países hacia el cumplimiento de los ODM	19
2. Desarrollo humano y erradicación de la pobreza	20
3. Acceso a los beneficios de las nuevas tecnologías	24
II. Una evaluación de la infraestructura y los servicios de infraestructura	27
A. Estado Plurinacional de Bolivia	27
1. Transporte por carretera	27
2. Transporte ferroviario	28
3. Transporte aéreo	29
4. Transporte fluvial	29
5. Participación modal en el transporte internacional	30
B. Paraguay	31
1. Transporte por carretera	31
2. Transporte ferroviario	31
3. Transporte aéreo	31
4. Transporte fluvial	32
5. Participación modal en el transporte internacional	33
C. Políticas públicas destinadas para el mejoramiento de infraestructura de transporte	34
1. Estado Plurinacional de Bolivia	34
2. Paraguay	35

D.	La integración física regional -la iniciativa IIRSA/COSIPLAN/UNASUR	36
1.	Inversión en infraestructura de transporte	37
E.	Conclusiones	40
III.	Comercio internacional y facilitación	41
A.	Estado Plurinacional de Bolivia	41
1.	Composición del comercio	41
2.	Análisis de productos principales	43
B.	Paraguay	49
1.	Composición del comercio	49
2.	Análisis de productos principales	51
C.	Aproximación a las cuestiones de política de tránsito	54
1.	Estado Plurinacional de Bolivia	54
2.	Paraguay	56
3.	Iniciativas regionales de aduanas	58
D.	Desempeño logístico	60
1.	Participación en negociaciones destinadas a la facilitación del intercambio	61
IV.	Medidas de apoyo internacional y asuntos emergentes	65
A.	Ayuda Oficial al Desarrollo (ODA)	65
B.	Programa de pavimentación de corredores	68
C.	Otras iniciativas de cooperación	68
D.	Respaldo internacional	69
E.	Asuntos emergentes	69
V.	Desempeño logístico y costos de transporte en los países sin litoral	71
A.	Análisis de las ineficiencias en cadenas logísticas para el comercio exterior del Estado Plurinacional de Bolivia	73
1.	Exportación: torta de soya	73
2.	Exportación: zinc	75
3.	Importación: acero	76
4.	Sobrecostos que afectan cadenas logísticas principales del Estado Plurinacional de Bolivia	77
B.	Costo de las ineficiencias en cadenas logísticas para el comercio exterior de Paraguay	78
1.	Exportación: torta de soya	78
2.	Exportación: carne	79
3.	Importación: agroquímicos	80
4.	Sobrecostos que afectan las cadenas logísticas principales de Paraguay	81
5.	Evolución de las ineficiencias logísticas en las cadenas de comercio exterior	82
VI.	Recomendaciones	85
A.	Acciones estratégicas a desarrollar en el plano nacional o multilateral	85
B.	Acciones a desarrollar en el plano multilateral bajo el amparo del Programa de Acción de Almaty	87
	Bibliografía	89
	Serie Recursos Naturales e Infraestructura: números publicados	90

Cuadros

CUADRO 1	ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, INDICADORES MACROECONÓMICOS.....	13
CUADRO 2	PARAGUAY, INDICADORES MACROECONÓMICOS.....	17
CUADRO 3	CANTIDAD DE PROYECTOS E INVERSIÓN ESTIMADA (USD) 2004-2010	36
CUADRO 4	ASPECTOS GENERALES DE LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN POR EID	38
CUADRO 5	CARTERA DE PROYECTOS DE IIRSA/COSIPLAN POR ETAPA DE EJECUCIÓN Y EID	38
CUADRO 6	GRADO DE AVANCE DE LA EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES DE LOS PROYECTOS POR PAÍS SIN LITORAL Y TOTAL	39
CUADRO 7	INVERSIONES EN OBRAS CONCLUIDAS Y EN EJECUCIÓN POR PAÍS SIN LITORAL Y TOTAL	40
CUADRO 8	VALOR CIF DE LOS PRINCIPALES RUBROS DE LAS IMPORTACIONES BOLIVIANAS.....	42
CUADRO 9	ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN, MODO Y CORREDORES DE TRANSPORTE - 2012	47
CUADRO 10	ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACIÓN, MODO Y CORREDORES DE TRANSPORTE, 2012.....	49
CUADRO 11	PRINCIPALES RUBROS DE LAS IMPORTACIONES PARAGUAYAS, FOB.....	50
CUADRO 12	PARAGUAY PRODUCCIÓN Y USO ANUAL DE SOYA, 1997-2011	51
CUADRO 13	PARAGUAY: PRINCIPALES PRODUCTOS, MODO Y CORREDORES DE TRANSPORTE, 2012.....	54
CUADRO 14	INDICADORES DE FACILITACIÓN COMERCIAL	61
CUADRO 15	CATEGORÍAS DE COSTOS UTILIZADOS EN EL ANÁLISIS DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA Y PARAGUAY	73

Gráficos

GRÁFICO 1	VALOR DE LAS EXPORTACIONES BOLIVIANAS POR ZONAS ECONÓMICAS	14
GRÁFICO 2	VALOR DE LAS IMPORTACIONES BOLIVIANAS POR ZONAS ECONÓMICAS.....	15
GRÁFICO 3	EXPORTACIONES PARAGUAYAS POR ZONAS ECONÓMICAS.....	18
GRÁFICO 4	IMPORTACIONES PARAGUAYAS POR ZONAS ECONÓMICAS	18
GRÁFICO 5	AVANCE HACIA EL LOGRO DE LOS ODM: ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA	19
GRÁFICO 6	AVANCE HACIA EL LOGRO DE LOS ODM: PARAGUAY	20
GRÁFICO 7	ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO.....	20
GRÁFICO 8	POBLACIÓN BAJO DE LA LÍNEA DE POBREZA DE INGRESOS.....	21
GRÁFICO 9	TASA DE EMPLEO, MAYORES DE 25 AÑOS.....	21
GRÁFICO 10	ÍNDICE DE EDUCACIÓN.....	22
GRÁFICO 11	ÍNDICE DE DESIGUALDAD DE GÉNERO	23
GRÁFICO 12	ESPERANZA DE VIDA AL NACER.....	23
GRÁFICO 13	ÍNDICE DE SALUD.....	24
GRÁFICO 14	ABONADOS A TELEFONÍA FIJA O MÓVIL	25
GRÁFICO 15	USUARIOS DE INTERNET	25
GRÁFICO 16	ABONADOS A INTERNET DE BANDA ANCHA FIJA	26
GRÁFICO 17	EXPORTACIONES BOLIVIANAS SEGÚN MODO DE TRANSPORTE.....	30
GRÁFICO 18	IMPORTACIONES BOLIVIANAS SEGÚN MODO DE TRANSPORTE.....	30
GRÁFICO 19	EXPORTACIONES SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE 2000-2010	33
GRÁFICO 20	IMPORTACIONES SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE 2000-2008	33
GRÁFICO 21	DISTRIBUCION DE INVERSIONES TOTALES.....	37
GRÁFICO 22	TOTAL DE LAS INVERSIONES DE LA CARTERA IIRSA/COSIPLAN EN RELACIÓN A LOS PAÍSES SIN LITORAL	39
GRÁFICO 23	VALOR DE LOS PRINCIPALES RUBROS DE LAS EXPORTACIONES BOLIVIANAS	42

GRÁFICO 24	EXPORTACIONES DE TORTA DE SOYA SEGÚN PAÍS DE DESTINO Y MODO DE TRANSPORTE, 2011	45
GRÁFICO 25	EXPORTACIONES DE ACEITE DE SOYA Y DE GIRASOL SEGÚN PAÍS DE DESTINO Y MODO DE TRANSPORTE, 2011	45
GRÁFICO 26	EXPORTACIONES DE GRANOS DE SOYA Y DE GIRASOL SEGÚN PAÍS DE DESTINO Y MODO DE TRANSPORTE 2011	46
GRÁFICO 27	PRINCIPALES RUBROS DE LAS EXPORTACIONES PARAGUAYAS	50
GRÁFICO 28	DESEMBOLSO ODA NETO Y DESEMBOLSO IDA	65
GRÁFICO 29	COMPONENTES DE ODA	66
GRÁFICO 30	ODA NETO EN PORCENTAJE DE PNB	66
GRÁFICO 31	DESEMBOLSO DE ODA NETO PER CAPITA	66
GRÁFICO 32	DESEMBOLSO DE ODA POR TIPO DE FINANCIAMIENTO	67
GRÁFICO 33	FUENTES DE ODA - TOP 10 DONANTES - PROMEDIO DE LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS	67
GRÁFICO 34	DESEMBOLSO ODA BRUTO POR SECTOR - PROMEDIO ÚLTIMOS 5 AÑOS	67
GRÁFICO 35	PARTICIPACIÓN DEL FLETE INTERNACIONAL EN EL COSTO TOTAL DE LAS IMPORTACIONES	71
GRÁFICO 36	PARTICIPACIÓN DEL FLETE INTERNACIONAL EN EL COSTO TOTAL DE LAS IMPORTACIONES POR CARRETERA Y VÍAS FLUVIALES	72
GRÁFICO 37	ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA: FACTORES DE INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN LAS CADENAS DE EXPORTACIÓN DE SOYA POR MODO DE TRANSPORTE	75
GRÁFICO 38	ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA: FACTORES DE INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN LAS CADENAS DE EXPORTACIÓN DE ZINC POR MODO DE TRANSPORTE	76
GRÁFICO 39	ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA: FACTORES DE INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN LAS CADENAS DE IMPORTACIÓN DE BARRAS DE ACERO POR MODO DE TRANSPORTE	77
GRÁFICO 40	PARAGUAY: FACTORES DE INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN LAS CADENAS DE EXPORTACIÓN DE TORTAS DE SOYA POR MODO DE TRANSPORTE	79
GRÁFICO 41	PARAGUAY: FACTORES DE INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN LAS CADENAS DE EXPORTACIÓN DE CARNE POR MODO DE TRANSPORTE	80
GRÁFICO 42	PARAGUAY: FACTORES DE INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN LAS CADENAS DE IMPORTACIÓN POR MODO DE TRANSPORTE	81
GRÁFICO 43	PARAGUAY: EVOLUCIÓN DE LAS INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN CADENAS DE COMERCIO EXTERIOR (2005 - 2012)	82

Antecedentes

El Programa de Acción de Almaty: atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral, fue aprobado en Almaty (Kazajstán) en el año 2003 como respuesta de las Naciones Unidas a las necesidades y los problemas especiales en materia de desarrollo que enfrentan los 31 países en desarrollo sin litoral, de los cuales dos se ubican en América Latina y el Caribe: Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay.

Estando el Programa próximo a cumplir diez años de aplicación, la Asamblea General a través de su resolución A/RES/67/222 del 3 de abril del 2013, ha convocado para el año 2014 a una Conferencia Global, con el fin de evaluar la ejecución del Programa de Acción de Almaty. La resolución solicita además a las organizaciones competentes del sistema de las Naciones Unidas que, en el marco de sus respectivos mandatos, proporcionen el apoyo necesario y contribuyan activamente al proceso preparatorio. En este contexto, el presente documento elaborado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), analiza la situación actual del Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay, así como los progresos regionales observados en esta década del Plan de Acción de Almaty. El presente documento da continuación al análisis de los desafíos del sistema de transporte en los países sin litoral de América del Sur de CEPAL.¹

¹ Wilmsmeier G. y Sánchez, R.J. (2009), Los desafíos del sistema de transporte en los países sin litoral de América del Sur. LC/L.3019-P/E, Serie Recursos Naturales e Infraestructura, N° 142, 84 pp.

Introducción

La falta de acceso marítimo es comúnmente esgrimida como una razón que ayuda a explicar el bajo crecimiento y desarrollo de los países sin litoral. No obstante ello, es evidente que el desarrollo es multidimensional y por tanto no puede circunscribirse únicamente al ámbito geográfico. Indicadores compuestos contruidos a partir de información de los ODM muestran que en promedio los países sin litoral son un 20% menos desarrollados de lo que podrían ser si no tuvieran la características geográfica de ser sin litoral (UN-OHRLLS, 2013).

En este contexto, el presente documento analiza las distintas perspectivas del desarrollo así como las áreas prioritarias del Plan de Acción de Almaty para el caso de América Latina y concluye con un conjunto de recomendaciones para mejorar la cooperación en materia de transporte entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

El Plan de Acción de Almaty incluye cinco áreas prioritarias: i) Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito; ii) Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura; iii) Comercio internacional y facilitación del comercio; iv) Medidas de apoyo internacional; v) Aplicación y examen.

I. Aproximación al desarrollo socio-económico del Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay

En el presente capítulo del informe se analizará el desempeño general de los países en desarrollo sin litoral de América del Sur, incluyendo la revisión de las principales variables macroeconómicas, así como el progreso observado en el desarrollo humano y social, con especial atención sobre los logros respecto a las Metas del Milenio.

Según los indicadores de pobreza tanto Paraguay como el Estado Plurinacional de Bolivia se encuentran en los últimos lugares regionales aunque se observan importantes progresos en este ámbito. En el año 2010, Paraguay contaba con 54% de su población con un ingreso menor a la línea de pobreza, mientras que en el año 2011, la tasa disminuyó hasta 49%. Por su parte el Estado Plurinacional de Bolivia, en el año 2010 aproximadamente 42% de la población tenía un ingreso menor a la línea de pobreza².

Independiente de la ubicación y geografía de un país, existe un conjunto de factores que afectan el desempeño económico de una nación como capital humano, capital físico, capital social, innovación tecnológica, institucionalidad, apertura comercial, entre otros. Por ejemplo, Calderón y Servén (2003) sostienen que la falta de servicios de infraestructura adecuados está asociada con una menor productividad y costos de producción más elevados para los productores. En el Estado Plurinacional de Bolivia, la brecha de infraestructura reduciría la productividad de los trabajadores en cerca del 35%, lo cual habría afectado al crecimiento de largo plazo y su tendencia³. Por su parte, Hanushek y Woessmann (2012) sostienen que la calidad de la educación puede ser una de las variables más importantes para explicar el desempeño económico de largo plazo en América Latina, particularmente hace una comparación con la región asiática que mostró inmensas mejoras en los últimas tres décadas⁴.

² CEPAL 2012. Panorama Social de América Latina. www.eclac.cl.

³ Calderón, C. y L. Servén. 2003. "The Output Cost of Latin America's Infrastructure Gap." En W. Easterly y L. Servén, comps., *The Limits of Stabilization: Infrastructure, Public Deficits and Growth in Latin America*. Palo Alto, California y Washington, D.C.: Stanford University Press y Banco Mundial.

⁴ Hanushek, E. y Woessmann, L. (2012). Schooling, Educational Achievement, and the Latin America Growth Puzzle. *Journal of Development Economics*. 99 (2012) 497-512.

A. Estado Plurinacional de Bolivia

1. Contexto macroeconómico actual⁵

En el año 2012, el panorama ofrecido por el desempeño económico y la implementación de medidas fiscales del Estado Plurinacional de Bolivia demuestra un continuo impulso de las políticas de bolivianización, a través de una serie de actualizaciones impositivas y arancelarias, así como de nuevas estatizaciones a empresas de servicios, acompañadas de mejoras salariales e indicadores económicos de tendencia moderadamente positiva.

Los aumentos tarifarios más destacados fueron aquellos destinados a los sectores financieros y comerciales, estos últimos en particular orientados a fomentar las actividades en pequeñas y medianas empresas de origen local frente a la predominancia de los mayores conglomerados económicos. El Estado implementó un impuesto a la venta de dólares por parte de los bancos en un 0,7% y, en el mismo sentido, un aumento del encaje para depósitos en divisas. Una medida que se destacó durante el año 2012 fue el importante aumento (en un 22,6% respecto al 2011) del salario mínimo, que pasó a ubicarse en los 1.000 bolivianos mensuales.

En lo que respecta a la situación fiscal del Estado Plurinacional de Bolivia, se observa en el año 2012 una nueva mejora de las cuentas públicas que, dejando atrás la leve caída deficitaria del 2011, demuestra un superávit de un 1,5% del PIB. El crecimiento de este último, sin embargo, se dio en el año 2012 en aproximadamente un 5%, ligeramente menor al del año anterior.

Durante el primer semestre de 2012, el sector público no financiero (SPNF) arrojó un superávit global equivalente al 5,6% del PIB. Pese a estos resultados, el gobierno prevé que el SPNF cierre el año con un superávit de 1,5%, lo que significaría la existencia de un déficit durante el segundo semestre. En los primeros tres trimestres de 2012, los ingresos tributarios nominales aumentaron un 20,5% con respecto al mismo período del año anterior, mientras que los ingresos por hidrocarburos se incrementaron un 31,2% (tanto la producción como el precio del gas subieron en 2012). Hasta septiembre de 2012, los gastos corrientes registraron un aumento del 7,1% en relación con el mismo período del año anterior y los gastos de capital subieron más de un 21,8%, debido al programa de inversión pública —mayormente en infraestructura— que sigue teniendo una gran importancia dentro de los gastos del gobierno boliviano. Hasta septiembre de 2012, la inversión pública fue de 1.407 millones de dólares, un 32% más que en el mismo período del año anterior; el total presupuestado para 2012 llega a 3.253 millones de dólares. Aunque la ejecución de la inversión pública fue del 43,2% al terminar el tercer trimestre, se espera que, como ocurrió en años anteriores, durante el último trimestre se acelere la ejecución de la inversión, por lo que el gobierno contempla llegar a gastar más del 90% del monto presupuestado.

La deuda pública interna se redujo en términos nominales y reales en los primeros nueve meses del año, ya que bajó 2 puntos porcentuales del PIB, mientras que la externa solo registró un leve aumento. En el primer semestre, la deuda externa fue equivalente al 11,2% del PIB, y en octubre de 2012, el Estado Plurinacional de Bolivia entró de nuevo al mercado internacional de capitales, lanzando un bono de 500 millones de dólares, que logró colocar a una tasa de interés del 4,85%.

En el primer semestre de 2012 el Banco Central de Bolivia (BCB) buscó mantener un balance entre las medidas encaminadas a asegurar una baja inflación y las destinadas a promover el crecimiento económico. Debido a que la inflación se encontraba por debajo de la meta establecida, el banco central favoreció una política expansiva gradual, con una disminución de la oferta de títulos en las operaciones de mercado abierto, induciendo menores colocaciones netas a tasas monetarias decrecientes. La bolivianización del sistema financiero continuó impulsándose en 2012. A septiembre de 2012, aproximadamente un 70% de los depósitos y un 78% de los créditos —nuevos máximos históricos en ambos casos— estaban en moneda nacional. Este proceso se vio favorecido por cambios en la

⁵ Esta sección está parcialmente tomada de CEPAL (2012): “Balance Preliminar de las Economías de América Latina y el Caribe”, CEPAL, Santiago, Chile.

reglamentación del encaje legal, como el aumento del encaje adicional para depósitos en moneda extranjera, con vistas a fortalecer el uso de la moneda nacional en el sistema financiero. El tipo de cambio nominal permaneció estable en 2012, mientras que el tipo de cambio real efectivo presentaba una apreciación interanual del 5% a septiembre de 2012.

El crecimiento del PIB en 2012 se situó en un 5%. Los sectores de actividad con mayor dinamismo fueron los del petróleo y gas natural, que creció un 13,9%, la construcción, que aumentó un 10,0%, y el sector financiero, cuya actividad se elevó un 8,1%. El sector de la minería, uno de los sectores más importantes del país, redujo su actividad un 9% en 2012 debido a problemas sociales en algunas de las minas más grandes. Por el lado de la demanda, el crecimiento del PIB fue impulsado por el aumento de la formación bruta de capital fijo (13%) y por el gasto de consumo del gobierno (7%). La CEPAL estima que en 2013 la expansión de la economía boliviana se acercará al 5%. Con respecto al PIB, este país muestra un desempeño económico promedio de 4,0% entre 2000 y 2012.

La inflación acumulada entre enero y octubre de 2012 fue del 3,5% y se espera que a fines de diciembre se sitúe alrededor del 4,5%. Después de experimentar tasas mayores al principio de 2011, durante el último año y medio la inflación se ha mantenido dentro del rango de inflación de referencia del banco central. Ese resultado refleja la estabilidad de los precios de los alimentos y de otros productos básicos.

El Instituto Nacional de Estadística dejó de publicar datos sobre el empleo después del segundo trimestre de 2011, aunque el Ministerio de Economía estima que el desempleo se encuentra levemente por debajo del 5%.

En el primer semestre de 2012, la economía del Estado Plurinacional de Bolivia registró un superávit en cuenta corriente de 734 millones de dólares, es decir, un aumento del 53% en comparación con el mismo período del año anterior. Las exportaciones de bienes continuaron su rápida expansión y se incrementaron un 30% durante ese período. La causa de este aumento fue más el incremento del volumen que el alza de los precios, si bien estos subieron alrededor de un 5%. Las importaciones, por su parte, crecieron un 14,9%. Las remesas de los trabajadores aumentaron poco en la primera mitad de 2012. Las provenientes de España (42,9% del total) y Argentina (12,7%) cayeron con respecto al mismo período del año anterior, mientras que las de los Estados Unidos y otros países subieron en 40,7%, lo que compensó la caída en los otros dos países. Por otra parte, las cuentas de capital y financiera presentaron un superávit de solo 63,4 millones de dólares hasta junio de 2012. Ese resultado, menor que el correspondiente a 2011, se explica por una salida de capital privado en el segundo trimestre del año. Sin embargo, a octubre de 2012 las reservas internacionales netas en poder del banco central se situaron en 13.772 millones de dólares, lo que supone un incremento del 14,6% y equivale a 21 meses de importaciones.

CUADRO 1
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, INDICADORES MACROECONÓMICOS
(Dólares de los Estados Unidos medidos por PPC)

Estado Plurinacional de Bolivia	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012e
Exportaciones, millones de dólares	1 246	1 226	1 320	1 590	2 195	2 867	4 008	4 822	6 933	5 400	6 966	9 114	10 091
Exportaciones, porcentaje PIB	14,8	15,0	16,7	19,6	25,0	30,0	35,5	36,5	41,3	30,9	35,2	36,7	37,6
Crecimiento (porcentajes)	n.d.	-1,6	7,6	20,5	38,0	30,7	42,6	17,9	43,8	-22,1	29,0	30,8	10,7
Importaciones millones de dólares	2 020	1 708	1 832	1 692	1 920	2 440	2 926	3 588	5 100	4 577	5 604	7 673	6 367
Importaciones, porcentaje PIB	24,0	21,0	23,1	20,9	21,9	25,5	25,4	27,2	30,4	26,2	28,3	30,9	21,7
Crecimiento (porcentaje)	n.d.	-15,4	7,2	-7,6	13,5	27,1	19,9	22,6	42,1	-10,3	22,4	36,9	-17,0
PIB Bolivia millones de dólares	8 412	8 154	7 917	8 093	8 784	9 574	11 521	13 215	16 790	17 464	19 781	24 857	26 846
Crecimiento PIB	2,51	1,68	2,49	2,71	4,17	4,42	4,80	4,56	6,15	3,36	4,13	5,17	5,20

Fuente: CEPAL-DRNI, sobre la base de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) del Estado Plurinacional de Bolivia y CEPAL (BADECEL).

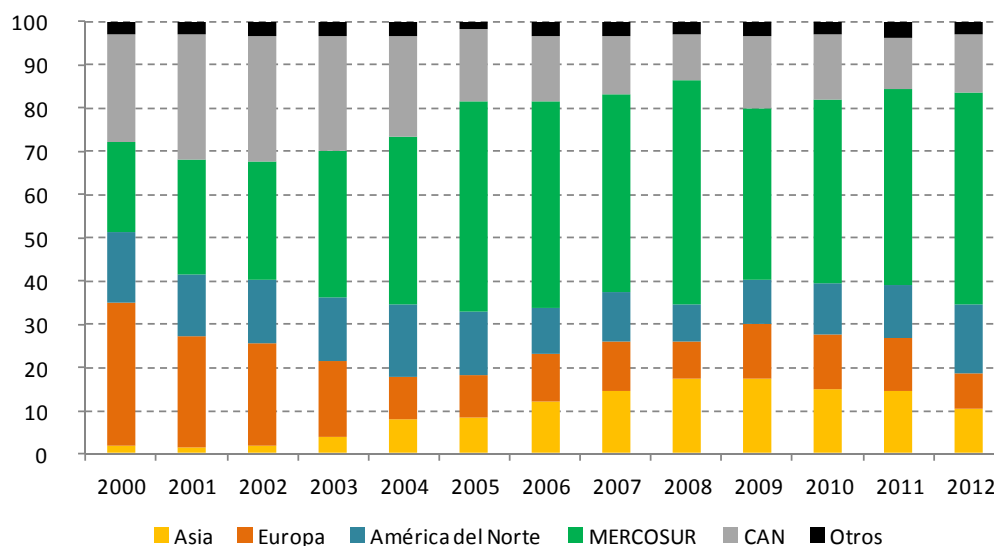
Las exportaciones de la economía Boliviana representan aproximadamente un 38% del PIB. Las importaciones alcanzaron promediaron en los últimos cinco años cerca del 31%. Es decir, el total del comercio (que incluye exportaciones e importaciones) ha representado alrededor de 69% del PIB, lo cual refleja la apertura de la economía boliviana, así como también la dependencia y volatilidad de la coyuntura externa.

Con respecto a los principales mercados de destino de las exportaciones bolivianas como se puede observar en el Gráfico 1, el MERCOSUR es el principal mercado de destino de los productos de exportación. En el período 2000-2005 este bloque absorbió el 33% de las ventas externas, para luego incrementarse al 46% en los años 2006-2012. Es importante hacer notar que el 95% de las exportaciones al MERCOSUR corresponden a gas natural que se vende a Brasil y Argentina.

En contraposición, otras zonas económicas como el NAFTA y la UE fueron disminuyendo su importancia en el periodo 2000-2012. En el caso del primer bloque económico, la disminución fue de 15% a 12% en la participación total de las exportaciones, mientras que la UE bajó su participación de un 20% a 11%.

Otra región económica que ganó protagonismo en las exportaciones del Estado Plurinacional de Bolivia fue Asia, que pasó de una participación de 4% a un 14%, proceso explicado principalmente por las exportaciones de minerales con Corea del Sur y Japón.

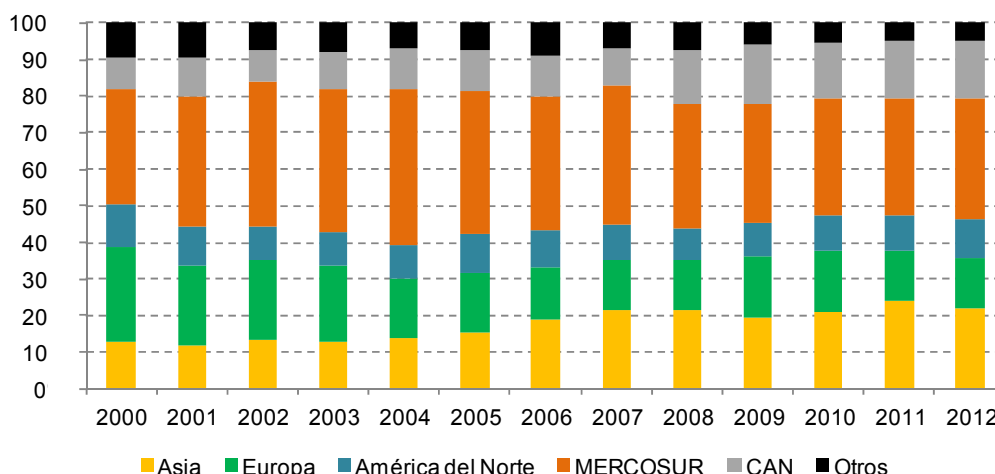
GRÁFICO 1
VALOR DE LAS EXPORTACIONES BOLIVIANAS POR ZONAS ECONÓMICAS
(Porcentajes)



Fuente: CEPAL-DRNI, sobre la base de datos del Instituto Nacional de Estadística del Estado Plurinacional de Bolivia (INE).

Por el lado de las importaciones el principal proveedor es también el MERCOSUR, que en toda la década 1995-2005 representó, en promedio, el 38% y en el periodo 2006-2012 disminuyó a 34%. Las otras zonas económicas como el NAFTA y la UE disminuyeron su participación promedio de 30% en los años 2000-2005 a un 25% en el período 2006-2012. La región económica que ganó protagonismo fue Asia que pasó de una participación de 13% a cerca de 20%, siendo Japón, Corea del Sur y China los principales orígenes de las importaciones bolivianas.

GRÁFICO 2
VALOR DE LAS IMPORTACIONES BOLIVIANAS POR ZONAS ECONÓMICAS
 (Porcentajes)



Fuente: CEPAL-DRNI, sobre la base de datos del Instituto Nacional de Estadística del Estado Plurinacional de Bolivia (INE).

B. Paraguay

1. Contexto macroeconómico actual⁶

El año 2012 se vio marcado en la economía del Paraguay por la implementación de fuertes medidas contracíclicas por parte del gobierno y del banco central y, en consecuencia, por una significativa expansión del gasto fiscal. Esta situación tuvo su origen en una serie de eventualidades y contratiempos ligados a la sanidad y el medio ambiente que repercutieron negativamente sobre las exportaciones del sector agropecuario y ganadero. En este sentido, debe subrayarse la puesta en práctica de políticas de carácter contracíclico que ayudaron a amortiguar los impactos y evitar un enfriamiento más profundo y perjudicial de las actividades económicas a través, por ejemplo, del fomento a la activación de otros sectores no ligados al cultivo y la siembra. Si bien los índices inflacionarios mostraron una variación inferior en el 2012 respecto del año anterior (pasando de un 5,6% en 2011 a un 3,4% en 2012) resulta previsible un nuevo repunte de esta cifra debido a que la reactivación económica esperada, con una proyección de la tasa de crecimiento de aproximadamente 8,5% en 2013, podría traer aparejada un incremento de los precios en productos alimenticios dentro del mercado local, particularmente los de origen ganadero.

En el ámbito legislativo, se destaca la aprobación de la ley del impuesto sobre la renta personal (IRP), después de ser aplazada durante los últimos cuatros años. La ley también tendrá un impacto indirecto en la recaudación por concepto del impuesto al valor agregado (IVA), debido a que se incentiva la formalización de ciertas transacciones. En cuanto a las regulaciones financieras, se adoptaron medidas para incrementar el capital de las instituciones financieras con el fin de hacer frente a diferentes tipos de riesgos vinculados al mercado financiero. Asimismo, se introdujeron cambios en las tasas de encaje legal a que están sujetos los depósitos en moneda extranjera y, en menor medida, los depósitos en moneda nacional, con miras a reducir la exposición del sistema financiero a descalses en las monedas que componen sus depósitos y pasivos.

El déficit fiscal en 2012 se situó en el 2,8% del PIB, lo que representa el primer resultado deficitario de las cuentas públicas desde 2003. Ante la retracción de la actividad económica en el sector

⁶ Esta sección ha sido parcialmente tomada de CEPAL (2012): Balance Económico de América Latina y el Caribe. CEPAL, Santiago, Chile.

agrícola provocada por la sequía, el gobierno implementó una política de expansión fiscal con un significativo aumento de los gastos corrientes. Gran parte del gasto se destinó a incrementar un 30% los salarios de los empleados públicos. De este modo, el gasto total de la administración central registró un crecimiento del 33% con relación a 2011. En lo que respecta al ingreso público, el monto recaudado aumentó un 11% debido a un incremento significativo de los ingresos no tributarios. Con respecto al PIB, este país muestra un crecimiento económico promedio de 3,2% entre 2000 y 2012.

El tipo de cambio nominal del guaraní con respecto al dólar registró una depreciación interanual del 6,6% a octubre de 2012. En cuanto al tipo de cambio real efectivo, el guaraní registró depreciaciones con respecto al dólar (6,8%), el euro (1,0%), el peso argentino (3,3%) y una apreciación con respecto al real brasileño (3,1%). La depreciación del guaraní se explica principalmente por la ampliación del déficit de la cuenta corriente del país en 2012.

Después de presentar una tasa de crecimiento moderada del 4,3% en 2011, el PIB se redujo un 1,8% en 2012 debido a la contracción del sector agrícola —el sector más importante de la economía paraguaya y que en 2011 representó el 20% del PIB— como consecuencia de la severa sequía que azotó el país desde diciembre de 2011 hasta febrero de 2012. Según estimaciones del Ministerio de Agricultura y Ganadería, la producción de soja —el principal producto de exportación— disminuyó un 48%, mientras que la producción agrícola total cayó un 28%. Sin embargo, el moderado crecimiento del sector no agrícola hizo que la contracción del PIB fuera relativamente leve dada la fuerte contracción del sector agrícola y el importante peso de este sector en la economía. Desde el punto de vista de los gastos, un marcado incremento de los gastos públicos, particularmente de los gastos corrientes, sostuvo la demanda interna en 2012, lo que respaldó el crecimiento del sector no agrícola.

De acuerdo con los resultados de la encuesta continua de empleo, al tercer trimestre de 2012, la tasa de desempleo fue del 6,9% (7,1% en el caso de los hombres y 6,7% en el de las mujeres), similar a la registrada durante el mismo período de 2011. Por otra parte, el índice de sueldos y salarios del banco central tuvo una variación interanual del 4,9% a junio de 2012.

Al mes de octubre, la tasa interanual de inflación se situó en el 3,4%, por debajo del centro del rango meta del banco central del 5% (+/- 2,5 puntos porcentuales). El menor nivel de inflación en 2012 obedeció al bajo desempeño económico y a la caída del precio de los productos del sector ganadero como consecuencia de la imposición de restricciones a las exportaciones de carne a ciertos mercados debido al brote de fiebre aftosa detectado en 2011. La inflación interanual subyacente, que excluye a los productos más volátiles de la canasta (frutas y verduras), se ubicó en un 3,3% a octubre de 2012. La inflación subyacente X1, que además de no incluir frutas y verduras tampoco incluye los servicios tarifados y los combustibles, se situó en el 3,0%.

En 2012 el sector externo destacó por su bajo desempeño. El valor y volumen de los productos agrícolas exportados se redujeron como consecuencia de la sequía, lo que provocó una caída de las exportaciones totales en torno al 11%. A pesar del brote de fiebre aftosa detectado en el país a finales de 2011, que se tradujo en la suspensión del estatus de zona libre de fiebre aftosa con vacunación, las exportaciones cárnicas registraron un leve crecimiento en 2012. Este resultado se explica por la reorientación de estas exportaciones hacia nuevos mercados internacionales a lo largo del año. Las importaciones registraron una contracción del 8% —menor que la de las exportaciones— debido a una fuerte caída de las importaciones de bienes de capital. Se estima que la cuenta corriente cerrará el año con un déficit del 2,1% del PIB en 2012 (en 2011 fue del 1,2%).

Se ha estimado un crecimiento del PIB del 8,5%, impulsado principalmente por un repunte del sector agrícola para 2013. Asimismo, se espera una recuperación de las exportaciones, particularmente de la soja, lo que disminuirá el déficit de la cuenta corriente. Por el lado del gasto público, a pesar de la política fiscal contracíclica aplicada en 2012, no se espera una desaceleración importante de los desembolsos del gobierno. Esto se debe a diversos factores: i) el aumento del 30% en los salarios públicos que se efectuó en 2012, lo que representa un gasto rígido y, por lo tanto, implica un cambio permanente en la estructura de los gastos de la administración central; ii) la intención de realizar una fuerte expansión de los gastos de capital por parte del Ministerio de Hacienda, y iii) las elecciones presidenciales que se realizaron en abril 2013. El gobierno emitió bonos soberanos por un valor

estimado de 550 millones de dólares en 2013, lo que representó la primera emisión de bonos realizada por el país desde 2000.

Las exportaciones de la economía paraguaya representan aproximadamente un 20% del PIB. Las importaciones promediaron en los últimos cinco años cerca del 50%. Es decir, el comercio exterior representa alrededor de 70% del PIB, lo cual refleja la apertura de la economía paraguaya, así como también la dependencia y volatilidad de la coyuntura externa.

La balanza comercial del Paraguay fue deficitaria durante los años 2000-2012 y se originó en el mayor crecimiento del valor de las importaciones que el de las exportaciones. Al analizar el comercio del Paraguay se debe considerar el comercio registrado y de reexportación, tanto en las exportaciones como en las importaciones. Es decir, gran parte de las importaciones de Paraguay son re-exportadas a los países vecinos, lo que explica el constante desequilibrio en la balanza comercial de dicha economía.

CUADRO 2
PARAGUAY, INDICADORES MACROECONÓMICOS
(En dólares de los Estados Unidos medidos por PPC)

Paraguay	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012e
Exportaciones, millones de dólares	871	990	951	1 241	1 626	1 811	1 906	2 745	4 390	3 167	4 534	5 517	5 146
Exportaciones, porcentaje PIB	11,3	14,5	17,0	22,3	23,3	24,1	20,5	22,4	26,0	22,1	24,8	23,0	20,1
Crecimiento (porcentaje)	n.d.	13,7	-4,0	30,6	31,0	11,3	5,3	44,0	59,9	-27,9	43,2	21,7	-6,7
Importaciones, millones de dólares	2 192	2 181	1 671	2 227	3 129	3 742	5 757	5 840	9 017	7 448	10 289	12 320	11 418
Importaciones, porcentaje PIB	28,4	31,8	29,9	40,1	44,9	49,9	62,0	47,6	53,4	52,1	56,2	51,3	44,6
Crecimiento (porcentaje)	n.d.	-0,5	-23,4	33,2	40,5	19,6	53,8	1,4	54,4	-17,4	38,1	19,7	-7,3
PIB Paraguay, millones de dólares	7 727	6 850	5 595	5 560	6 973	7 505	9 289	12 260	16 888	14 310	18 314	24 033	25 603
Crecimiento PIB	-0,40	2,06	-2,30	3,84	4,14	2,86	4,34	6,76	5,83	-3,85	15,05	3,80	-0,10

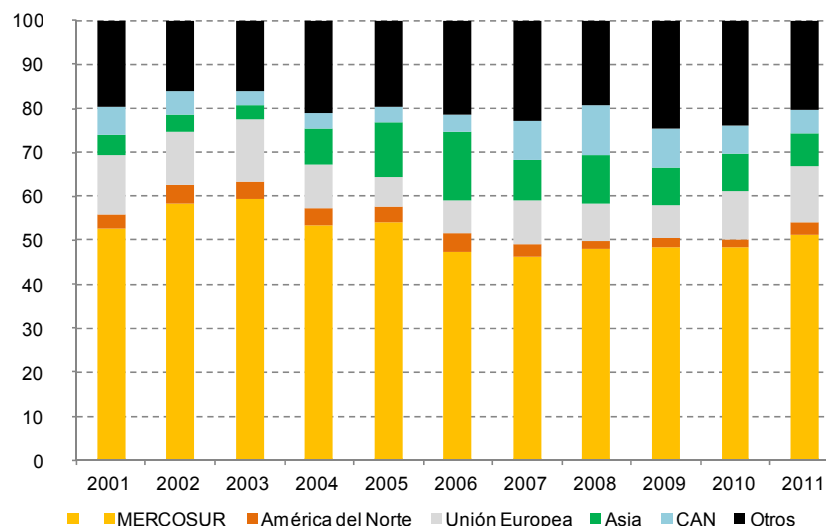
Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos del Banco Central del Paraguay y de la CEPAL (BADECEL).

Con respecto a los principales mercados de destino de las exportaciones paraguayas como se puede observar en el gráfico 1, el MERCOSUR es el principal mercado de destino de los productos de exportación. En el período 2000-2005 este bloque comercial representó el 57% de las ventas externas del Paraguay, aunque luego disminuyó al 50% en los años 2006-2012. Es importante hacer notar que el 72% de las exportaciones al MERCOSUR corresponden a los granos exportados de Soya hacia Uruguay y Argentina, esto como mercadería en tránsito que es acopiada para ser transferida a buques graneleros que tienen como destino final o re-exportación a la Unión Europea (UE), que representa aproximadamente un 60% de los granos. El otro gran destino de las exportaciones dentro del MERCOSUR es Brasil donde la mayor parte del maíz y trigo es enviado a este mercado.

Las ventas a la UE de forma directa fueron disminuyendo paulatinamente, de un 27% en el período 1995-99 a 14% en el período 2000-2005 y a 9,5% en el período 2006-2012. La exportación al NAFTA –principalmente al mercado estadounidense– disminuyó aún más su reducida participación, de 6% en el período 1995-1999 a 4% en 2000-2005 y 2,5% en el último período de 2006 a 2012. La región que fue ganando protagonismo importante fue Asia que pasó de una participación de 7% a cerca de 13% en el año 2012. Otra región interesante es Rusia, que se convirtió en importante comprador de la carne paraguaya.

GRÁFICO 3
EXPORTACIONES PARAGUAYAS POR ZONAS ECONÓMICAS

(Porcentajes)

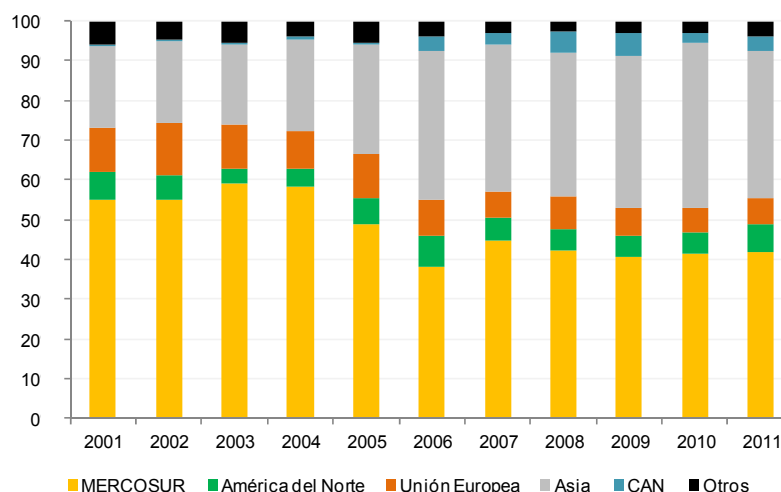


Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de Trademap (www.trademap.org)

Por el lado de las importaciones el principal proveedor es también el MERCOSUR, que en toda la década 1995-2005 representó, en promedio, el 54% y en el periodo 2006-2012 disminuyó a 42%. Las otras zonas económicas como el NAFTA y la UE disminuyeron su participación promedio de 12% en los años 1995-99 a un 8% en el periodo 2000-2005, y luego retornaron a similares niveles de la década pasada entre 2006-2012. La región económica que ganó protagonismo fue Asia que pasó de una participación de 20% a cerca de 35%, siendo el principal socio comercial de las importaciones China y Japón es el quinto proveedor de las importaciones paraguayas.

GRÁFICO 4
IMPORTACIONES PARAGUAYAS POR ZONAS ECONÓMICAS

(Porcentajes)



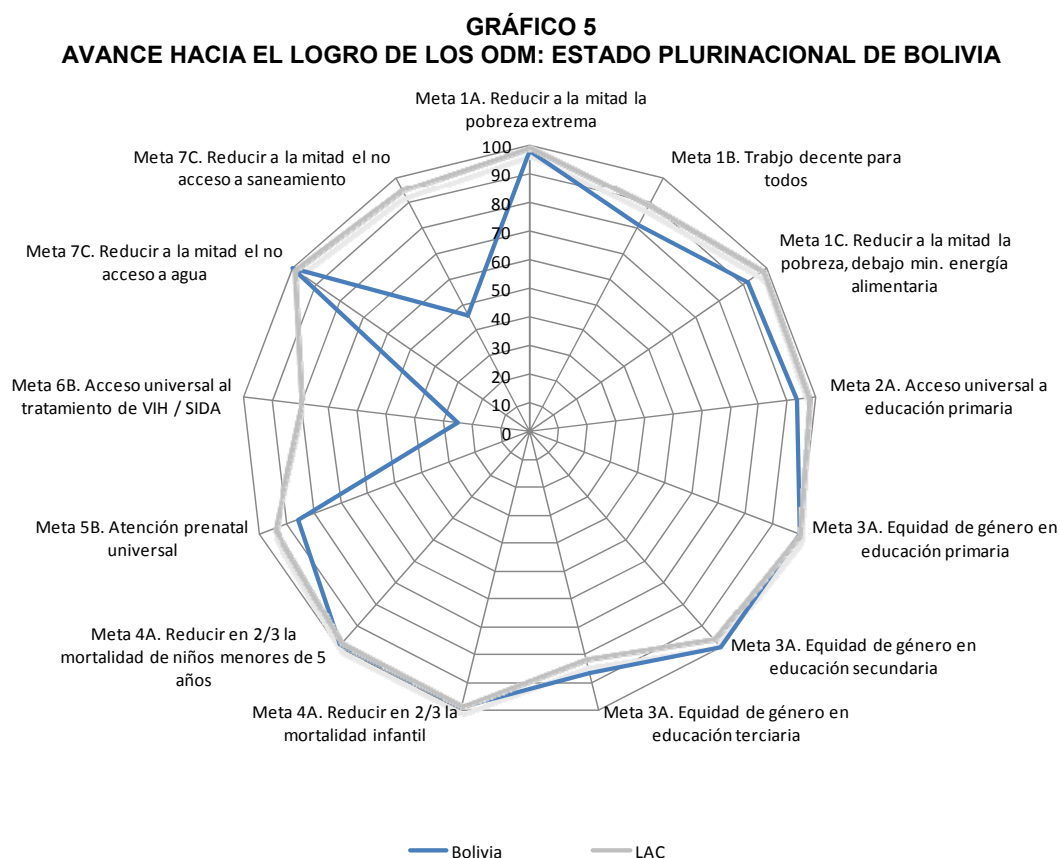
Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de Trademap (www.trademap.org).

C. Desarrollo humano y tasa de cumplimiento de los Objetivos del Milenio (ODM)

1. El avance de los países hacia el cumplimiento de los ODM

Los gráficos a continuación muestran el avance de los países sin litoral de América del Sur hacia el cumplimiento de los Objetivos del Milenio. En ambos casos se exhiben los avances realizados en comparación con los datos correspondientes al promedio de América Latina y el Caribe.

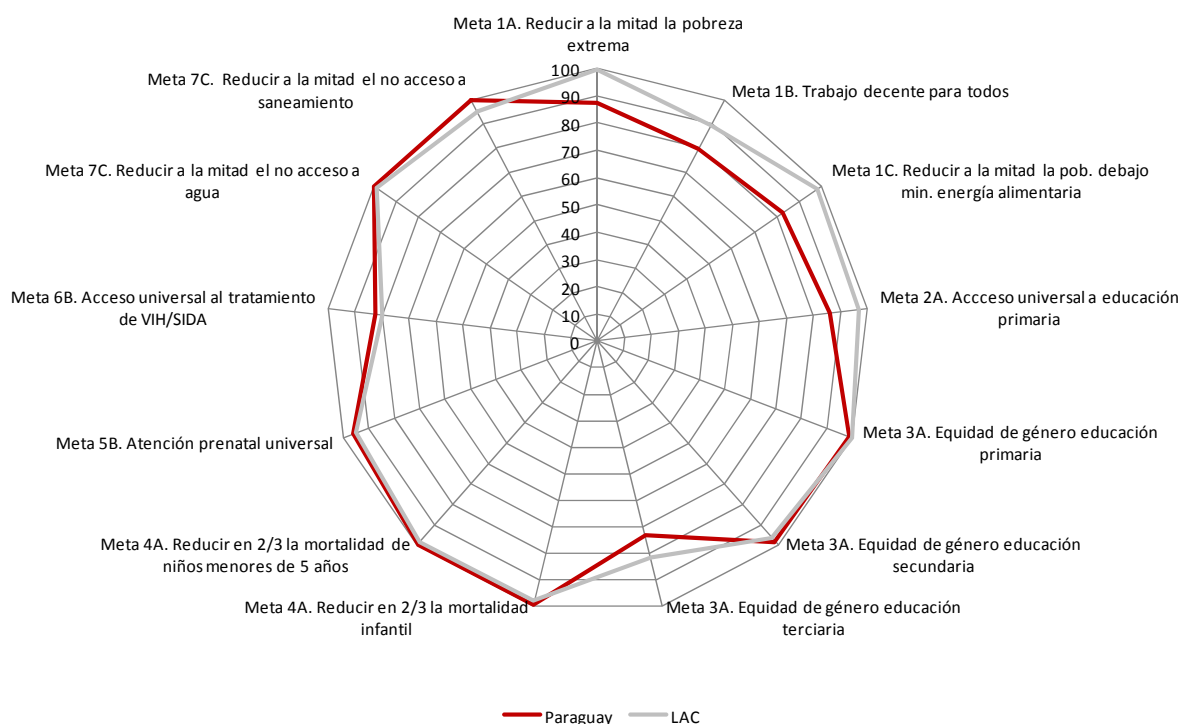
El Estado Plurinacional de Bolivia, con excepción de las metas 1A, 3A, 4A y 7C, en todos los demás casos el avance es menor al de América Latina y el Caribe.



Fuente: CEPAL-DRNI, de acuerdo a CEPALSTAT (www.eclac.org) accedido el día 24 de mayo de 2013.

Paraguay, con excepción de las metas 3A y 4A, también presenta un avance menor al de América Latina y el Caribe, aunque la supera en el caso de las metas 6B y 7C.

GRÁFICO 6
AVANCE HACIA EL LOGRO DE LOS ODM: PARAGUAY

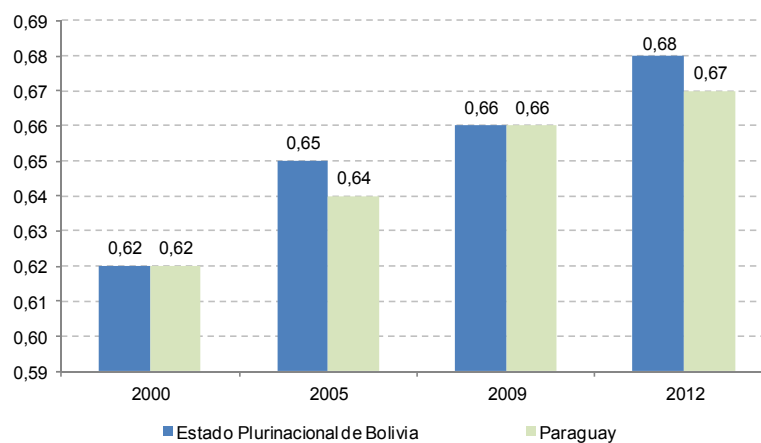


Fuente: CEPAL-DRNI, de acuerdo a CEPALSTAT (www.eclac.org) accedido el día 24 de mayo de 2013.

2. Desarrollo humano y erradicación de la pobreza

El último Informe sobre Desarrollo Humano elaborado en el 2012, señala que Paraguay se mantiene en el puesto 111, y el Estado Plurinacional de Bolivia 108 entre un total de 187 países, dado que el índice de desarrollo humano (IDH) calculado para estos países para el año 2012 se estimó en 0,67, y 0,68 respectivamente. Siendo el IDH igual a 1, y el mejor resultado 2012 corresponde a Noruega con un IDH de 0,943. Pese a estos valores, el estudio destaca los progresos observados en ambos países desde el año 2000.

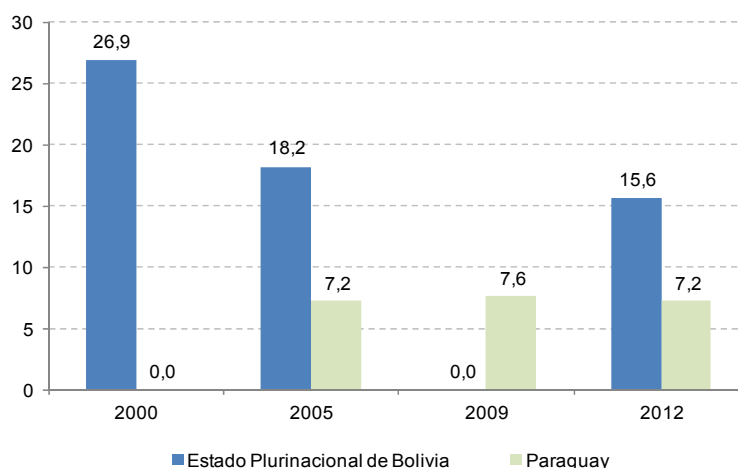
GRÁFICO 7
ÍNDICE DE DESARROLLO HUMANO



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de UNDP (<http://hdr.undp.org/es/>), acceso: 5 de junio de 2013.

En relación a la medición de la pobreza, en el año 2012 Paraguay presenta un índice del 7,2% de la población total por debajo de la línea de pobreza de ingresos, mientras que el Estado Plurinacional de Bolivia tiene un 15,6%. Destacándose los progresos registrados en este ítem por el Estado Plurinacional de Bolivia durante la presente década, como muestra el siguiente gráfico.

GRÁFICO 8
POBLACIÓN BAJO DE LA LÍNEA DE POBREZA DE INGRESOS
(Porcentajes)

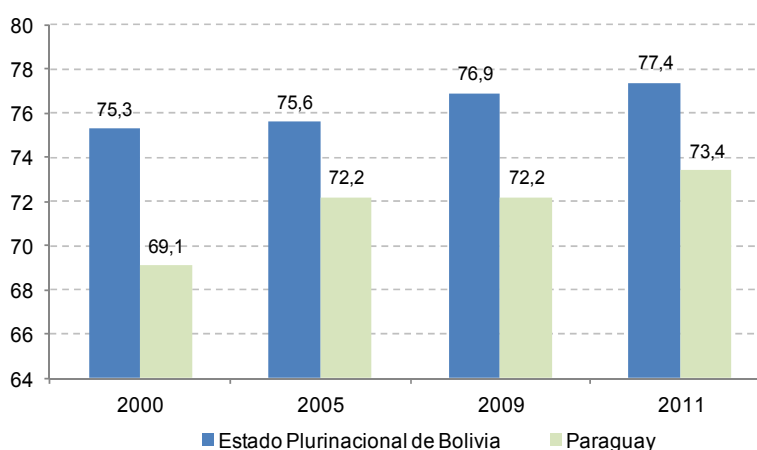


Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de UNDP (<http://hdr.undp.org/es/>), acceso: 5 de junio de 2013.

a) Logro de pleno empleo

En el Estado Plurinacional de Bolivia, la tasa de actividad de la población de 25 años y más de edad tuvo un incremento de 2,1% en el periodo que va desde el año 2000 al 2011, pasando del 75,3 a 77,4%. Por su parte Paraguay mejoró en el mismo periodo un 4,3%, pasando de 69,1 a 73,4%. En ambos casos se observan progresos, aunque todavía existe un amplio margen de mejora.

GRÁFICO 9
TASA DE EMPLEO, MAYORES DE 25 AÑOS
(Porcentajes)

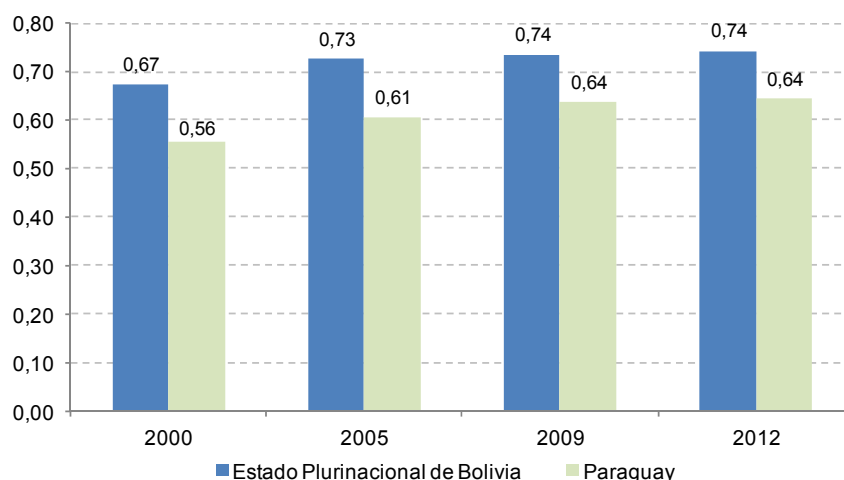


Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de UNDP (<http://hdr.undp.org/es/>), acceso: 5 de junio de 2013.

b) Enseñanza universal

De acuerdo a la Oficina del Informe sobre Desarrollo Humano, el Índice de Educación es uno de los tres índices en los que se basa el Índice sobre el Desarrollo Humano, y consta de los años de educación promedio (de adultos) y de los años esperados de instrucción (de niños). En los casos del Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay se han observado variaciones ligeras aunque positivas entre los años 2000 y 2012 de acuerdo a ese indicador. Durante dicho período, el Estado Plurinacional de Bolivia ha demostrado un incremento que va desde 0,67 en el año 2000 a 0,74 en el año 2012, mientras que Paraguay mantiene niveles sensiblemente más bajos aunque demuestra una tendencia positiva entre 0,56 en el año 2000 y 0,64 en el 2012.

GRÁFICO 10
ÍNDICE DE EDUCACIÓN



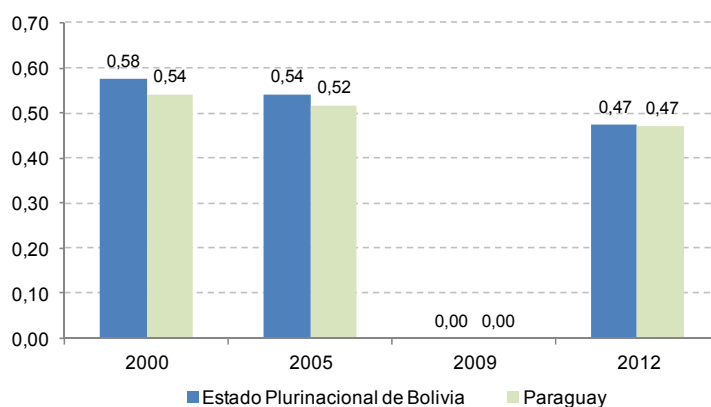
Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de UNDP (<http://hdr.undp.org/es/>), acceso: 5 de junio de 2013.

c) Desigualdad de género

De acuerdo a los datos extraídos de la Oficina del Informe sobre Desarrollo Humano, El Índice de Desigualdad de Género (IDG) refleja la desventaja de las mujeres en tres dimensiones, a saber, salud reproductiva, empoderamiento y mercado laboral, para tantos países como datos de calidad razonable se dispongan. El índice muestra la pérdida de desarrollo humano causada por la desigualdad existente entre los logros de mujeres y varones en estas dimensiones. Varía entre el 0, que indica que mujeres y varones presentan un desarrollo igual, y el 1, que supone que las mujeres registran el peor desarrollo posible en todas las dimensiones medidas.

En los casos del Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay se observa una tendencia de mejoría en el período comprendido entre los años 2000 y 2012. El índice de desigualdad de género en el Estado Plurinacional de Bolivia ha pasado de un 0,58 en el año 2000 a un 0,47 en 2012, mientras que en Paraguay se observa un cambio de 0,54 a 0,47 en el mismo período. Esto demuestra que si bien el margen para la mejora aún es significativo, los esfuerzos orientados a acortar la brecha han demostrado ser fructíferos durante la última década.

GRÁFICO 11
ÍNDICE DE DESIGUALDAD DE GÉNERO



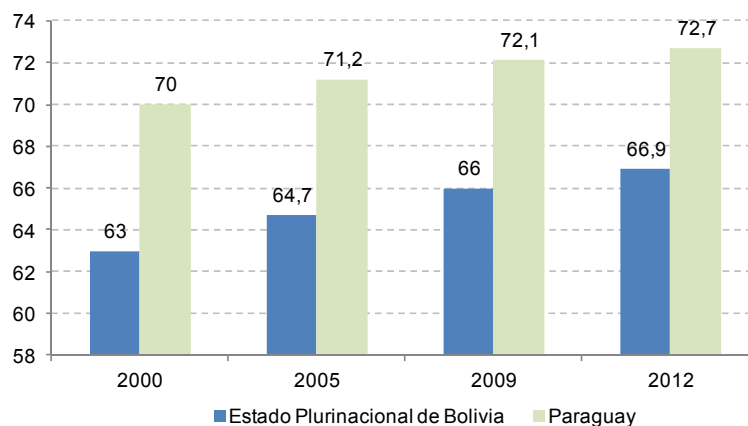
Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de UNDP (<http://hdr.undp.org/es/>), acceso: 5 de junio de 2013.

d) Indicadores de Salud y Esperanza de Vida

De acuerdo a la HDRO, el índice de salud consiste en una medición de la esperanza de vida al nacer expresada como un índice, usando un valor mínimo de 20 años y el valor máximo observado sobre el intervalo 1980-2010. Para este informe se han observado los datos disponibles entre los años 2000 y 2012 para los indicadores tanto de esperanza de vida al nacer (en cantidad de años) como del Índice de Salud.

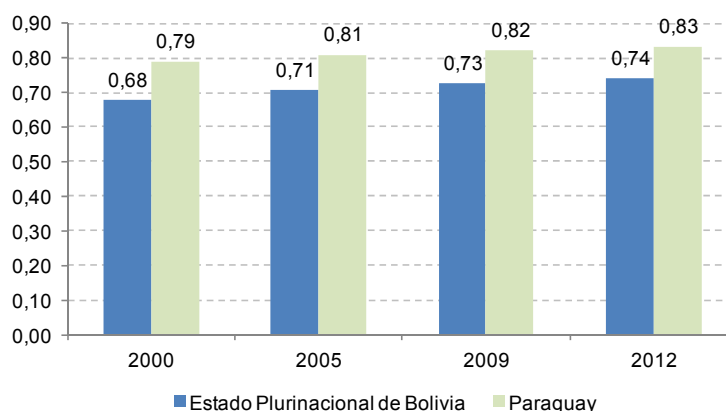
En el caso del Estado Plurinacional de Bolivia, la esperanza de vida a partir del nacimiento ha incrementado en un total de 3,9 años dentro del período estudiado, pasando de 63 en el año 2000 a 66,9 en el 2012, mientras que el Índice de Salud de dicho país ha pasado de 0,68 a 0,74 en el mismo período. En Paraguay, se ha aumentado la esperanza de vida en un total de 2,7 años pasando de 70 en el año 2000 a 72,7 en el 2012. Esto permite observar que si bien el cambio no fue tan marcado en el caso de Paraguay, sus indicadores siguen siendo más positivos que en el caso del Estado Plurinacional de Bolivia, y en ambos casos si bien los avances demostrados han sido de relevancia, aún queda un margen de trabajo para alcanzar los estándares que se han logrado a nivel mundial.

GRÁFICO 12
ESPERANZA DE VIDA AL NACER
(En años)



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de UNDESA (2011): 2010 Revision of World Population Prospects.

GRÁFICO 13
ÍNDICE DE SALUD



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de UNDP
(<http://hdr.undp.org/es/>), acceso: 5 de junio de 2013.

e) La deuda pública

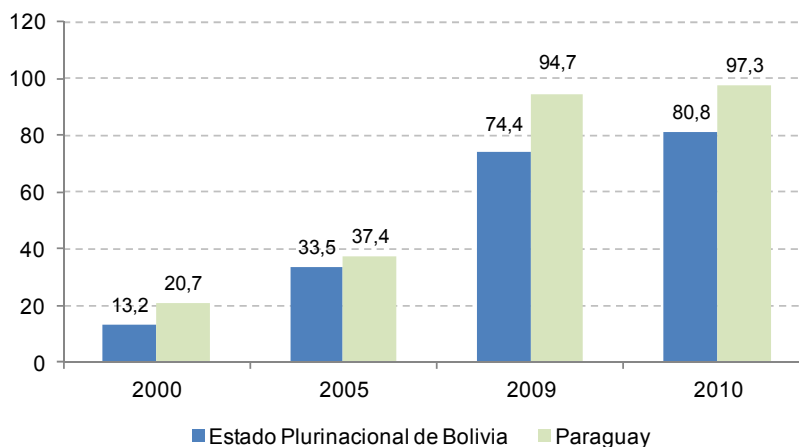
El Estado Plurinacional de Bolivia: durante el año 2012 la deuda pública interna se redujo en términos nominales y reales en los primeros nueve meses del año, ya que bajó 2 puntos porcentuales del PIB, mientras que la externa solo registró un leve aumento. En el primer semestre, la deuda externa fue equivalente al 11,2% del PIB.

Paraguay: la deuda pública se ha ido reduciendo dentro del periodo 2007-2011, pasando del 18,5% en 2007 a 10,7% del PIB en el 2011. Se proyecta un saldo de deuda pública en torno al 12,3% del PIB para el cierre del 2012.

3. Acceso a los beneficios de las nuevas tecnologías

Con el objetivo de ponderar el nivel de acceso a las tecnologías de comunicación en los países sin litoral estudiados en este informe, se han tomado como referencia tres indicadores: Abonados a telefonía fija o móvil, usuarios de internet, y abonados a internet de banda ancha fijo (en cada caso expresados cada 100 habitantes) lo cual permite tener una visión medianamente clara sobre el nivel de penetración de estas tecnologías. Con respecto al primer indicador mencionado, en el Estado Plurinacional de Bolivia el índice de abonados a telefonía fija o móvil en el período 2000-2010 pasó del 13,20 en el año 2000 a 80,80 en el año 2009, mientras que Paraguay ha mostrado un incremento aún mayor en el mismo período, pasando de 20,70 a 97,30.

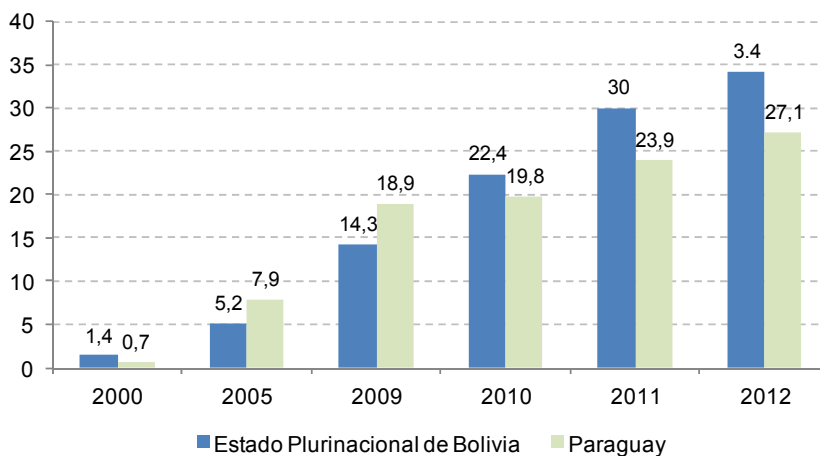
GRÁFICO 14
ABONADOS A TELEFONÍA FIJA O MÓVIL
(Por cada 100 personas)



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de UNDP (<http://hdr.undp.org/es/>), acceso: 5 de junio de 2013.

Respecto a los usuarios de internet, el Estado Plurinacional de Bolivia ha incrementado su desempeño en el período 2000-2010, pasando de 1,4 usuarios cada 100 habitantes en el año 2000 a 34,2 en el año 2012, mientras que Paraguay pasó de 0,7 en el 2000 a 27,1 en el 2012.

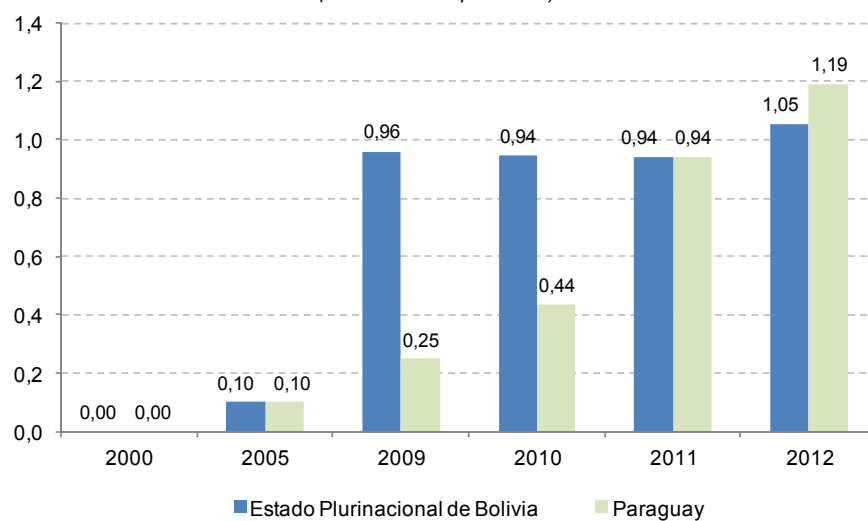
GRÁFICO 15
USUARIOS DE INTERNET
(Por cada cien personas)



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de International Telecommunication Union (2012). <http://www.itu.int/ITU-D/ict/statistics/> Acceso: 23 de marzo de 2012.

Por último, la información referente a la cantidad de abonados a internet de banda ancha fijo por cada 100 personas muestra en ambos países niveles significativamente más bajos. En el año 2005, la cifra correspondiente a ambos países era del 0,10 mientras que en el año 2012 fue de 1,05 en el Estado Plurinacional de Bolivia y 1,19 en Paraguay.

GRÁFICO 16
ABONADOS A INTERNET DE BANDA ANCHA FIJA
(Por cada cien personas)



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de International Telecommunication Union (2012). <http://www.itu.int/ITU-D/ict/statistics/> Acceso: 23 de marzo de 2012.

Esta información diferenciada permite apreciar que si bien se han logrado evidentes progresos en el acceso a la telefonía e Internet, aún existen tareas pendientes en este ámbito tanto en el acceso como en el costo de estos servicios.

II. Una evaluación de la infraestructura y los servicios de infraestructura

En este capítulo se abordarán los progresos realizados y desafíos en el desarrollo de la infraestructura de transporte con énfasis en la situación de las redes nacionales y de los corredores internacionales en el Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay y la región.

A. Estado Plurinacional de Bolivia⁷

1. Transporte por carretera

Extensión de la red vial por Segmentos y Regiones: El sistema de carreteras en el Estado Plurinacional de Bolivia está conformado por tres categorías de redes: Red Vial Fundamental, a cargo de la ABC; la Red Vial Departamental, bajo la responsabilidad de los Gobiernos Departamentales y la Red Vial Municipal a cargo de los Gobiernos Municipales. Asimismo no existen concesionarios, y el Estado es el encargado del cobro de peajes en todo el territorio boliviano.

La Red Vial Fundamental tiene una extensión de 16.054,35 km. La conforman cinco corredores principales: Este – Oeste; Norte – Sur; Oeste – Norte; Oeste – Sur; y Central – Sur. La Red Vial Departamental y Municipal se constituye en las vías que articulan diferentes localidades, centros de producción y ciudades capitales.

Estado actual de la red vial: En el Estado Plurinacional de Bolivia alrededor del 53% de los caminos son de tierra, el 38.6% de ripio y de pavimento 8.5% respectivamente. Estas características inciden directamente en los costos de transporte carretero, haciendo que el precio por kilómetro recorrido sea superior, además de tiempos más prolongados y efectos de desgaste sobre la unidad motriz. La red vial del Estado Plurinacional de Bolivia comprende los siguientes principales corredores de transporte:

⁷ Esta sección está parcialmente tomada de CEPAL (2012): “Perfiles de Infraestructura y Transporte en América Latina, Caso Bolivia”; CEPAL, Santiago, Chile.

- **El corredor Este-Oeste.** Este corredor conecta los puertos de Arica e Iquique (Chile) en el Océano Pacífico con el Puerto de Santos (Brasil) en la costa del Océano Atlántico, a través del Estado Plurinacional de Bolivia⁸.
- Las siguientes rutas se encuentran a lo largo de este corredor:
 - Frontera con Brasil-Puerto Quijarro-Santa Cruz-Cochabamba-Oruro-frontera con Chile (conexión con Arica o Iquique, ruta 4).
 - Frontera con Brasil-San Matías-San Ignacio –Santa Cruz: (ruta 10), y su continuación.
 - Frontera con Brasil, Guajamerín-Cobija-frontera con Perú.
- **El corredor del Norte**, que conecta el Estado de Rondonia, Brasil, con el corredor Este-Oeste a través de los departamentos bolivianos de Beni y La Paz. Además, parte de este tramo conecta el departamento boliviano de Pando con Perú.
- **El corredor del Sur**, el cual conecta Buenos Aires, Argentina con Lima, Perú, y facilita el acceso de Paraguay al Océano Pacífico.
- La siguiente ruta atraviesa el Corredor del Sur y el Corredor del Norte:
 - Frontera con Brasil-Guajamerín-Trinidad-Santa Cruz-Yacuiba-frontera con Argentina.

2. Transporte ferroviario

La red ferroviaria del Estado Plurinacional de Bolivia está dividida en dos redes: La primera, la Red Andina con 2.274 km de rieles enlazando los departamentos de La Paz, Oruro, Potosí, Chuquisaca y Cochabamba. Asimismo tiene conexiones con redes ferroviarias de países vecinos hacia Argentina, Chile y Perú. No obstante solo se encuentra habilitada la ruta ferroviaria hacia Antofagasta, Chile, utilizada únicamente para carga minera. La segunda, la Red Oriental cuenta con 1.424 km de vía férrea vinculando los departamentos de Chuquisaca, Tarija y Santa Cruz. El nudo ferroviario oriental presenta conexiones con dos pasos fronterizos en Yacuiba con la Argentina y en Puerto Suárez con el Brasil que se conectan con otras redes y estaciones de los referenciados países.

La distancia que separa las dos redes ferroviarias bolivianas son de aproximadamente 500 Km. Se estima que la construcción de las vías férreas y terraplenes es de aproximadamente 250 millones de dólares. Los planes de desarrollo de infraestructura del gobierno contemplan la necesidad imperiosa del proyecto de interconexión entre redes. Sin embargo no se evidencian avances de las etapas del proyecto para su ejecución.

Desde el 2012 se están realizando los esfuerzos por reactivar las conexiones ferroviarias donde la Empresa Portuaria Arica (EPA), junto al estado boliviano han sido los principales promotores del reinicio de las operaciones, sin embargo, el restablecimiento del enlace sigue siendo incierta. La sección chilena de la conexión entre Arica-Visviri-Charaña- Viacha (Arica-La Paz) está rehabilitada y esta operativo desde 2013. Para la operación del ferrocarril ahora se espera concretar acuerdos en las empresas ferrocarriles del Estado Plurinacional de Bolivia (red occidental) y Chile. En el lado chileno la propiedad del ferrocarril pertenece a la empresa estatal (FCALP), una filial de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE). FCALP está a cargo de la operación y el mantenimiento de las vías del ferrocarril en el tramo chileno, Arica y Visviri.

En el caso del Ferrocarril de Antofagasta (FCAB), es una empresa privada, que presta servicios entre Chile y el Estado Plurinacional de Bolivia, a través de la estación fronteriza de Ollagüe, el punto de conexión con Empresa Ferroviaria Andina S.A., que presta servicios por el lado boliviano.

Estado actual de las redes ferroviarias: Uno de los principales obstáculos para el desarrollo del transporte ferroviario es la inexistencia de un enlace entre la Red oriental y la Red Occidental, lo cual

⁸ Este corredor también está conectado a la red ferroviaria permitiendo el acceso a Antofagasta, Chile, y a los puertos peruanos de Ilo y Matarani.

impide la creación de un corredor de tránsito ferroviario que una las tierras bajas del Oriente del Estado Plurinacional de Bolivia con los puertos del Pacífico.

A diferencia del positivo desarrollo de la Red Oriental, la Red Occidental ha tenido grandes dificultades para mantener su posición como corredor de tránsito hacia los Puertos del Pacífico.

3. Transporte aéreo

Estado actual de la infraestructura para transporte aéreo: el Estado Plurinacional de Bolivia cuenta con 14 aeropuertos de los cuales solamente cuatro son terminales internacionales:

- Aeropuerto Internacional Viru Viru, situado en la ciudad de Santa Cruz
- Aeropuerto Internacional Jorge Wilstermann, situado en la ciudad de Cochabamba
- Aeropuerto Internacional del Alto, situado en la ciudad de La Paz
- Aeropuerto Internacional Oriel Lea Plaza, situado en la ciudad de Tarija.

El aeropuerto de Viru Viru tiene una pista de aterrizaje de 3.500 metros de longitud y 45 metros de ancho, lo cual permite el uso de aeronaves de todo tamaño, por su infraestructura y posición estratégica es considerado el aeropuerto centro de distribución de carga y de pasajeros del Estado Plurinacional de Bolivia.

4. Transporte fluvial

Estado actual de la infraestructura y las vías de transporte fluvial: el Estado Plurinacional de Bolivia cuenta con más de 14.000 kilómetros de ríos navegables. Los principales puertos fluviales son Central, Gravetal, Nutrioiltodos situados en Canal Tamengo⁹. La importancia del transporte fluvial en el Estado Plurinacional de Bolivia ha ido aumentando en los últimos años, en gran parte debido al incremento de la producción de soya ubicada en el departamento de Santa Cruz de la Sierra, lo cual se ve reflejado en el aumento de un 100% de la carga movilizada en Puerto Suárez entre los años 2006 y 2012. La soya y sus derivados son los principales productos que actualmente se exportan y transportan a través de los puertos fluviales bolivianos.

El sistema de transporte de Puerto Suárez provee un punto de interconexión trimodal con acceso desde el Estado Plurinacional de Bolivia, Brasil y el norte de Paraguay, por lo que los proyectos de mejoramiento del transporte fluvial en el Estado Plurinacional de Bolivia dependen, en gran parte, de la cooperación de Paraguay y Brasil. Sin duda, el mejoramiento del transporte fluvial en el Estado Plurinacional de Bolivia es un punto central ya que el costo de usar la Hidrovía Paraguay-Paraná para el comercio exterior boliviano es menor que el costo de exportar utilizando los puertos del Pacífico. Además, esta primera opción permite al Estado Plurinacional de Bolivia contar con un mayor control de la cadena logística ya que los puertos fluviales se encuentran geográficamente más cerca de las principales regiones productivas del Estado Plurinacional de Bolivia.

Debido a su situación geográfica, el Estado Plurinacional de Bolivia realiza sus operaciones de exportación e importación por medio de varios puertos extranjeros. Los principales puertos son:

Sobre la costa del Océano Pacífico: Arica, Antofagasta, Mejillones, en Chile y Ilo, Matarani, Mollendo, en Perú.

Sobre la costa del Océano Atlántico: Santos, Brasil; Buenos Aires, Argentina y Nueva Palmira, Uruguay.

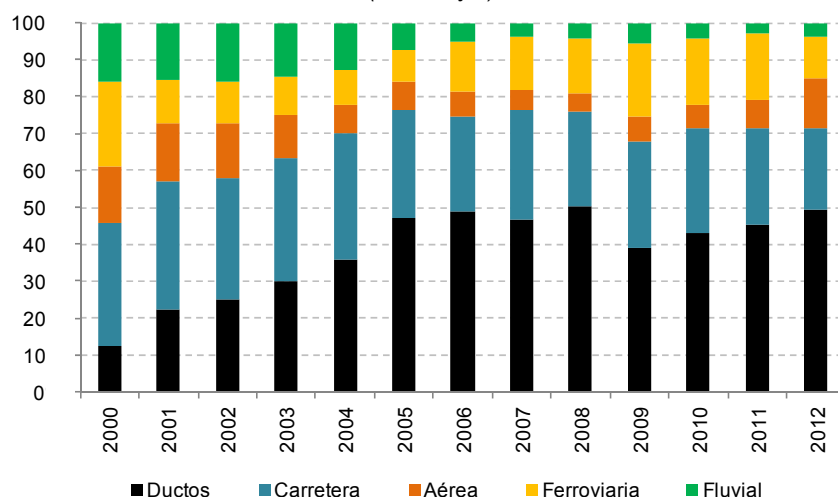
⁹ El canal Tamengo en un canal natural-artificial de 11 kilómetros de largo que conecta Puerto Suarez en Bolivia con el río Paraguay en Brasil.

5. Participación modal en el transporte internacional

Los gráficos 17 y 18 muestran los modos de transporte que usan las importaciones y las exportaciones del Estado Plurinacional de Bolivia, de acuerdo a su valor. Dada la alta participación del gas natural, los ductos que conectan a Brasil y Argentina, representan cerca del 50% de las exportaciones bolivianas, dejando a la carretera como el segundo modo de transporte con un 20% del valor de las exportaciones totales. El tercer modo de transporte más utilizado es el ferrocarril que representa cerca del 12% de las exportaciones nacionales.

El transporte aéreo tiene escasa participación en el volumen total transportado de exportación, pero tiene importancia en cuanto a valor se refiere (10%). Particularmente en el caso de los lingotes de plata.

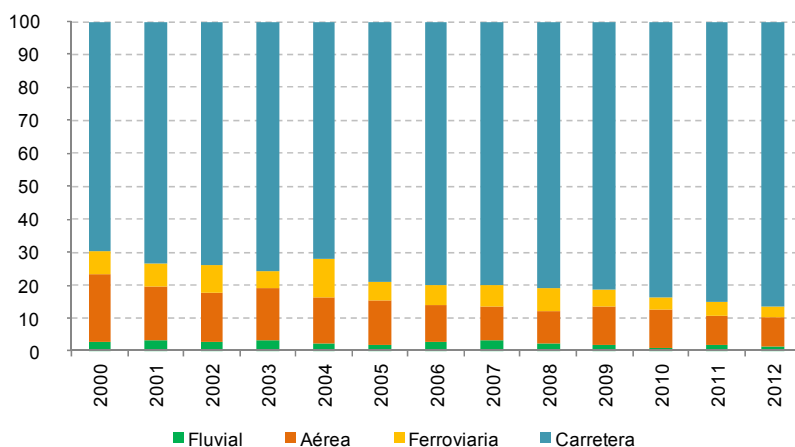
GRÁFICO 17
EXPORTACIONES BOLIVIANAS SEGÚN MODO DE TRANSPORTE
(Porcentajes)



Fuente: CEPAL-DRNI, sobre la base de datos del Instituto Nacional de Estadísticas del Estado Plurinacional de Bolivia (INE).

En el caso de las importaciones, estas se transportan principalmente por vía terrestre (88%), vía aérea (8%) y por vía ferroviaria (3%). Por vía fluvial solamente se importan los combustibles desde Argentina.

GRÁFICO 18
IMPORTACIONES BOLIVIANAS SEGÚN MODO DE TRANSPORTE
(Porcentajes)



Fuente: CEPAL-DRNI, sobre la base de datos del Instituto Nacional de Estadísticas del Estado Plurinacional de Bolivia (INE).

B. Paraguay

1. Transporte por carretera

Extensión de la red vial por segmentos y regiones: Paraguay posee una red vial de aproximadamente 60.100 kilómetros de extensión, de los cuales unos 9.656 kilómetros son rutas nacionales, unos 6.384 kilómetros son departamentales y 44.060 kilómetros son caminos vecinales.

Las rutas pavimentadas suman aproximadamente 4.507 kilómetros de extensión mientras que las mejoradas (enripiadas y empedradas) suman 3.623 kilómetros. El resto de la red, unos 51.970 kilómetros son caminos de tierra.

La red vial exhibe una marcada diferencia de cobertura y accesibilidad entre la región oriental y la región occidental que responde a niveles de actividad y desarrollo marcadamente diferentes. La región occidental, que ocupa el 60% del territorio, tiene el 16,8% de la red vial y la región oriental con el 40% del territorio tiene el 83,2% de la red vial.

El porcentaje de rutas transitables todo el año también exhibe una distribución desigual: la región occidental tiene menos del 12% de las rutas mejoradas y pavimentadas del país. Solo el 18,3% de la red de la región occidental es transitable todo el año mientras que en la región oriental el porcentaje asciende a 27,6%.

Estado actual de la red vial: Una red de baja cobertura pavimentada y mucha red secundaria no pavimentada. Existe la tendencia en Paraguay de invertir mucho en la red principal y hasta sobre-invertir para asegurar la permanencia del nivel de servicio.

El nivel de calidad de la red es en general bajo a pesar de una relativa alta inversión, por el insuficiente gasto en mantenimiento. Mientras que gran parte de la red nacional ya está pavimentada, todavía algunas de sus carreteras son intransitables durante parte del año, como también un porcentaje mucho más alto de carreteras secundarias y de los caminos vecinales.

La red secundaria esta insuficientemente pavimentada y con pavimentos de bajo costo para asegurar la operación durante todo el año, y por consiguiente muy baja cobertura de la red secundaria de todo tiempo.

Muchos caminos vecinales son trochas (camino abierto en la maleza) y en general carecen de características geométricas adecuadas y de mantenimiento periódico.

2. Transporte ferroviario

Estado actual de la red ferroviaria: El transporte ferroviario actualmente está siendo replanteado con una visión hacia el desarrollo de corredores de integración en materia de cargas. La antigua traza ha quedado en desuso, por el desfasaje de la zona de producción de gráneos en el país, como la cuenca del río Paraná, hacia el este. A través de ella se desarrolla el segmento ferroviario interoceánico (tramo de soberanía) que enlazará con el resto del corredor en su recorrido en un sentido este-oeste, con trocha de 1,00 metros.

Sin embargo una extensión operativa de 6 kilómetros que vincula mediante un puente la ciudad de Encarnación con la de Posadas, con la red del ferrocarril argentino, el cual se constituye en el eje de trocha 1,435 mts. en sentido norte-sur, es decir corredor hacia la Argentina enlazando con el sistema mesopotámico actualmente explotado por la compañía ALL, con empalme a la República Oriental del Uruguay. Este eje no deja de ser importante como corredor alternativo en un futuro próximo entre los puertos de Nueva Palmira y Montevideo.

3. Transporte aéreo

Estado actual de la infraestructura para transporte aéreo: Según datos obtenidos del estudio para el diseño de infraestructuras intermodales del transporte en Paraguay, de la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID), se estima que en Paraguay existen unos 50

aeropuertos que operan con líneas regulares y no regulares. De éstos, menos de 10 se encuentran equipados completamente y, finalmente, solamente 2 tienen relevancia en el conjunto del sistema de transporte aéreo.

Bajo el ámbito de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC), entidad autárquica, responsable de la planificación, normativa, inversión y operación de infraestructura y terminales del sector transporte aéreo, se cuentan los dos aeropuertos internacionales y nueve aeropuertos menores ubicados en diferentes puntos del país.

Los dos aeropuertos internacionales para aerolíneas comerciales que tiene Paraguay son el Aeropuerto Internacional Silvio Pettrossi, principal entrada y salida para pasajeros internacionales, ubicado a 12 kilómetros del centro de la capital, Asunción, y el Aeropuerto Internacional Guarani, en Ciudad del Este (frontera con Brasil), a 320 kilómetros de Asunción, mayormente utilizado para carga, ambos en la región oriental.

Existen además, cinco aeródromos o pequeños aeropuertos con pistas pavimentadas en Itaipú, Concepción, Vallemí, Pilar, Encarnación, Ayolas, Pedro J. Caballero estos en la región oriental y uno en la localidad de Mariscal Estigarribia, en la región occidental. En los últimos años, en los dos mayores aeropuertos del país, la tendencia marca un incremento en la cantidad de viajes de pasajeros y carga (en su gran mayoría de importación) a consecuencia de diversas medidas de liberalización impulsadas por el gobierno. La mercadería de poco peso, poca cantidad y alto valor, es la que normalmente se transporta por avión, mientras que la mercadería de mucho peso y menor valor se transporta en barco, o vía terrestre. Vale la pena destacar que ante la tendencia de crecimiento experimentada, se espera continúe en los próximos años, ello requerirá necesariamente de mejoras estructurales para poder ser satisfecha con éxito.

4. Transporte fluvial

Estado actual de la infraestructura y las vías de transporte fluvial: Los principales ríos del país son el Paraguay y el Paraná, tanto por caudal como por condiciones de navegabilidad. Existen otros ríos de importancia cuyos bajos caudales hacen imposible la navegación. El río Paraguay tiene su origen en la zona suroeste del Brasil y termina en el punto de confluencia con el río Paraná que lo delimita de los territorios argentino y paraguayo. El tramo navegable para el transporte fluvial es de 2.182 km de extensión que abarca desde la confluencia con el Río Paraná hasta el Puerto Cáceres del Brasil.

El volumen de agua en el transcurso del año varía sustancialmente entre las épocas de creciente y bajante. La reducción del nivel del agua en la época de bajante, así como la acumulación de la carga fluvial arrastrada a raíz de la considerable variación del volumen del agua entre las épocas de creciente y bajante, son los aspectos que dificultan enormemente el transporte fluvial. Sin embargo, la crecida del nivel de agua del río entre los meses de abril y septiembre coincide con las épocas de cosecha y exportación de la soja y de algunos productos, beneficiándose de esta forma el transporte de estos productos por el modo fluvial.

En la actualidad el sistema hidroviario del río Paraná se halla restringido en su navegabilidad por el embalse de la represa de la Entidad Binacional Itaipú, copropiedad de Paraguay y Brasil, debido a falta de realización de las obras de infraestructura necesaria. El río no tiene un corredor fluvial continuo hacia aguas arriba en todo el trayecto, que permita una conexión entre la cuenca del Tieté y el Alto Paraná. Cabe destacar que en el marco del Tratado para la construcción de la represa binacional, se halla estipulado el proyecto y ejecución de las obras para la esclusa de navegación que una los dos ríos, bordeando la represa con un canal de navegación.

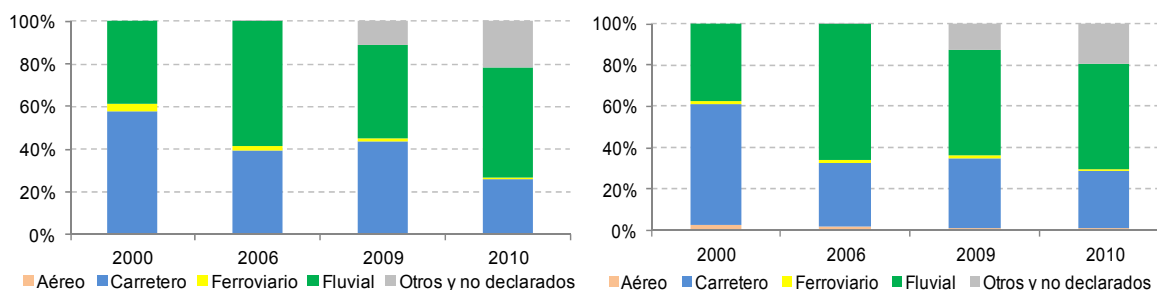
Igualmente, es de mencionar la esclusa de navegación con que cuenta la represa Binacional de Yacretá, entre Argentina y Paraguay, la cual tiene una capacidad reducida, al juzgar por los 28 metros de ancho y 236 metros de largo efectivo, permitiendo solo formaciones pequeñas que no pasan de combinaciones de 2 x 4, generando incrementos marginales a las tarifas por costos innecesarios en maniobras en el desamarre y amarre del convoy para poder continuar.

5. Participación modal en el transporte internacional

La mayor parte del volumen del comercio de Paraguay se realiza por vía fluvial, la participación de transporte fluvial es aún más relevante si se considera el volumen de carga transportado. La Dirección Nacional de Aduanas (DNA) calculo la participación de transporte fluvial a casi 70% para el año 2010. Por la vía fluvial los puertos más importantes en el Río Paraná son Puerto Salto de Guairá, Algesa y Ciudad del Este, en el Río Paraguay los puertos más importantes son Chaco, Falcón y Alberdi. Estos puertos representan un poco más del 88% de la carga transportada por esta vía.

El transporte terrestre ocupa el segundo lugar para importaciones y exportaciones, a pesar de las dificultades económicas que generan los retrasos en pasos de frontera.

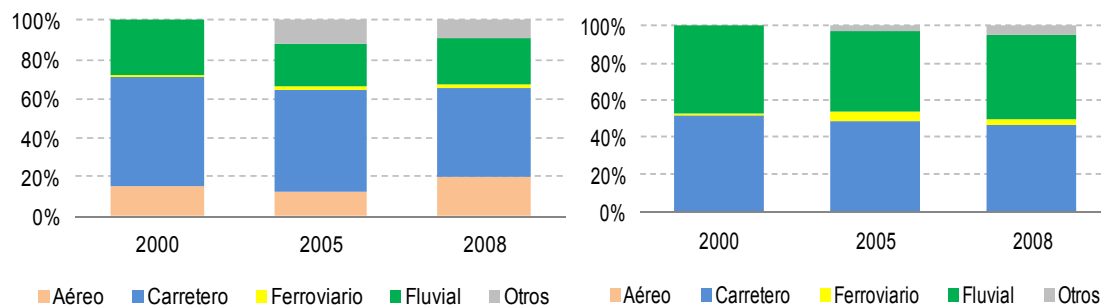
GRÁFICO 19
EXPORTACIONES SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE 2000-2010
(Participación Volumen) (Participación VALOR FOB)



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de la BTI, CEPAL.

Nota: Otros y no declarados, incluye transporte multimodal, envíos de courier etc.

GRÁFICO 20
IMPORTACIONES SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE 2000-2008
(Volumen) Valor FOB



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de la BTI, CEPAL.

Nota: Otros y no declarados, incluye transporte multimodal, envíos de courier etc.

El transporte aéreo tiene escasa participación en el volumen total transportado de exportación e importación, aunque es importante para el caso de los bienes informáticos y electrónicos (30% de participación del total USD comercializados). En general la participación del transporte aéreo ha aumentado en la primera década del milenio y según la DNA alcanza una participación de 15.6% en 2010 en términos de valor.

C. Políticas públicas destinadas para el mejoramiento de infraestructura de transporte

Un mejor desarrollo de la infraestructura de transporte depende tanto del desempeño logístico de un país, así como de la coordinación con los demás países para establecer normas, procedimientos y proyectos conjuntos que permitan una mayor vinculación con el comercio internacional.

En este sentido, para alcanzar una mejora en el desempeño logístico, es necesario coordinar procedimientos de frontera con organismos de países vecinos, mejorar el nivel de infraestructura física, y facilitar el funcionamiento de servicios de transporte terrestre, servicios de agentes y almacenes aduaneros, así como el servicio de sistema fluvial y ferroviario.

Se ha hecho bastante hincapié en el mejoramiento de las principales rutas nacionales e internacionales de transporte en el Estado Plurinacional de Bolivia. A pesar de que las iniciativas y proyectos en el rubro de transporte se describen como prioritarias y se han financiado mediante los programas de financiamiento existentes, especialmente para los corredores de transporte, sigue todavía existiendo deficiencias en la infraestructura de transporte, especialmente en la red regional secundaria. La falta de programas de financiamiento bien delineados tanto para la construcción y mantenimiento de rutas, así como las restricciones presupuestarias en las diferentes regiones del país, son dos de los obstáculos más importantes para el desarrollo de la red vial.

1. Estado Plurinacional de Bolivia¹⁰

De conformidad con el Plan Estratégico de Transporte Multimodal 2012 - 2025 elaborado por el Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda y la Administradora Boliviana de Carreteras del gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia, hasta el cierre del periodo 2012 se pavimentaron de un total de 2.773 kilómetros de carreteras de la red vial fundamental, lo cual tendría como resultado la pavimentación del 85% del sistema de caminos arteriales. Por otra parte, La Estrategia Boliviana de Reducción de la Pobreza¹¹ (EBRP), pone el acento en el mejoramiento de los caminos locales (Red Departamental y Red Municipal) conectados a vías arteriales a fin de facilitar a los pequeños agricultores el transporte de sus productos.

Políticas destinadas al mejoramiento de la red vial: En el Estado Plurinacional de Bolivia, la infraestructura para el transporte de carreteras tiene como corredor vial fundamental al corredor este-oeste que atraviesa los departamentos de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz. Debido a su condición de país mediterráneo, el establecimiento para el desarrollo de esta red vial fue la vertebración de sus mercados internos y la vinculación con los mercados de ultramar. Posteriormente, se fueron desarrollando los corredores norte y sur. Los corredores hacia el sur se consolidaron con mayor rapidez. En la actualidad se cuenta con carreteras asfaltadas que conectan el norte argentino por Yacuiba, Bermejo y Villazón, y hacia Paraguay por cañada Oruro e Hito Villazón.

La política de transportes boliviana ha sido orientada exclusivamente a la construcción de infraestructura carretera. El Ministerio de Obras Públicas Servicios y Vivienda (MOPSV) es la institución pública que propone políticas, planes y programas de vinculación interna e integración externa del país. Bajo su dependencia se encuentra el Viceministerio de Transporte y la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), quienes son los órganos encargados de ejecutar la política de transporte en el Estado Plurinacional de Bolivia.

Políticas destinadas al mejoramiento de la red ferroviaria: La administración de la red ferroviaria del Estado Plurinacional de Bolivia ha estado bajo la administración de dos grupos de origen chileno desde el

¹⁰ A la información de CEPAL (2012) "Caso Bolivia" se agregan datos extraídos del Estudio Logística

¹¹ La Estrategia Boliviana de Reducción de la Pobreza (EBRP) establece cuatro componentes u objetivos estratégicos interrelacionados entre sí que buscan mejorar la calidad de vida de la población boliviana. Los cuatro componentes de la EBRP son: i) ampliar las oportunidades de empleo e ingresos mediante el apoyo y fomento de la capacidad productiva de los pequeños productores agropecuarios; ii) desarrollar las capacidades de las personas enfatizando las acciones en la educación primaria; iii) incrementar la seguridad y protección de la población pobre que esta expuestas a mayores riesgos y carencias económicas; iv) promover la integración y participación social.

año 1994. En la actualidad, dos empresas ferroviarias efectúan sus operaciones en el marco de un contrato de concesión por 40 años: la empresa Ferroviaria Oriental S.A. (FOSA), que esta cargo de la Red Oriental; y la Empresa Ferroviaria Andina S.A. (FCA), que administra la Red Occidental.

Políticas destinadas al mejoramiento de la infraestructura para el transporte aéreo: Los aeropuertos del eje central están administrados por la compañía de Servicios Aeroportuarios Bolivianos S.A. (SABSA). Se prevé hasta el 2014 la construcción de tres otros aeropuertos internacionales ubicados en la ciudad de Oruro, Alcantari (Chuquisaca) y Chimoré (Cochabamba).

Políticas destinadas al mejoramiento del transporte fluvial: El Estado Plurinacional de Bolivia ha suscrito varios acuerdos para el uso de los puertos en países vecinos, a través de los cuales recibe derechos especiales de acceso con Perú y Chile en la costa del Pacífico, y con Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay a lo largo de la Hidrovía Paraguay-Paraná, que brinda acceso al Océano Atlántico.

En 1996 se creó la Administración de Servicios Portuarios (ASP-B) para reemplazar la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA), con el objetivo de poner en práctica las políticas nacionales sobre desarrollo y comercio exterior. Dentro de este marco, la ASP-B realiza sus operaciones en varios puertos a fin de supervisar y respaldar las actividades de comercio exterior y facilitación del tránsito, y también se encarga de controlar los tratados y acuerdos relacionados con el comercio. En los puertos chilenos de Arica y Antofagasta, esta entidad desempeña labores aduaneras, incluidas la inspección y verificación de cargamentos bolivianos. En general, la ASP-B ofrece servicios de recepción, verificación, almacenamiento, control y certificación de toda carga importada y exportada.

2. Paraguay

Políticas destinadas al mejoramiento de la red vial: El país requiere fuertes inversiones para el mantenimiento y rehabilitación de la red vial: sólo el 40% de las rutas nacionales y el 10% de las departamentales están pavimentadas. El 48% de las rutas nacionales y departamentales están en regular o mal estado.

Del mismo modo es importante destacar que muchos de los préstamos y políticas sectoriales se han concentrado en el objetivo de lograr la pavimentación total de la red primaria de rutas, descuidando el mantenimiento de los caminos alimentadores (departamentales y vecinales) lo que incide decisivamente en la movilidad de ciertas regiones dado que estas rutas están expuestas a los rigores del clima que las tornan intransitables y aíslan ocasionalmente a localidades de la red primaria.

Políticas destinadas al mejoramiento de la red ferroviaria: El proyecto de reactivación está siendo planteado a través de un Acuerdo de Cooperación entre el gobierno de la República del Paraguay y el de la República de Corea, bajo la coordinación de su Agencia de Cooperación, KOICA. El emprendimiento cuenta con un Estudio de Factibilidad, más el diseño ejecutivo del proyecto, el cual debe desarrollar en forma pormenorizada todo el tramo ferroviario, desde la ciudad de Pdte. Franco, hasta la zona de Curupaty, en el Departamento de Ñeembucú sobre las costas del río Paraguay, para su enlace con Argentina, a través del futuro puente internacional Curupaty-Las Palmas (RA).

Políticas destinadas al mejoramiento de la infraestructura para el transporte aéreo: El Paraguay cuenta con un Plan Maestro a cargo de la Dirección Nacional de Aeronáutica Civil (DINAC) para adecuar las actuales instalaciones aeroportuarias, en particular el aeropuerto Silvio Pettitrossi, dotándoles de mayor dimensión de infraestructura para facilitar el tráfico, principalmente de pasajeros. En este sentido, la DINAC ha iniciado labores de mejoras.

Por otra parte, el Viceministerio de Transporte del MOPC, en coordinación con la Secretaría Técnica de Planificación y la DINAC, inició contactos con agencias de cooperación para realizar un Estudio de Factibilidad para la construcción de una nueva estación aeroportuaria, en las cercanías de la ciudad de Asunción.

Políticas destinadas al mejoramiento del transporte fluvial: El Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná es el acuerdo intergubernamental que permite el transporte fluvial por los ríos Paraguay y Paraná, mediante el establecimiento del marco normativo que rige el comercio y el transporte de bienes. Tiene la característica de ser un convenio que se distingue, desde el punto de vista del transporte, por

una cuota importante de acciones y medidas coordinadas en el campo del transporte fluvial. Es previsible que los avances en tal sentido tengan efectos integradores entre los países suscriptores Argentina, Estado Plurinacional de Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. El Acuerdo tampoco escapa de las cuestiones aduaneras, ya que también regula los procedimientos, precintos aduaneros, declaración de las mercancías, régimen de responsabilidad, garantías y formalidades aduaneras.

En el 2011, a través del financiamiento del Banco Mundial, se adjudicaron los trabajos de consultoría para un estudio para la concesión del mejoramiento de las condiciones de navegabilidad de un tramo de la parte soberana y otro compartido. Este estudio configura todos aquellos aspectos inherentes a la parte técnica, económico-financiera y normativa, y de procedimientos para poder proponer un modelo para otorgar una concesión. El estudio también incluye tareas a resolver como el tratamiento de la concesión en tramos compartidos de soberanía, o la implementación de figuras jurídicas que pudieran realizar tareas de fiscalización y control, como de la administración de la cuenca para su mejoramiento y optimización en términos de su sostenibilidad para un racional uso y aprovechamiento.

La hidrovía Paraguay-Paraná es el corredor fluvial por excelencia para el tránsito del comercio exterior y de importaciones de productos de la zona y extrazona. Varios son los acuerdos y tratados internacionales, regionales y bilaterales signados por el Paraguay para la facilitación de las condiciones de transporte por esta vía que, combinada con otros modos e interconexión de sistemas portuarios y zonas francas, se trata de obtener eficientes desempeños en aras de una posición ventajosa en mercados internacionales altamente competitivos y globalizados. Sin embargo, en forma continua, reiterativa y sistemática, son aplicadas trabas tanto a los productos como a los transportes, generando incertidumbre, pérdida de oportunidades, riesgos y altos costos

Asimismo, se generan bajos rendimientos en los corredores de tránsito que, como país mediterráneo, el Paraguay se ve obligado a utilizar.

D. La integración física regional -la iniciativa IIRSA/COSIPLAN/UNASUR¹²

La principal iniciativa vigente en América del Sur para mejorar la interconexión y el tránsito entre este grupo de países corresponde a la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y los esfuerzos de COSIPLAN y UNASUR.

La conformación original de la Cartera de Proyectos IIRSA se produjo en 2004, y fue atravesando sucesivas actualizaciones como resultado de la profundización del proceso de planificación territorial en el marco de la Iniciativa. En 2004, la Iniciativa consolidó un portafolio de 335 proyectos de infraestructura que representaron una inversión estimada de USD 37.424,8 millones.

En 2010, y en vistas a la culminación de la primera etapa del trabajo de la Iniciativa, se realizó el último ejercicio de actualización en el marco de IIRSA a través de reuniones de GTEs de todos los Ejes de Integración y Desarrollo (EIDs). El portafolio resultante estuvo compuesto por 524 proyectos con una inversión estimada de USD 96.119,2 millones.

CUADRO 3
CANTIDAD DE PROYECTOS E INVERSIÓN ESTIMADA (USD) 2004-2010

Año	Número de Proyectos	Inversión Estimada
2004	335	37 424,80
2008	514	69 000,00
2010	524	96 119,20
2012	546	130 324,50

Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de www.iirsa.org, acceso el 3 de abril de 2013.

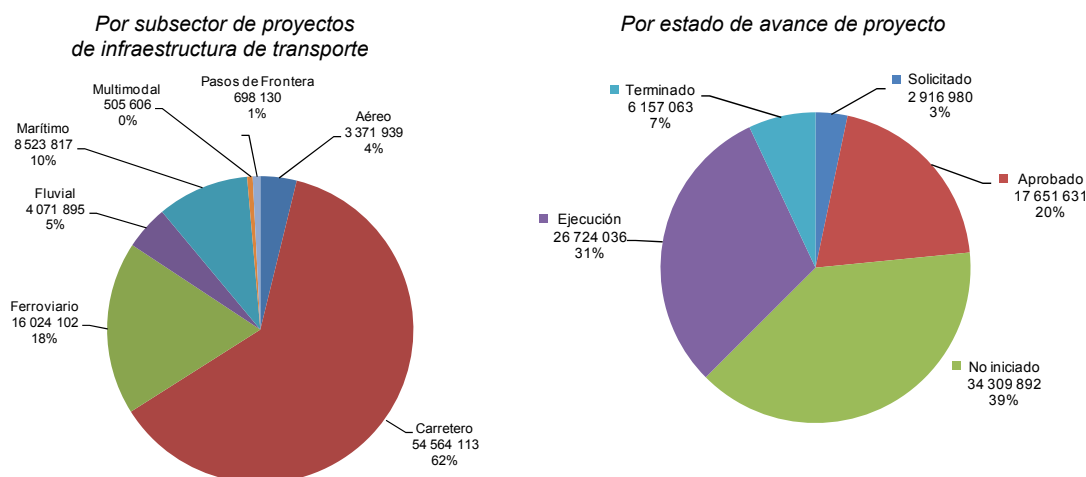
¹² Esta sección está parcialmente tomada del Documento “Cartera de Proyectos 2012” elaborado por IIRSA y aprobado por el Comité Coordinador del COSIPLAN.

La revisión de la cartera a 2012 dio como resultado un portafolio de 546 proyectos con una inversión estimada de USD 130.324,50 millones. A continuación se presentará una descripción de toda la cartera de proyectos de acuerdo al sector al que pertenece cada uno, y el grado de avance que presenta, respectivamente.

1. Inversión en infraestructura de transporte¹³

En diciembre 2012, el total de proyectos de transporte de la cartera de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, IIRSA, es de 474 proyectos, de los cuales el de mayor importancia es el carretero, con un porcentaje de participación del 47,5%, mientras que el de menor representatividad son los proyectos multimodales con un 3%.

GRÁFICO 21
DISTRIBUCION DE INVERSIONES TOTALES
(Porcentajes)



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de www.iirsa.org, acceso el 3 de abril de 2013.

Nota: Información actualizada según fichas de proyectos a diciembre de 2012.

El total de las inversiones en los proyectos de infraestructura de transporte es de más de USD 87.759 millones. Una vez más el Subsector con mayores inversiones es el carretero, con más de USD 54.564 millones, mientras que el de menor inversión es el subsector multimodal con 505 millones. A continuación el gráfico muestra la distribución por subsector de las inversiones en porcentajes.

La cartera IIRSA define 5 estados de avances para los proyectos, los cuales son: Solicitado, Aprobado, No Iniciado, Ejecución y Concluido. En algunos proyectos los estados de avances se encuentran en más de un estado, ya que las inversiones para cada proyecto, en algunas oportunidades, vienen de diferentes fuentes de financiamiento, además se desarrollan en diferentes etapas. De la inversión total el 39,1%, lo que corresponde a más de 34.309 millones de USD están en estado de avance denominado “No Iniciado”, que es el estado con mayor representatividad. De los 5 estados de avance de proyecto 3,32%, lo que corresponde a casi 3 mil millones de USD, se encuentran en estado de “Solicitado”. El gráfico a continuación muestra la distribución, en porcentaje, de las inversiones destinadas a Infraestructura de Transporte.

La Cartera de Proyectos del COSIPLAN contaba en 2012 con un portafolio de 546 proyectos de infraestructura para la integración, en los sectores de transporte, energía y comunicaciones, que alcanzan una inversión estimada de USD 130.324,50 millones¹⁴, de los cuales 168 proyectos se encontraban en ejecución por un monto estimado de USD 54.578,9 millones (41,9% de la Cartera); 302 proyectos

¹³ Esta sección ha sido tomada parcialmente de DRNI/CEPAL (2013) “Inversiones integración física de América Latina”.

¹⁴ Todos los cuadros que se agregan en esta sección y en las siguientes relativas a la Cartera del IIRSA/COSIPLAN por Ejes tienen como fuente la Base de Datos de proyectos www.iirsa.org/proyectos.

estaban en preparación por un monto estimado de USD 62.909,8 millones (48,4% de la Cartera); y 74 proyectos eran ya concluidos por un monto de USD 12.650,4 millones (9,7% de la Cartera). El cuadro a continuación presenta el detalle de los mismos:

CUADRO 4
ASPECTOS GENERALES DE LA CARTERA DE PROYECTOS DEL COSIPLAN POR EID^a

	Proyectos			Inversión estimada	
	N° grupos	Cantidad	Porcentaje	Valor	Porcentaje
Eje del Amazonas	7	64	11,72	8 867.6	6,8
Eje Andino	10	64	11,72	8 692.4	6,7
Eje de Capricornio	5	80	14,65	11 959.1	9,2
Eje del Escudo Guayanés	4	18	3,30	4 465.4	3,4
Eje de la Hidrovía Paraguay Paraná	5	94	17,22	8 460.7	6,5
Eje Interoceánico Central	5	61	11,17	5 209.2	4,0
Eje MERCOSUR-Chile	6	113	20,70	50 974.4	39,2
Eje Perú-Brasil-Bolivia (Est. Plur. de)	3	25	4,58	28 878.7	22,1
Eje del Sur	2	27	4,95	2 817.0	2,1
TOTAL	47	546	100,00	130 324,5	100,0

Fuente: CEPAL-DRNI, sobre la base de www.iirsa.org accedido el 3 de junio de 2013.

^a No están consideradas las inversiones de dos proyectos existentes cuyas inversiones se realizaron principalmente antes del inicio de la Iniciativa IIRSA. Estos proyectos son el Corredor vial Santa Marta-Paraguachón-Maracaibo-Barquisimeto-Acarigua del Eje Andino; y el Sistema de Itaipú del Eje MERCOSUR-Chile a Ejes de integración y desarrollo.

El grado de avance de los proyectos de la Cartera de Proyectos de IIRSA/COSIPLAN a 2012, en función de su etapa de ejecución, se ilustra en los siguientes cuadros.

CUADRO 5
CARTERA DE PROYECTOS DE IIRSA/COSIPLAN POR ETAPA DE EJECUCIÓN Y EID

Eje de Integración y Desarrollo	Perfil (^a)	Pre Ejecución (^b)	Ejecución (^c)	Concluido	Total
Eje del Amazonas	25	15	20	4	64
Eje Andino	21	7	22	14	64
Eje de Capricornio	16	37	17	10	80
Eje del Escudo Guayanés	7	2	5	4	18
Eje de la Hidrovía Paraguay-Paraná	34	29	23	8	94
Eje Interoceánico Central	10	15	26	10	61
Eje MERCOSUR-Chile	36	25	36	16	113
Eje Perú-Brasil-Bolivia (Est. Plur. de)	6	7	10	2	25
Eje del Sur	6	5	10	6	27
TOTAL	161	142	169	74	546

Fuente: CEPAL-DRNI, sobre la base de www.iirsa.org accedido el 3 de junio de 2013.

^a En esta etapa se estudian los antecedentes que permiten formar juicio respecto de la conveniencia y factibilidad técnico-económica de llevar a cabo la idea del proyecto.

^b En esta etapa se incluyen aquellos proyectos que se encuentran en las siguientes fases: pre-factibilidad, factibilidad e inversión.

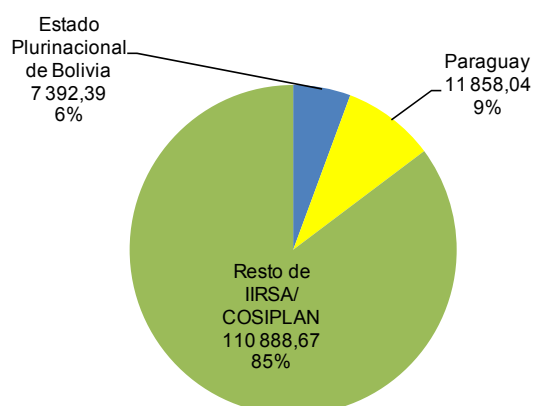
^c Esta etapa se refiere al conjunto de actividades necesarias para la construcción física en sí como puede ser la firma del contrato, la compra e instalación de maquinarias y equipos, instalaciones varias, etc.

A continuación se realizará una descripción del avance observado en los ejes de desarrollo en infraestructura que involucran o corresponden al Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay según el sector (transporte, energía, etc.) en el que se sitúa cada eje.

El gráfico a continuación presenta la distribución del total de la cartera de proyectos de IIRSA/COSIPLAN al año 2012, de los cuales el 6% (USD 7.392,39 millones) corresponden al Estado

Plurinacional de Bolivia, el 9% (11.858,04 millones) a Paraguay, mientras que el 85% -por un total de USD 110.888,67 millones- se reparte entre los otros 10 países de la iniciativa.

GRÁFICO 22
TOTAL DE LAS INVERSIONES DE LA CARTERA IIRSA/COSIPLAN
EN RELACIÓN A LOS PAÍSES SIN LITORAL



Fuente: CEPAL-DRNI, sobre la base de www.iirsa.org accedido el 3 de junio de 2013

La cartera total de los países sin litoral de América del Sur (USD 19.250,43 millones) cuenta con inversiones en obras ya concluidas por USD 1.321 millones y en ejecución por USD 3.684 millones, de acuerdo a la tabla siguiente. En la misma se observa también el total por grado de avance y por país.

CUADRO 6
GRADO DE AVANCE DE LA EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES
DE LOS PROYECTOS POR PAÍS SIN LITORAL Y TOTAL
(Millones de dólares, Mayo 2013)

	Estado Plurinacional de Bolivia	Paraguay	Total LLDC
Cartera total	7 392,39	11 858,04	19 250,43
Concluido	13,00	1 308,00	1 321,00
En ejecución	2 217,90	1 467,00	3 684,90
En pre-ejecución	2 468,69	6 430,39	8 899,08
En perfil	2 692,80	2 652,65	5 345,45

Fuente: CEPAL-DRNI, sobre la base de www.iirsa.org accedido el 3 de junio de 2013

Con respecto a los sectores a los cuales se ha dirigido la inversión en obras terminadas y en marcha, el siguiente cuadro analiza las mismas en cada uno de los dos países. Hasta el momento (junio 2013), las inversiones realizadas y en ejecución alcanzan a USD 5.006 millones: 2.775 millones en Paraguay y 2.231 en el Estado Plurinacional de Bolivia.

CUADRO 7
INVERSIONES EN OBRAS CONCLUIDAS Y EN EJECUCIÓN
POR PAÍS SIN LITORAL Y TOTAL

(Millones de dólares, Mayo 2013)

	Estado Plurinacional de Bolivia	Paraguay	Total LLDC
Transporte	2 230,80	696,00	2 926,80
Energía		2 079,00	2 079,00
Comunicaciones	0,10		0,10
Total	2 230,90	2 775,00	5 005,90

Fuente: CEPAL-DRNI, sobre la base de www.iirsa.org accedido el 3 de junio de 2013.

E. Conclusiones

La lista de proyectos de la Iniciativa IIRSA/COSIPLAN es numerosa. No obstante, el aspecto más importante es la situación en que se encuentran los proyectos. En el cuadro de la sección anterior se observa que una menor parte de los proyectos está en etapa de ejecución o ha sido terminado. La gran mayoría aún se encuentra en la etapa de anteproyecto.

La Iniciativa IIRSA/COSIPLAN está haciendo una importante contribución al desarrollo de la infraestructura en la región. Un desafío, especialmente para los países sin litoral, es la diligencia con que los países de tránsito seguirán mejorando sus redes de infraestructura hasta la frontera, sin embargo se requieren esfuerzos importantes de empalme de las infraestructuras más allá de las fronteras. También cabe mencionar que muchos de los efectos positivos del aumento de la infraestructura se perderán si los países no eliminan las ineficiencias del marco reglamentario, de planificación e institucional.

III. Comercio internacional y facilitación

En este capítulo se realizará una evaluación de la estructura de exportaciones y el desempeño del comercio exterior en el Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay dentro de la región comparado a los países de tránsito incluyendo los principales mercados desde la adopción del APOA.

Se evaluarán las iniciativas implementadas a nivel nacional, regional y sub-regional desde el inicio del Programa, particularmente aquellas que fueron promovidas por comisiones regionales y comunidades económicas de la región.

A. Estado Plurinacional de Bolivia¹⁵

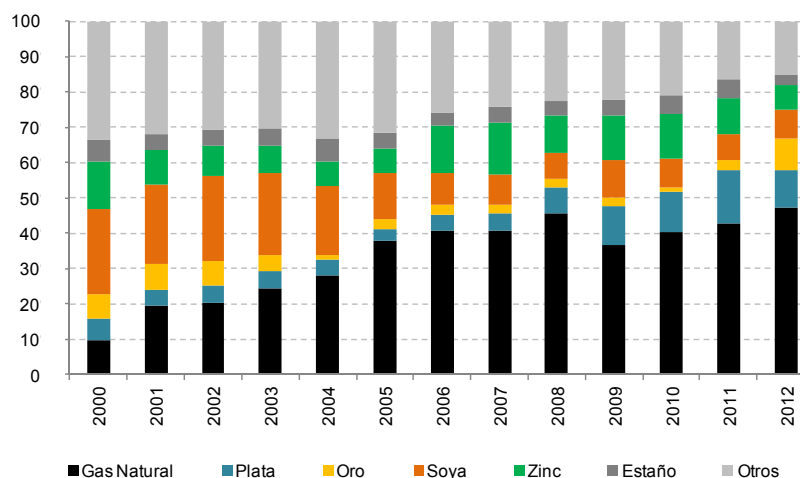
1. Composición del comercio

El Gráfico 23 muestra que el patrón exportador del Estado Plurinacional de Bolivia es poco diversificado, observándose que el gas natural, concentrados de zinc, concentrados de plomo, soya y sus derivados, plata, oro, estaño y castaña, representaron en los últimos años cerca del 85% de las exportaciones registradas. El gas natural fue ganando mayor participación. El mercado más importante es Brasil, pero la venta de este producto a Argentina aumentó de forma importante durante los últimos años. Esta tendencia seguirá en aumento hasta el 2019 cuando se llegará a vender cerca de 27 millones metros cúbicos por día.

También se evidencia un importante crecimiento de las exportaciones de los minerales particularmente zinc, plomo, estaño y plata, siendo los países asiáticos los principales compradores de estos productos.

¹⁵ Estudio Logística CEPAL

GRÁFICO 23
VALOR DE LOS PRINCIPALES RUBROS DE LAS EXPORTACIONES BOLIVIANAS
(Porcentajes)



Fuente: CEPAL-DRNI.

Los principales productos de importación, tal como muestra el cuadro 4, corresponden principalmente a combustibles, bienes intermedios y de capital para la industria, como así también medios de transporte e insumos para la construcción.

CUADRO 8
VALOR CIF DE LOS PRINCIPALES RUBROS DE LAS IMPORTACIONES BOLIVIANAS
(En dólares)

	2000	2005	2011
Bienes de Consumo	471,0	524,2	1 713,6
- No duradero	296,9	297,2	853,1
- Duradero	174,1	227,0	860,5
Bienes Intermedios	931,3	1 281,4	3 745,8
- Combustibles	117,3	239,5	1 025,4
- Para Agricultura	52,9	113,7	300,3
- Para Industria	624,1	729,1	1 800,0
- Construcción	84,5	122,0	450,5
- Otros	52,5	77,1	169,7
Bienes de Capital	606,8	611,3	2 184,3
- Para Agricultura	12,9	39,0	162,7
- Para Industria	414,6	441,8	1 503,8
- Para Transporte	179,2	130,6	517,7
TOTAL	2 009,1	2 416,9	7 643,7

Fuente: CEPAL-DRNI, sobre la base de datos del Instituto Nacional de Estadísticas del Estado Plurinacional de Bolivia (INE).

2. Análisis de productos principales

a) Gas Natural

El gas natural es el principal producto de exportación del Estado Plurinacional de Bolivia, en el 2011 representó el 43% de las exportaciones alcanzando un valor cercano a los 3.885 millones de dólares americanos. En el 2012, hasta agosto del presente año, el gas natural representó 47% de las exportaciones y alcanzó un valor cercano a los 3.368 millones de dólares americanos.

El principal mercado del gas natural del Estado Plurinacional de Bolivia es Brasil, que entre enero y septiembre de 2012 se exportaron en promedio cerca de 26 millones de metros cúbicos día (MMmcd) y representó el 69% del volumen de las exportaciones. El segundo mercado más importante es Argentina, que en similar periodo importó cerca de 12 MMmcd y representó el restante 31% del total de volumen de exportaciones de gas natural.

El gas natural que se envía al Brasil se lo realiza a través de la empresa Gas Trans Boliviano (GTB) que construyó el gasoducto que une las diferentes zonas productoras del Estado Plurinacional de Bolivia con Sao Paulo en Brasil. El Gas natural enviado para Argentina también se lo realiza a través de gasoducto, que une Tarija con Bueno Aires.

El Estado Plurinacional de Bolivia no tiene la facilidad de exportar a otros países de ultramar puesto que la mediterraneidad impide tener un puerto de licuefacción del gas natural que permita contar con buques de GNL como actualmente cuenta Perú. En negociaciones entre el Estado Plurinacional de Bolivia y Chile celebrados entre 2001 y 2003 Chile ofreció viabilizar la localización, inversiones en infraestructura y operación de un proyecto para exportar gas licuado. Estas negociaciones no se han materializados hasta el momento.

b) Plata

El mineral de la plata se constituye en la segunda exportación más importante del país, en el año 2011, alcanzó un valor de 1.375 millones de dólares y representó el 15% del valor de las exportaciones totales del país. Entre enero y noviembre de 2012, las exportaciones de plata alcanzaron los 1.000 millones de dólares y representaron cerca del 10% de las exportaciones totales. En términos de volumen, las exportaciones de plata en el 2011, alcanzaron cerca de 13.600 toneladas métricas (TM) y en el año 2012, entre enero y noviembre alcanzó cerca de 13.250TM.

Es importante tener en cuenta que gran parte de la exportación de plata es exportada en los concentrados de zinc y plomo, por ejemplo, las empresas mineras exportan una tonelada de concentrado de zinc con una ley minera promedio de 55% y que a su vez contiene cerca de 400 gramos de plata por cada tonelada de concentrado. En el caso del concentrado de plomo en promedio se tiene una ley que fluctúa entre 68% a 80% y que a su vez cuenta con 3000 a 5000 gramos de plata por cada tonelada de concentrado.

Los principales mercados de este mineral en el 2011 y 2012 son Perú que tiene una participación del 17% y 16% respectivamente en el total de las exportaciones de plata del país. Las exportaciones de plata al país vecino se realizan por dos medios: a) ferrocarriles, que van desde Potosí hasta el puerto de Antofagasta en Chile para luego ser transportado por vía marítima hasta Perú, este medio representó el 2011 el 26% y en el 2012 el 10% de las exportaciones de plata del Estado Plurinacional de Bolivia hacia Perú. b) carreteras, que van desde Potosí hacia Arica en Chile para ser transportados por vía marítima hacia el Perú que representaron el 44% en el 2011 y 71% en el 2012. Adicionalmente, por vía carretera se transporta la plata hacia el Perú por el paso fronterizo en Desaguadero.

El segundo mercado más importante es Suiza que representa cerca del 13% de las exportaciones de plata del Estado Plurinacional de Bolivia, a este mercado se llega esencialmente por vía aérea. Estados Unidos en el 2011 representó el 8% de las exportaciones y en el 2012 el 5%, a este mercado también se lleva por vía aérea.

El tercer mercado más importante para la plata del Estado Plurinacional de Bolivia es Corea del Sur y Japón cada país tiene una participación promedio del 13%, entre los dos países suman el 26% de las

exportaciones. La principal vía de salida es por ferrocarriles hasta el puerto en Antofagasta en Chile con una participación del 90%, la segunda vía de salida es por carretera hasta el puerto de Arica en Chile.

El cuarto mercado más importante es Canadá y Bélgica cada país tiene una participación promedio de 10%, entre los dos países suman el 20% de las exportaciones de plata. Para Canadá la principal vía de salida es por carretera hasta puerto de Arica, luego sigue por ferrocarriles hasta puerto en Antofagasta y finalmente vía aérea. Para el caso de Bélgica la principal vía de salida es por ferrocarriles con destino a Antofagasta (75%) y luego por carreteras hasta puerto de Arica (25%).

c) Zinc y Plomo

El zinc es el tercer producto más importante de las exportaciones del Estado Plurinacional de Bolivia, en el año 2011 alcanzaron cerca de 944 millones de dólares y representó cerca del 10% de las exportaciones bolivianas, en el año 2012, entre enero y agosto, las exportaciones alcanzaron los 487 millones de dólares y representan cerca del 8% del total de las exportaciones. En términos de volumen entre enero y agosto de 2011 se exportaron alrededor de 534 mil TM y en similar periodo de 2012, se exportaron alrededor de 480 mil TM, mostrando una reducción de 10%. Las exportaciones de plomo alcanzaron en el 2011 alcanzaron los 240 millones de dólares y entre enero y agosto de 2012 se alcanzó cerca de 107 millones de dólares. En términos de volumen entre enero y agosto de 2011, se alcanzó cerca de 109 mil TM y en similar periodo de 2012, se alcanzó cerca de 100 mil TM.

El mercado más importante para el Zinc es Japón, en el 2011 representó el 32% de las exportaciones de este mineral; luego sigue Corea del Sur y Bélgica con una participación de 21% cada uno. España es el cuarto país que mayores importaciones de este mineral que tiene una participación del 6%. La vía más importante de salida de estas exportaciones es por ferrocarril desde Potosí con destino al puerto de Antofagasta en Chile, aproximadamente el 80% de las mismas se realiza a través de este medio y vía de salida. El restante 20% utiliza el medio de transporte por carretera hasta el puerto de Arica en Chile.

El Estado Plurinacional de Bolivia cuenta con facilidades de almacenaje para minerales en Chile en sitios administración por las empresas portuarias, tanto en los puertos habilitados para libre tránsito, en calidad e pre-embarque, y también para permanencias de larga duración (60 días libres de pago en exportaciones).

El mercado más importante para el plomo es Corea del Sur con una participación promedio de 30%, luego le siguen Japón con un 20%; Bélgica con 20%; China 13%; Perú con 7%. La logística de este mineral es bastante similar al de la logística del zinc.

d) Oleaginosas

El Estado Plurinacional de Bolivia exporta principalmente tres tipos de productos oleaginosos: torta de soya, aceite de girasol y soya y; granos o harina de soya. La suma de estas exportaciones totalizaron en el 2011 cerca de 683 millones de dólares y entre enero y agosto de 2012 las exportaciones alcanzaron cerca de 748 millones de dólares. El producto más importante en términos de valor es la torta de soya que representa cerca del 52% de dichas exportaciones, luego le sigue el aceite de soya que representa cerca el 42% de las exportaciones y finalmente los granos de soya y harina de soya aproximadamente el 6% del valor de las exportaciones.

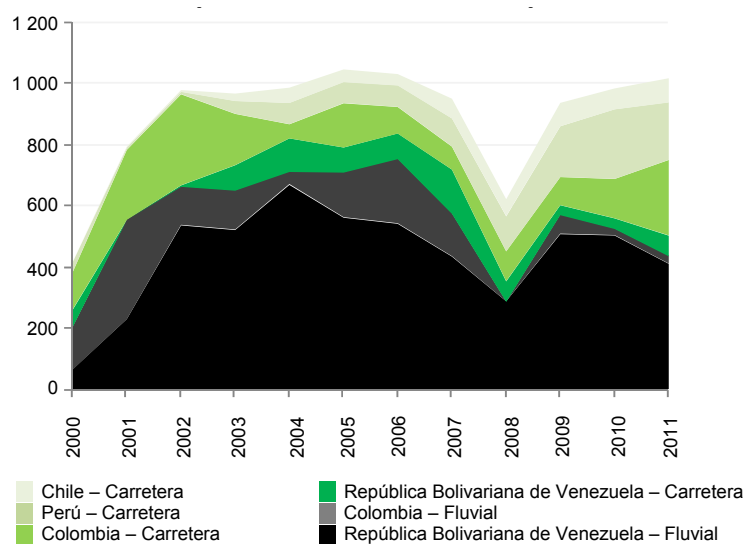
Si se analiza en términos de volumen, se tiene que aproximadamente se exportan cerca de 1.5 millones de toneladas métricas de estos productos, donde la torta de soya representa el 70% de dicho volumen, el aceite de soya y girasol cerca del 20% y los granos de soya y la harina alrededor del 10% del volumen comercializado. Santa Cruz es el departamento que realiza toda esta producción y exportación de oleaginosas.

Analizando los principales mercados de dichos productos, en la década pasada el principal mercado para la torta de soya fue Colombia y Venezuela, ambos países representaban cerca del 94% de la carga de estas exportaciones, de las cuales el 64% era transportado por vía fluvial y el 30% restante por vía de carreteras. En el año 2011, Colombia y Venezuela representaron el 72% de las exportaciones de las cuales solamente el 43% fue transportado por vía fluvial y el restante 29% por vía carretera, el

segundo grupo de países que incursionó como mercado de destino fue Chile y Perú con una participación de 26%.

GRÁFICO 24
EXPORTACIONES DE TORTA DE SOYA SEGÚN PAÍS DE DESTINO
Y MODO DE TRANSPORTE, 2011

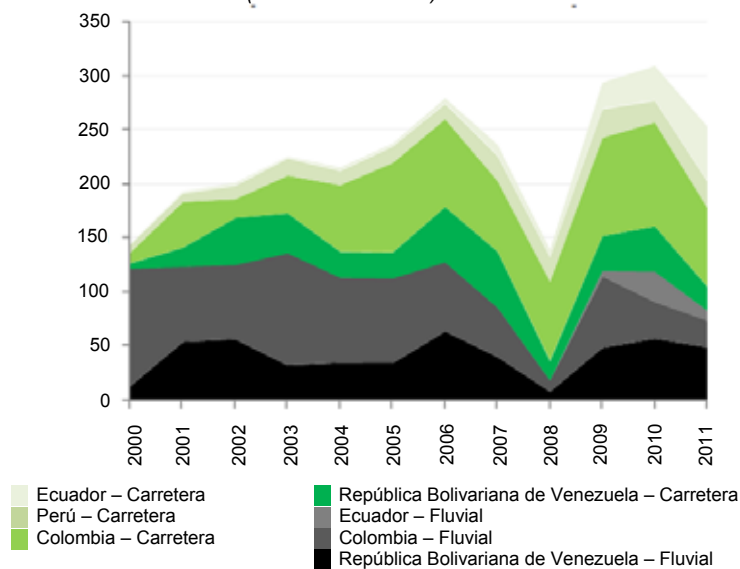
(Miles de toneladas)



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de CEBEC-CAINCO con datos del INE.

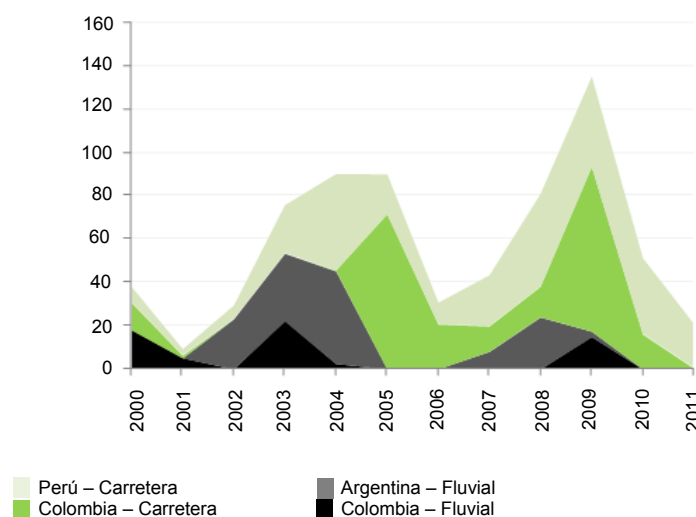
GRÁFICO 25
EXPORTACIONES DE ACEITE DE SOYA Y DE GIRASOL SEGÚN PAÍS DE DESTINO
Y MODO DE TRANSPORTE, 2011

(Miles de toneladas)



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de CEBEC-CAINCO con datos del INE.

GRÁFICO 26
EXPORTACIONES DE GRANOS DE SOYA Y DE GIRASOL SEGÚN
PAÍS DE DESTINO Y MODO DE TRANSPORTE 2011
(Miles de toneladas)



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de CEBEC-CAINCO con datos del INE.

En breve, parte de la explicación del incremento del uso de las carreteras como medio de transporte de las exportaciones se explica por los nuevos mercados alcanzados que básicamente son Perú en primer lugar y Chile en segundo lugar, países vecinos que el único medio de transporte hasta el momento es la carretera.

El otro producto importante a considerar es el Aceite de Soya y Girasol que en la década pasada cerca del 63% de este producto era exportado por vía fluvial a Colombia y Venezuela y 30% por las carreteras, sin embargo, en el 2011 solamente el 39% de este producto fue exportado por vía fluvial, y un 45% fue exportado por vía carretera. Las exportaciones a Perú permanecieron constantes en lo largo del tiempo y en los últimos tres años se sumó el mercado de Ecuador que también es transportado por vía carretera.

e) Estaño

El año 2011 se exportaron alrededor de 432 millones de dólares, y en los primeros ocho meses de 2012 se exportaron alrededor de 240 millones. En términos de volumen entre enero y agosto de 2011, se enviaron cerca de 82 mil TM y en el presente año no se tuvieron variaciones. El principal mercado de este producto es Estados Unidos que representa cerca del 50% de las exportaciones, el principal medio de transporte por carreteras con destino al puerto de Arica en Chile. El segundo mercado más importante es China con un 30% de las exportaciones que se dirigen hacia este país, el medio de transporte más importante es por carreteras con destino hacia Arica teniendo una participación cercana al 60%; el segundo medio de transporte utilizado para enviar estaño a China es el ferrocarril con destino al puerto de Antofagasta. El tercer mercado más importante del estaño Boliviano es el Reino Unido con aproximadamente 10% de la participación del total de las exportaciones y la vía de salida es Arica.

f) Castaña

La exportación de castaña en el año 2011 alcanzó 148 millones de dólares, y entre enero y agosto de 2012 se exportaron cerca de 100 millones de dólares. Los principales mercados de estos productos son Reino unido con una participación promedio de 25%; Estados Unidos con una participación promedio de 23%; Alemania con 14%; Holanda 10%; Australia 6%. El principal medio de transporte es por carretera desde el departamento de Beni hasta La Paz y luego continuar hasta el puerto de Arica por Tambo Quemado. En cuanto al volumen de las exportaciones estas son cercanas a 18 mil TM.

g) Quinua

La exportación de la quinua en el año 2011 alcanzó 64 millones de dólares, y entre enero y agosto de 2012 se exportaron cerca de 48 millones de dólares. Los principales mercados de estos productos son Estados Unidos con una participación promedio de 60%; Francia con 10%; Canadá 6%; Holanda 6%; Alemania 4%. El principal medio de transporte es por carretera desde los departamentos de Potosí y Oruro hasta La Paz y luego continuar hasta el puerto de Arica por Tambo Quemado. En cuanto al volumen de las exportaciones de quinua, estas son cercanas a 20 mil TM.

Los productos y corredores de exportación seleccionados se detallan en la tabla siguiente.

CUADRO 9
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA. PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN,
MODO Y CORREDORES DE TRANSPORTE - 2012

Producto	Exportación/ Importación	Tipo de embarque	Modo	Corredor Origen	Destino
Zinc y Plomo (Ferrocarriles)	Exportación	Vagón	Ferrocarril	Potosí - Uyuni – Ollagüe - Antofagasta	Corea, Japón, España, Bélgica, Canadá y Brasil
Zinc (Carretera)	Exportación	Camión	Carretera	Potosí – Tambo Quemado – Arica	Bélgica, Suiza, China y Corea
Estaño	Exportación	Camión	Carretera	Potosí – Tambo Quemado – Arica	EE.UU., China y Reino Unido
Torta de Soya (Carretera)	Exportación	Camión	Carretera	S. Cruz – Tambo Quemado – Arica	Colombia y Chile
Torta de Soya (Fluvial)	Exportación	Barcaza	Fluvial	S. Cruz - Puerto Suarez – N. Palmira	Venezuela, Colombia y Ecuador
Castaña	Exportación	Camión	Carretera	Beni – Tambo Quemado- Arica	EE.UU., Reino Unido, Alemania y Holanda

Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de CEBEC-CAINCO con datos del INE.

Por el lado de las importaciones, el principal medio de transporte son las carreteras que a través de ellas el 86% de los productos importados ingresan al Estado Plurinacional de Bolivia, la principal vía de entrada es Arica (Chile) - Tambo Quemado con un 46%, luego le sigue Corumbá (Brasil) – Puerto Suarez que representa un 14% del total de las importaciones, en tercer lugar se encuentra Pocitos (Argentina) – Yacuiba con un 13%, en cuarto lugar Desaguadero y la frontera con Perú que alcanza un 9%, y finalmente, Iquique (Chile) – Pisiga con un 4%.

El segundo medio de transporte más utilizado de las importaciones es el sector aéreo que representa un 8%, sin embargo, este tipo de productos no son relevantes para el análisis del presente estudio.

El tercer medio de transporte con mayor importancia son los ferrocarriles con una participación del 3% del total de las importaciones, la principal vía de entrada es Puerto Suarez – Corumbá de Brasil.

Finalmente, el cuarto medio de transporte más utilizado por las importaciones es el fluvial que ingresa a través de Corumbá (Brasil) – Puerto Suárez con una participación de 2% del total de importaciones, y fundamentalmente se importa por este medio hidrocarburos como diesel, gasolinas y GLP.

Realizando un análisis del origen de las importaciones cerca del 44% de las mismas es proveniente de un país limítrofe; el más importante es Brasil que representa el 19%, luego le sigue Argentina con 14%, Perú con 7%, Chile con 4% y Paraguay con 1%.

El 56% restante de las importaciones es proveniente de un país que no es limítrofe y requiere de transporte marítimo para llegar al país, siendo las más importantes las provenientes de China que tiene una participación de 14%, luego sigue EE.UU. y Japón con un 10% y 4% respectivamente, los países de Europa que representan el 10%, Venezuela con el 7% principalmente diesel y derivados del petróleo, y finalmente, otros países asiáticos con el 10%.

Los cuatro departamentos que explican el mayor flujo de importaciones son Santa Cruz, La Paz, Oruro y Cochabamba con 45%, 26%, 9% y 9% respectivamente.

h) Diesel, Gasolina y GLP

En el año 2011 se importaron alrededor de 1.073 millones de dólares de combustibles, entre enero y agosto de 2012, este valor alcanzó cerca de 862 millones de dólares. La importación más importante es el diesel que tuvo una participación de 72%, luego gasolina y GLP con una participación de 19% y 9% respectivamente. En el año 2012, la participación del diesel se incrementó hasta el 85%, el GLP tuvo una participación de 7%, entre enero y agosto del presente año no existió importación de gasolina.

La logística de transporte de estos combustibles es bastante diversa y podría ser categorizado en cinco tramos y modos diferentes. El primero a través de vía marítima desde Venezuela hasta el puerto de Matarani en Perú, y luego a través de carretera entrando por Desaguadero en el Estado Plurinacional de Bolivia con destino la aduana de La Paz. El segundo modo es a través de vía fluvial marítima desde Brasil, Argentina y Venezuela por la Hidrovía Paraguay-Paraná y como destino en el Estado Plurinacional de Bolivia Puerto Suarez y la aduana de Santa Cruz. La tercera vía es la importación desde Venezuela hacia el puerto de Arica en Chile e ingresando a través de carretera por Tambo Quemado cuyo destino final es Oruro o usando el oleoducto SICA SICA -Arica. La cuarta vía es por carretera, estos hidrocarburos vienen desde Argentina pasan por la frontera desde Yacuiba y destino final Tarija. La quinta vía es a través de carretera, desde Brasil e ingresando por Puerto Suarez cuyo destino final es Santa Cruz de la Sierra.

i) Maquinaria, electrónicos y Electrodomésticos

La maquinaria, equipos electrónicos y electrodomésticos en el 2011 sumaron alrededor de 1.743 millones de dólares en las importaciones con una participación de 23% en el total de las importaciones, y entre enero y agosto de 2012, las exportaciones alcanzaron cerca de 1.194 millones de dólares. Este tipo de importaciones tienen dos tipos corredores principales, el primero, es a través de ultramar, donde los productos generalmente provienen de Asia, Europa y Estados Unidos hacia el puerto de Arica en Chile y desde allí ingresan por Tambo Quemado por carretera y son distribuidos en todo el país. El segundo corredor principal se concentra en las importaciones de Brasil que cruzan al Estado Plurinacional de Bolivia por carretera a través de Puerto Suarez, el destino de este tipo de importaciones en su mayoría es Santa Cruz y está relacionada sobre todo con el sector agroindustrial.

j) Vehículos de transporte

La tercer partida más importante son los vehículos ya sea para pasajeros o para carga, en el 2011, las importaciones alcanzaron cerca de 1.065 millones de dólares. Entre enero y agosto de 2012, las importaciones bordearon los 600 millones de dólares. Existen dos corredores principales en este tipo de importaciones, primero, las importaciones generalmente provienen por vía marítima desde Japón, EE.UU. y China hacia el puerto de Arica en Chile, y desde ese lugar por carretera ingresan por Tambo Quemado hacia todo el país. El segundo tramo más importante es por carretera desde Brasil hacia Corumbá y Puerto Suarez.

k) Hierro y Acero

El cuarto tipo de producto más importante es el acero y/o barras de acero y los otros productos relacionados con el acero. En el 2011, las importaciones alcanzaron cerca de 409 millones de dólares. Entre enero y agosto de 2012, las importaciones bordearon los 262 millones de dólares. Existen tres corredores principales en este tipo de importaciones, primero, las importaciones se realizan por carreteras provienen desde Brasil hacia Corumbá y Puerto Suarez. El segundo corredor más importante es desde Perú por carretera y pasando por Desaguadero. El tercer corredor proviene por vía marítima desde China hacia el puerto de Arica en Chile y desde allí hacia el Estado Plurinacional de Bolivia por Tambo Quemado.

Los productos y corredores de importación seleccionados se detallan en la tabla siguiente.

CUADRO 10
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA, PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACIÓN,
MODO Y CORREDORES DE TRANSPORTE, 2012

Producto	Expo/Impo	Tipo de embarque	corredor		
			modo	origen	destino
Agroquímicos	Importaciones	Marítimo-Carretero	Mar-Ter	Shanghái - China	Santa Cruz
Electrodomésticos	Importaciones	Marítimo-Carretero	Mar-Ter	Guanshou - China	Santa Cruz
Maquinaria	Importaciones	Camión	Carretera	Brasil-Corumbá-Puerto Suárez	Santa Cruz
Vehículos de transporte	Importaciones	Camión	Mar-Ter	Japón, EE.UU. China-Arica-Tambo Quemado	Santa Cruz
Hierro y Acero (Ferrocarril)	Importaciones	Vagón	Ferrocarril	Brasil – Corumbá -Puerto Suarez	Santa Cruz
Hierro y Acero (Carretera)	Importaciones	Camión	Mar-Ter	Brasil- Matarani - Desaguadero	La Paz

Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de CEBEC-CAINCO con datos del INE.

B. Paraguay¹⁶

1. Composición del comercio

El gráfico 3 muestra que el patrón exportador del Paraguay se caracteriza por una alta concentración en unos pocos rubros: soya, maíz, trigo, arroz, madera y carne, que representaron, en promedio, el 85% de las exportaciones registradas. En los años noventa hubo cambios importantes en los principales cultivos de exportación del Paraguay. Así, se expandió la producción de soya, gracias a la ampliación de la superficie cultivada y a los mejores rendimientos.

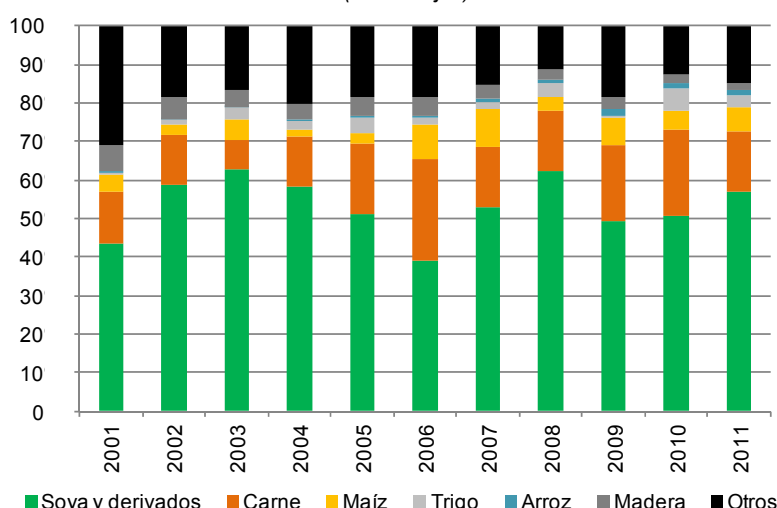
El crecimiento de la producción de soya estuvo determinado por la expansión de la superficie cultivada y por el incremento del rendimiento por hectárea. Para que esto último fuera posible se incorporó profusamente la mecanización en las labores productivas, así como la mayor utilización de agroquímicos y fertilizantes.

En este rubro también se evidencia un importante crecimiento de las exportaciones de maíz y trigo que en el periodo 2000-2005 solamente representaban cerca de 75 millones de dólares anuales y en el periodo 2006-2011 este montó superó los 350 millones de dólares, en el año 2011, las mismas exportaciones superaron los 605 millones de dólares. El principal mercado para estos cereales fue el Brasilero.

La producción pecuaria, especialmente de carne vacuna, tuvo un desempeño bajo durante los años 1995-99 —problemas de fiebre aftosa—, retomando impulso en el último quinquenio con la venta a nuevos mercados como Rusia y Chile.

¹⁶ Estudio Logística CEPAL.

GRÁFICO 27
PRINCIPALES RUBROS DE LAS EXPORTACIONES PARAGUAYAS
(Porcentajes)



Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos del Banco Central del Paraguay.

Un producto que está perdiendo relevancia relativa es la madera ya que su participación disminuyó de 5,5% a cerca de 2,5% del total de las exportaciones, aunque si se analiza en términos absolutos se puede observar un leve crecimiento que desde 60 millones de dólares anuales a cerca de 100 millones de dólares anuales en el último quinquenio.

El Cuadro 11 muestra que los principales productos de importación son combustibles, aparatos y maquinarias y productos varios (electrónicos y bienes de consumo suntuario denominados “bienes de turismo”¹⁷ por ser objeto de reexportación a los países vecinos), sustancias químicas (incluye agroquímicos y fertilizantes) y los bienes de consumo no duraderos, principalmente alimentos.

CUADRO 11
PRINCIPALES RUBROS DE LAS IMPORTACIONES PARAGUAYAS, FOB
(Millones de dólares)

	2010	2011	2012
Bienes de Consumo	3 075,0	3 633,6	3 063,6
- No duradero	2 415,9	2 819,1	2 376,4
- Duradero	659,1	814,5	687,2
Bienes Intermedios	2 534,6	3 454,5	3 336,1
- Combustibles	1 072,8	1 506,5	1 568,9
- Sustancias químicas	682,1	939,1	800,5
- Otros	779,7	1 008,9	966,7
Bienes de Capital	3 790,2	4 414,0	3 343,2
- Maquinarias, aparatos y motores	2 851,7	3 094,5	2 414,2
- Elem. de transporte y accesorios	677,2	905,6	697,7
- Otros	261,3	413,9	231,3
TOTAL	9 399,8	11 502,1	9 742,9

Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de datos de la Cámara de Importadores de Paraguay.

¹⁷ El régimen de turismo incluye bienes tales como relojes, perfumes, computadoras, electrónica, ropas y zapatos deportivos, bebidas, tabaco, juguetes.

2. Análisis de productos principales

a) Soya

La soya es uno de los principales rubros de exportación del Paraguay. En promedio, ha representado el 50% del valor total de exportaciones. Los productores de soya poseen fincas de mediano y gran tamaño, y la mayoría de ellos implementan métodos de explotación estandarizados. Se cultivan alrededor de 2.8 millones de hectáreas con un rendimiento promedio de 2.5 Ton/Ha, de los cuales se exporta en granos alrededor del 70% y el remanente se dedica a la industrialización, especialmente aceite de soya.

Las principales zonas de producción se encuentran en la Región Oriental, en los departamentos del Alto Paraná (33%), Itapúa (25%) y Canindeyú (17%). Otro enclave de producción en crecimiento es la zona de San Pedro (5%). La capacidad estática de almacenamiento de soya es de 5.1 millones de toneladas.

La soya se exportaba, entre los años 2000-2003, en un 42% por vía terrestre y 56% por vía fluvial, pero la prohibición de embarque de soya transgénica en el puerto de Paranaguá en Brasil, y problemas para-arancelarios en frontera, hicieron que cambiara el sistema de logística. Actualmente, la producción de soya sale a granel por vía fluvial hasta los puertos de Nueva Palmira o Rosario, para luego dirigirse a los puertos de ultramar, Rotterdam – Holanda principalmente. Entre los años 2011-2012, en promedio, se exportó 98% por vía acuática y 2% por vía terrestre.

CUADRO 12
PARAGUAY PRODUCCIÓN Y USO ANUAL DE SOYA, 1997-2011

	Exportación		Industria		Semilla	Producción total
	Toneladas	Porcentajes	Toneladas	Porcentajes	Toneladas	Toneladas
1997	2 150 000	77,6	541 000	19,5	80 000	2 771 000
1998	2 293 601	76,8	641 000	21,5	53 600	2 988 201
1999	2 298 758	77,1	596 000	20,0	85 300	2 980 058
2000	2 025 552	69,6	810 871	27,9	75 000	2 911 423
2001	2 509 948	71,7	917 231	26,2	75 000	3 502 179
2002	2 385 979	67,3	1 085 695	30,6	75 000	3 546 674
2003	3 167 193	70,1	1 260 822	27,9	90 000	4 518 015
2004	2 664 415	68,1	1 172 000	30,0	75 000	3 911 415
2005	2 882 182	71,3	1 077 646	26,7	81 000	4 040 828
2006	2 380 344	65,4	1 180 842	32,4	80 000	3 641 186
2007	4 136 117	74,1	1 305 000	23,4	140 000	5 581 117
2008	4 438 085	74,4	1 390 000	23,3	140 000	5 968 085
2009	2 282 705	62,6	1 224 500	33,6	140 000	3 647 205
2010	4 654 429	72,0	1 558 000	24,1	250 000	6 462 429
2011	5 138 364	72,1	1 570 000	22,0	420 000	7 128 364

Fuente: CEPAL-DRNI sobre la base de <http://www.capeco.org.py/> acceso 3 de abril 2013.

b) Carne

La exportación de carne y menudencias ha representado, en promedio, el 8% las exportaciones de Paraguay en el período 2000-2005, sin embargo, en el periodo 2006-2012 se evidencia un importante crecimiento que podría alcanzar cerca del 20%. En el año 2012, Paraguay exportó carne y subproductos por valor de USD 1.054 millones. La industria de la carne ha pasado a exportar de 27 mil toneladas en 1994 a 211 mil toneladas en 2010. Esto, en términos de valor monetario, significó pasar de USD 55 millones en exportaciones por año a 920 millones, un aumento que le permite al Paraguay ubicarse entre los mayores exportadores de carne bovina en el mundo.

Las principales zonas de producción se encuentran tanto en la región Oriental como en la Occidental, en los departamentos de San Pedro, Concepción, Amambay, Neembucú, Villa Hayes y Boquerón.

Los principales mercados de exportación son Chile y Rusia, con un 48 y 25% de participación respectivamente. Las exportaciones a Rusia se realizan por vía acuática a través de los puertos de Nueva

Palmira y Buenos Aires. A Chile la carne se envía vía terrestre, en tránsito por territorio argentino. Otros mercados son Israel, Brasil y Venezuela.

Las demoras en la recepción de los animales para la faena debido a las malas condiciones de los caminos influyen en toda la cadena logística, pudiendo ocasionar demoras en la entrega del contenedor en el puerto de embarque.

c) Molduras de Madera

Las maderas tradicionalmente se exportaron sin un mayor grado de procesamiento, lo cual implica la venta de un producto altamente cualitativo sin el valor agregado que pudiera obtener mediante un procesamiento. Sin embargo, visto la importancia creciente de productos con valor agregado, como el parquet y las molduras, se escogió este producto para el presente estudio.

En el periodo 2000-2005 la exportación de madera, principalmente de parquet y molduras, representaba cerca del 6% del total de exportaciones paraguayas, sin embargo, su importancia relativa fue disminuyendo en el periodo 2006-2012, que en promedio rondó el 3%. Es un producto de exportación que sale de Paraguay con valor agregado bajo las partidas arancelarias 4402, 4407, 4409, 4412 y 4418 (molduras).

Los fabricantes de molduras de madera exportan su producción mayormente al mercado de Estados Unidos, a través de cadena de distribuidores. El rubro madera se escogió considerando que es un producto con valor agregado, transportado en contenedores y con destino final a puertos de la zona este de los Estados Unidos. Los productos que ingresan a ese mercado gozan de un régimen preferencial de desgravación arancelaria. Las exportaciones se realizan en contenedores de 20". La carga sale consolidada desde la fábrica.

d) Semillas de Sésamo

El sésamo representó un 1,5% de las exportaciones de Paraguay en el periodo 2005-2012. Esta participación ha crecido rápidamente desde el año 2000, constituyéndose en una fuente de ingresos para las familias campesinas, en reemplazo del algodón.

En Paraguay, el cultivo del sésamo incrementó de 16.800 hectáreas en 2000/01, a 70.000 hectáreas en 2009/10. Según estimaciones del MAG, la producción nacional en 2009/10 alcanzó un récord de 42.000 toneladas. El 75% de la producción se concentra en los Departamentos de San Pedro y Concepción, otras áreas importantes abarcan Canindeyú y Boquerón. Durante los últimos años, el sésamo experimentó fuertes variaciones en su rendimiento y en los precios de mercado. En zafra ventajosa su cultivo genera rentas notables, mientras que en otros periodos cuenta con un margen más estrecho. Por ello, es recomendable planificar estas variaciones con anticipación y de ser posible combinar el sésamo con otros cultivos de precios más previsibles.

Existen distintos tipos de sésamo de los cuales Paraguay mayormente exporta el blanco o escoba y el dorado, con Japón como principal destino. Una importante parte del sésamo nacional exportado cuenta con la declaración orgánica. Casi la totalidad del sésamo se exporta sin industrializar. Posibles productos derivados del sésamo con potencial exportador serían el aceite de sésamo, el turrón de sésamo (con miel) y balanceados para aves ornamentales.

Los productores entregan el sésamo en bolsas directamente a los acopiadores o a los Centros de Acopio. Estos centros sirven como depósito temporal del producto, hasta alcanzar volúmenes suficientes que justifiquen su traslado para embarque en las cercanías de Asunción. Un camión realiza múltiples paradas para recoger el producto. Los productores no siempre están listos para entregar la mercadería, lo cual dificulta el proceso de recolección.

En el año 2012, el valor promedio del sésamo se encuentra en USD1.900 por tonelada.

La mayor parte de las exportaciones se dirigen al mercado asiático, destacándose Japón (70%), seguido de Alemania (10%), México (9%), Holanda (8%) y Argentina (7%) como principales mercados de destino. El sésamo no está gravado con aranceles en esos mercados.

Las exportaciones se realizan en contenedores por vía fluvial hasta los puertos de Nueva Palmira o Buenos Aires, y desde allí, por vía marítima a los puertos del Asia o norte de Europa.

e) Agroquímicos

Los fertilizantes se importan principalmente de Brasil, en el año 2011, se importaron cerca de 550 millones de dólares, de los cuales 67% son del Brasil. El transporte es por vía terrestre y se trasladan a camiones que realizan el despacho del producto hasta las zonas de producción o hasta los depósitos de los importadores o depósitos habilitados. La mayor parte de las importaciones se realizan en Big Bags.

f) Maíz

La superficie cultivada de maíz a nivel nacional muestra para el periodo 2000-2001 una superficie cultivada de aproximadamente 406 mil hectáreas y hasta el año 2006, la misma casi permaneció inalterada alcanzando las 430 mil hectáreas. Sin embargo, a partir del año 2007 hasta el año 2011 se evidencia un importante crecimiento que superó las 736 mil hectáreas, subiendo la producción de un millón de toneladas a cerca de tres millones de toneladas. Entre las principales razones de la expansión se tiene en la superficie cultivada y también en la productividad, ya que si bien en el primer quinquenio se tenía una productividad promedio de 2.3 toneladas/hectárea subió hasta 3.5 toneladas/hectárea.

El 54% del total de la producción proviene de los Departamentos de Alto Paraná e Itapúa donde están las mayores explotaciones, llegando el rendimiento promedio a los 4.000 kg/ha, sembrándose variedades híbridas, base de la corriente exportadora del cereal. Un 27% de lo que se produce se origina en los Departamentos de Canindeyú, Caaguazú y Caazapá donde se obtienen rendimientos promedio del orden de los 3000 kg/ha, rendimientos de alrededor de los 2000 kg/ha, se obtienen en otras zonas, donde son sembradas variedades nativas, con poca densidad.

Las exportaciones de maíz del Paraguay han experimentado un sostenido aumento, pasando de 214.905 toneladas en el año 2000 a 480.000 toneladas en el año 2005 y 1.936.984 toneladas en el año 2011. Este aumento es debido principalmente al incremento en el área de siembra y la utilización de semillas de híbridas de mayor rendimiento por los productores empresariales.

El principal mercado de este producto es Brasil que representa cerca del 67% de las exportaciones de maíz, luego siguen Uruguay con un 7% y China con un 6%. Las exportaciones a Brasil se las realizan por vía terrestre con camiones que tienen un promedio de carga de 27 toneladas.

g) LCL – Importación

La carga LCL (En inglés Less than Container Load), a diferencia de la FCL (en inglés Full-Container Load) de importación comprende a cualquier producto que se exporte o importe en volúmenes inferiores al volumen de carga que entra en un contenedor. Este tipo de importación es importante en el comercio internacional, dado que hay pequeños exportadores e importadores que no tienen la suficiente carga para llenar un contenedor y también grandes importadores y exportadores los cuales tan solo necesitan enviar una muestra o un repuesto.

Hay una vasta gama de tipo de productos entre lo que se pueden mencionar en la exportación, como ser los aceites esenciales, kaa heé, muestras, etc., y en las importaciones como juguetes, químicos, repuestos, etc. La consolidación de los diferentes envíos queda a cargo de empresas consolidadoras, las cuales son agentes de carga internacional o freight forwarders, las cuales incluyen en el precio el costo de oportunidad las posibilidades de no lograr llenar totalmente los contenedores.

h) Productos Informáticos

Los flujos considerados, corresponden a los volúmenes importados en Asunción en vuelos comerciales los cuales operan de forma diaria desde China con tránsito en Miami. El mercado de cargas aéreas del Paraguay ya cuenta con conexiones internacionales directas para el transporte de pasajeros.

Los productos y corredores seleccionados para el Paraguay se detallan en la tabla siguiente:

CUADRO 13
PARAGUAY: PRINCIPALES PRODUCTOS, MODO Y CORREDORES DE TRANSPORTE, 2012

Producto	Expo/Impo	Tipo de embarque	Corredor		
			Modo	Origen	Destino
Soya (no procesado)	Exportación	Camión	Terrestre	Ciudad del Este	Cascavel (Brasil)
Soya (no procesado)	Exportación	Barcaza	Fluvio-Marítimo	Asunción - Nueva Palmira/Rosario	Rotterdam (Holanda)
Carne enfriada	Exportación	Camión refrigerado	Terrestre	Asunción	Santiago de Chile (Chile)
Carne congelada	Exportación	FCL 40'	Fluvio-Marítimo	Asunción - Buenos Aires/Montevidéo	San Petersburgo (Rusia)
Molduras de Madera	Exportación	FCL 20'	Fluvio-Marítimo	Asunción - Buenos Aires/Montevidéo	Miami (USA)
Semillas de Sésamo	Exportación	FCL 40'	Fluvio-Marítimo	Asunción - Buenos Aires/Montevidéo	Osaka (Japón)
Agroquímicos	Importación	Camión	Terrestre	Brasil	Asunción
Maíz	Exportación	Camión	Terrestre	Asunción	Brasil
LCL	Importación	346 cartones	Fluvio-Marítimo	Houston - Buenos Aires	Asunción
Informática	Importación	1.200 Kg		Aérea Miami	Ciudad del Este

Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL, 2013.

C. Aproximación a las cuestiones de política de tránsito

En esta sección se analizarán los marcos institucionales y jurídicos en vigencia en la región, incluyendo acuerdos de índole bilateral y convenciones internacionales, etc.

También se describirán las principales iniciativas y programas orientados al desarrollo de sistemas de transporte integrados y planificados. Se expondrá una revisión de los esfuerzos y progresos hechos por los países sin litoral y de tránsito en la región para reducir los costos de transporte y agilizar los cruces de fronteras:

- Progreso en el desarrollo, adopción e implementación de marcos legales y regulatorios con el objetivo de reducir la duración de los procesos de tránsito y los costos de comercio.
- Simplificación y armonización de las regulaciones ligadas al tránsito y el comercio para mejorar los niveles de transparencia.
- Una mayor simplificación de los controles y procedimientos fronterizos o la abreviación de las inspecciones y despachos de aduana; Recorte en el exceso de documentación requerida para la exportación/importación.
- Fomento del empleo de tecnología informática y comunicacional en las fronteras; consolidación de los programas de capacitación y entrenamiento en el sector; participación del sector privado.

1. Estado Plurinacional de Bolivia

La principal autoridad que regula el sector de transportes (ferroviario, terrestre, aéreo, marítimo) en el Estado Plurinacional de Bolivia es la Autoridad de Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes (ATT). Entre las responsabilidades de esta institución se encuentran las siguientes¹⁸:

¹⁸ Esta sección está parcialmente tomada de CEPAL (2012): "Perfiles de Infraestructura y Transporte en América Latina, Caso Bolivia"; CEPAL, Santiago, Chile

- Regular los servicios de telecomunicaciones y transportes y fiscalizar a sus operadores en un marco de transparencia y competencia, promoviendo el uso eficiente de los recursos naturales escasos a través de la otorgación de autorizaciones, garantizando la provisión de estos servicios.
- Garantizar la provisión de servicios de calidad de transportes y telecomunicaciones, preservar la seguridad, y garantizar el ejercicio de los derechos de usuarios y/o consumidores.

Las actividades del transporte terrestre, transporte automotor terrestre y los servicios de las terminales, son reguladas de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo N° 28710, donde se establece que la ATT realizará la regulación económica del sector, investigaciones de oficio o a denuncia por presuntas prácticas anticompetitivas o abusivas contra competidores y usuarios, proponer y controlar estándares de calidad.

Las actividades que desempeña la ATT en el subsector de transporte aéreo son: regulación económica, seguimiento al contrato de concesión, proposición y control de estándares técnicos, y protección a los usuarios de los aeropuertos contra posibles prácticas abusivas de los administradores aeroportuarios. El marco normativo para el desarrollo de las actividades regulatorias está establecido por las disposiciones de la Ley N° 1600 del Sistema de Regulación Sectorial, la Ley N° 2902 de la Aeronáutica Civil de Bolivia, el Decreto Supremo N° 24718 y resoluciones administrativas expresas.

Otro aspecto de importancia, es la compatibilidad de los sistemas camineros con el peso de los vehículos debido a la continua integración de la red de carreteras en América del Sur. Sin duda, la falta de armonización de las normas sobre el peso de puede producir un deterioro imprevisto de la infraestructura caminera y acarrear grandes costos.

Finalmente, esta entidad reguladora desempeña las siguientes actividades en el subsector ferroviario: regulación económica, otorgación de derechos (servidumbres) seguimiento al contrato de concesión, proposición y control de estándares técnicos, proposición y control de estándares de seguridad, protección a los usuarios contra posibles prácticas abusivas de los operadores aéreos, seguimiento a los planes de inversión y proposición de normas al poder ejecutivo. La regulación de estos sectores se la realiza en el marco de lo dispuesto en la Ley de Ferrocarriles, los Decretos Supremos N° 24177 y 24179, los contratos de concesión y de licencia y resoluciones administrativas expresas.

a) Facilitación de tránsito y aduanera¹⁹

El Sistema Computarizado de Aduanas SIDUNEA es una herramienta informática que se ha introducido en varios países, con el objeto de mejorar el comercio internacional, a través de medidas que incluyen reformas a la práctica administrativa ya existente. La Aduana Nacional de Bolivia viene operando con esta herramienta de información.

Los módulos principales del sistema SIDUNEA incorporan tareas de: administración de sistemas, configuración nacional (regulaciones, tarifas, códigos, etc., de un país en particular), procesamiento de la declaración aduanera, evaluación de riesgos (selectividad), contabilidad, ingreso de información por parte de interesados, empleo de un documento administrativo y despacho electrónico de bienes.

Características del Sistema SIDUNEA:

- Evita la imposición de patrones organizacionales en la administración de la aduana.
- El SIDUNEA actualiza permanentemente las tablas, acuerdos y normas por lo que el usuario realizará declaraciones de acuerdo a las legislaciones vigentes.
- El usuario podrá ver detalles de sus declaraciones almacenadas localmente en su estación de trabajo y simplemente actualizar los datos.

¹⁹ Estudio de Logística de CEPAL

- Posee un módulo de selectividad que permite a la aduana acelerar el proceso de despacho y mejorar su capacidad de control. Selecciona declaraciones para control empleando criterios aleatorios de selección local.
- Permite una auditoría completa de los archivos que contienen el registro de una transacción comercial (importación/exportación).

Además Chile y el Estado Plurinacional de Bolivia cuentan con un Convenio para el establecimiento de controles integrados de frontera (2004, vigente en 2006), el que se ha implementado en tras pasos fronterizos²⁰. En este contexto se han desarrollado proyectos de inversión en infraestructura y se ha empezado un nuevo complejo fronterizo en Chungará que servirá para mejorar la conectividad entre el Estado Plurinacional de Bolivia y Chile. En este ámbito, sigue siendo un desafío el fortalecimiento de los mecanismos bilaterales para la coordinación de acciones y la programación de futuras inversiones, además de la implementación del acuerdo para el funcionamiento del corredor Arica/Iquique/Santa Cruz/ Cuiabá/Corumbá.

2. Paraguay

En los últimos años Paraguay ha desarrollado un Plan Maestro de Transporte y un Plan Nacional de Logística (PNL). Plan Maestro de Transporte. El Plan Maestro trata ordenar en el corto, mediano y largo plazo el desarrollo de la infraestructura y servicios de transporte y logística, con el objetivo de satisfacer con eficiencia y eficacia los requerimientos de la actividad productiva y de la población en general, de forma tal a contribuir con el desarrollo social, con la competitividad de la economía y con el acceso de la producción nacional a mercados internacionales.

El Plan Maestro de Transporte (PMT) de Paraguay fue elaborado en 1992 por la Oficina de Planificación Integral del Transporte (OPIT) del Ministerio de Obras Públicas y Transporte. El Plan Maestro original fue reemplazado recién.

El Plan Nacional de Logística trata de racionalizar procesos, incrementar oportunidades para exportadores, capturar cadenas de suministro y de valor regional a través de mecanismos logísticos eficientes y reducir costos de transacciones comerciales. El PNL incluye a) un análisis y evaluación de cadenas logísticas, b) la elaboración de base de datos de indicadores logísticos, y c) una propuesta de un marco institucional y organizacional para la elaboración y ejecución del PNL.

El PNL forma parte de una iniciativa de modernización del sector transporte y logística que el Gobierno del Paraguay impulsa a través de sus Ministerios de Obras Públicas y Comunicaciones y de Industria y Comercio. El PNL fue desarrollado para identificar estrategias que mejoren el desempeño logístico del Paraguay, promueven el desarrollo de Servicios e Infraestructura Logística de Valor Agregado y apoyen el mejoramiento del desempeño de Cadenas de Suministro.

Los efectos esperados por la acción del PNL son: a) disminución del costo logístico general del país, b) mejor utilización del territorio desde el punto de vista de las funciones logísticas, c) mayor atracción de inversiones en sectores de servicios o industriales, d) mejor posicionamiento geoestratégico del Paraguay dentro de la región, y e) mejor desempeño del comercio exterior en general.

En 2007 se creó la Mesa de Logística para el Comercio Exterior, integrada en la actualidad por 11 organismos públicos y más de 20 representantes del sector privado. Desde la creación de la Mesa de Logística para el comercio exterior, y más aceleradamente desde la creación en 2010 de dos mesas de trabajo que responden a ella (las mesas de hidrovía y de transporte aéreo), la participación ha ido en aumento. La mesa de logística se ha consolidado como una instancia institucionalizada de diálogo, un foro de intercambio entre los sectores público y privado. Aunque carece de poder normativo y de ejecución, su composición mixta y heterogénea sirve para identificar sin intermediación los problemas del sector y buscar soluciones concretas.

²⁰ Visviri - Charaña, Chungará-Tambo Quemado y Colchane - Pisiga.

El PNL prevé la instalación de un Observatorio Nacional Logístico con el objetivo de medir y analizar del desempeño logístico del país, y que constituye un centro de concentración y difusión del conocimiento acerca de la logística. Además el PNL propone indicadores logísticos que permiten identificar y analizar los principales factores que determinan el desempeño logístico (infraestructura, servicios, benchmarking empresarial, facilitación comercial).

a) Facilitación aduanera²¹

En lo que respecta al estado de situación del uso de la Tecnología de la Información aplicada al transporte y la logística se tiene en Paraguay el sistema SOFIA (Sistema de Ordenamiento Fiscal del Impuesto en Aduanas) que fue desarrollado por la Dirección Nacional de Aduanas. SOFIA es un sistema informático de despacho aduanero que interactúa en forma directa con los Despachantes de Aduana, Empresas de Transporte, Depositarios y la Aduana.

Características del Sistema Sofia:

- SOFIA permite la conexión de los Despachantes de Aduana o de los Agentes de Transporte para la formulación de sus Despachos de Importación/Exportación o Manifiestos desde sus propias oficinas.
- Existe también la posibilidad de realizar las operaciones desde los Centros Públicos habilitados.
- El Despachante llega a la Aduana para realizar sus operaciones (presentación del despacho, verificación documental y/o física y posterior retiro de las mercaderías) conforme al canal selectivo asignado.
- El sistema trabaja electrónicamente para la percepción de tributos con el dinero depositado en un Banco de plaza o en las cajas habilitadas en la aduana, una vez acreditado el monto a la cuenta conjunta del Despachante con el Importador que dispone para afectarse a las liquidaciones de los tributos.

Con el objeto de otorgarle a los trámites de operación comercial un carácter de mayor transparencia y dinamismo, el Gobierno del Paraguay ha adoptado medidas que modernizan y le dan mayor agilidad a su régimen de intercambio. Una de las medidas más destacables y concretas en este sentido es la implementación de la Ventanilla Única de Exportadores (VUE), a partir del año 2006, y posteriormente de la Ventanilla Única de Importaciones (VUI) desarrollada a partir del sistema de gestión electrónico VUE, mediante la firma de un Convenio de Cooperación y Asistencia entre la Dirección Nacional de Aduanas y el Ministerio de Industria y Comercio. Su implementación ha culminado, se encuentra funcionando y en proceso de incorporación de las instituciones relacionadas.

La Ventanilla Única del Exportador (VUE), que fue impulsado por el Ministerio de Industria y Comercio (MIC). La VUE es un sistema integral de gestión basado en reingenierías de procedimientos, adecuación legal y estructura tecnológica, que permite a las personas e instituciones intervinientes en la exportación actuar en forma interactiva, facilitando el procedimiento de exportación. Los sistemas SOFIA y VUE se encuentran integrados.

La VUE tuvo como resultado una evolución positiva, brindando una herramienta a los exportadores que agiliza procesos extra aduaneros de exportación. En promedio, los trámites para el Registro Nacional de Exportadores fueron simplificados en un 99%; para la Certificación de Origen se redujo un 95% en número de pasos y en tiempo de tramitación un 98%, entre otros avances en los distintos procesos. Es un aporte valioso como gestión de mejora en el campo de la administración de la información.

Como fue mencionado anteriormente, la Ventanilla Única del Importador (VUI) es una de las herramientas con las que se busca una manera sencilla, rápida y transparente para importar, además de reducir los trámites y costos. En términos prácticos, la VUI tiene como objetivo agilizar y simplificar los flujos de información entre el comercio y el gobierno y aportar beneficios significativos para todas las partes involucradas en la importación.

²¹ Estudio de Logística de CEPAL

Más información sobre estas iniciativas en instrumentos se puede encontrar en la página oficial del Ministerio de Industria y Comercio: www.mic.gov.py y www.vue.org.py y en la página de Aduanas: <http://www.aduana.gov.py/125-6-ventanilla-unica-del-importador--vui-.html>

Otra herramienta para la simplificación de los controles y procedimientos fronterizos y la abreviación de las inspecciones y despachos de aduana es el SNIN, o Sistema Nacional de Información y Notificación sobre Reglamentos, Normas y Procedimientos que facilitan el comercio. Fue creado por el Decreto N° 6499/05 y forma parte del proyecto ALA/PY2004/016-713 denominado FOCOSEP (Fortalecimiento de la Competitividad del Sector Exportador Paraguayo), contando con financiación asistida por parte de la Unión Europea hasta mayo del año 2008.

Entre los objetivos específicos de este Sistema se encuentra el de facilitar el comercio de productos, cuando se basan en Normas Técnicas Internacionales.

El SNIN cuenta con información para el público interesado en temas de comercio exterior, obstáculos y reglamentos técnicos. Además de otras informaciones de alerta para exportadores. Mensualmente se cargan al portal web del SNIN alrededor de 50 notificaciones en el marco de la Organización Mundial del Comercio, provenientes de los distintos países miembros de la misma.

De la misma forma se ha complementado la normativa vinculada a la promulgación del Decreto N° 1765 del 2009, que reglamenta el funcionamiento del SNIN y define su estrategia, y la convierte en Dirección, dependiente del Ministerio de Industria y Comercio. A la vez, se adoptó el Decreto N° 1766/09 que crea el Comité Nacional sobre Obstáculos Técnicos al Comercio.

Esta herramienta y la información concerniente están disponible en la página oficial del Ministerio de Industria y Comercio www.mic.gov.py y en www.snin.gov.py.

La Dirección Nacional de Aduanas se encuentra abocada en la implementación de las recomendaciones de la Organización Mundial de Aduanas a fin de obtener el máximo de eficiencia para el desaduanamiento de las mercaderías, de importación o exportación en forma indistinta.

3. Iniciativas regionales de aduanas

Con la ampliación del Sistema de Gestión de la Calidad a diversas Administraciones Aduaneras se busca simplificar, actualizar, dinamizar, flexibilizar y mejorar la prestación de servicios y así generar confianza.

Además se está trabajando en la implementación gradual de las recomendaciones del Marco Normativo SAFE de la Organización Mundial de Aduanas – OMA, cuya finalidad es:

- Crear normas que garanticen la seguridad y facilitación de la cadena logística a nivel mundial para promover la seguridad y previsibilidad;
- Permitir el control integrado de la cadena logística en todos los medios de transporte;
- Ampliar el papel, las funciones y las capacidades de las Aduanas para que puedan enfrentar los desafíos y aprovechen las oportunidades del siglo XXI;
- Reforzar la cooperación entre las Administraciones Aduaneras para detectar envíos de alto riesgo;
- Reforzar la cooperación entre las Aduanas y las empresas; y
- Promover el movimiento fluido de las mercaderías a través de cadenas logísticas internacionales.

El MERCOSUR adoptó la decisión 17/04 que designa la implementación del Sistema Informático del Tránsito Internacional Aduanero – SINTIA, en el que se aprueba un procedimiento de registro y seguimiento del Manifiesto Internacional de Cargas/Declaración de Tránsito Aduanero, cuyo objetivo es que por cada Carta de Porte Internacional – Conocimiento de Transporte Internacional corresponda una única declaración aduanera, previendo así la utilización de los avances tecnológicos para la informatización del Manifiesto Internacional de Cargas (MIC), entre las aduanas de los países signatarios.

La República Argentina introdujo otra innovación de importancia a través de la Iniciativa de Seguridad en el Tránsito Aduanero – ISTA, que atraviesa actualmente en Paraguay una fase de prueba, y que cuenta con el soporte normativo en el marco del MERCOSUR, mediante la Directiva 13/12, que propicia la implementación en los Estados Partes de iniciativas basadas en la aplicación de dispositivos de seguridad con la utilización de tecnología moderna que garanticen la integridad y seguridad de las cargas, a los efectos del control de las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional que se realicen al amparo del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), en todo el territorio de los Estados Partes.

Otro avance significativo en esta dirección fue la iniciativa de emprender el desarrollo de un Documento Único Aduanero del MERCOSUR – DUAM, como modelo de referencia a partir del cual se integrarán los datos comunes en materia de declaraciones y procedimientos aduaneros para el intercambio en el MERCOSUR. Esto implica que a partir de su implementación será empleado como herramienta de procesamiento y generación de datos para llevar a cabo tareas de supervisión y análisis de riesgo, facilitando así el intercambio de información entre las Aduanas y la libre circulación y comercio de mercancías entre los países involucrados.

Otro aspecto en los que avanza el Gobierno es en la adopción de las recomendaciones de la Organización Mundial de Aduanas – OMA, contenidas en el documento “Las Aduanas en el Siglo XXI” y que se basa en diez fundamentos para mejorar las operaciones aduaneras a nivel mundial, cuyos requisitos son los siguientes:

- Aduanas mundialmente interconectadas;
- Mejor control coordinado de fronteras;
- Control de riesgo basado en inteligencia;
- Asociación Aduanas-Empresas;
- Aplicación de métodos, procedimientos y técnicas modernas de trabajo;
- Tecnologías y herramientas instrumentales;
- Facultades esenciales;
- Servicio profesional;
- Fortalecimiento de capacidades; e
- Integridad.

El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT suscrito entre Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay en el marco de la ALADI, rige el transporte internacional terrestre entre los países signatarios.

Conforme al Acuerdo de Recife del MERCOSUR, la Administración Nacional de Navegación y Puertos del Paraguay (ANNP) se constituye en la institución encargada de proveer las instalaciones físicas necesarias para el respectivo control integrado, bajo la coordinación del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), tanto para las instituciones paraguayas como para las de los países limítrofes.

Mediante el control integrado se busca asimismo facilitar el intercambio y agilizar el tráfico de personas y mercaderías en los pasos fronterizos. Sin embargo, a pesar de los avances en cuanto a obras de infraestructura en todos los pasos fronterizos que operan con regularidad, queda mucho por hacer para lograr la implementación plena del Acuerdo, en lo que respecta a la integración por parte de los países vecinos de tránsito.

El Paraguay participa activamente en el Grupo de Trabajo del Consejo de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), a cargo de la preparación de la Conferencia Mundial de Telecomunicaciones. Este grupo aprobó en la Conferencia de Plenipotenciarios de 2010, la Resolución 30 (Guadalajara, 2010), la cual define Medidas especiales en favor de los países menos

adelantados, los pequeños Estados insulares en desarrollo, los países en desarrollo sin litoral y los países con economías en transición.

En el 2011, la República del Paraguay presentó una propuesta de Resolución en el marco de este Grupo de Trabajo, que contempla el establecimiento de medidas especiales a favor de los países en desarrollo sin litoral que les permita un mayor y más fácil acceso a la red de fibra óptica internacional. Para el Paraguay, constituye una herramienta fundamental para superar las limitaciones derivadas de su condición de país en desarrollo sin litoral (PDSL) y de las características de su estructura productiva.

En lo que respecta a Internet, la penetración es aún limitada debido a los altos costos del servicio y al bajo nivel de ingresos de la población en general. Sin embargo, en marzo de 2009 este mercado recibió un importante estímulo con la publicación de un nuevo reglamento que liberalizó el acceso internacional (Reglamento de los Servicios de Acceso a Internet y Transmisión de Datos, Resolución No 190 del 11 de marzo de 2009). Si bien no existen otros operadores de telefonía fija en el Paraguay, los prestadores locales de telefonía móvil podrán establecer nuevos enlaces de fibra óptica.

A pesar de estos avances, estos precios siguen siendo los más altos del MERCOSUR. En el 2009, la tasa de penetración de Internet era de 2,43 abonados por cada 100 habitantes, una tasa relativamente baja comparada con la de otros países de la región. La cantidad de suscriptores de Internet móvil a junio de 2012 asciende a 327.289, siendo la cantidad de suscriptores de Internet fijo 129.907, totalizando 457.196 suscriptores de Internet, que constituye una tasa de penetración de 7,08 abonados por cada 100 habitantes.

Existe un proyecto de la COPACO de establecer un nuevo enlace de cable entre el Paraguay y el Estado Plurinacional de Bolivia, con objeto de cruzar el resto del continente hasta el océano Pacífico, donde se conectaría por medio de un cable submarino a la red internacional de fibra óptica. Esta conexión podría contribuir a reducir considerablemente los precios de banda ancha y a incrementar la penetración de Internet.

D. Desempeño logístico

El costo y calidad de los factores logísticos están determinados no solo por la infraestructura y el desempeño de los organismos públicos, sino también por la disponibilidad de servicios privados competitivos de calidad. En este sentido, el informe Doing Business y el índice de desempeño logístico (IDL)²² elaborado por el Banco Mundial —ambos basados en encuestas y estudios— son los principales disponibles para evaluar los programas de facilitación del comercio y el desempeño logístico de un país.

El sistema de medición consiste en una escala de 1 a 5, siendo 1 el nivel menos eficiente y el 5 el más eficiente. Singapur ocupa la posición más competitiva y Burundi la menos eficaz. Entre los 155 países que forman parte de este estudio, el Estado Plurinacional de Bolivia ocupa el puesto 90, puntaje que se encuentra sólo por encima de Venezuela y Paraguay entre los países de la región.

En el contexto de la facilitación de comercio también es relevante entender la facilidad de hacer negocios, más allá de las iniciativas mencionadas anteriormente. En la clasificación global para la facilidad de hacer negocios, Doing Business del Banco Mundial²³, el Estado Plurinacional de Bolivia ocupa la posición 155 y Paraguay 103 de 185 economías. Los resultados de las mediciones relacionados con el Comercio Internacional en el Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay reflejan dificultades, costos altos e ineficiencias ocupando el puesto 125 y 155 respectivamente. De la misma forma, de los 33 países estudiados en el informe 2013 para América Latina y el Caribe (ALC), ambas economías observadas ocupan las últimas posiciones del ranking regional conjuntamente con Venezuela y Haití. Posicionándose en los primeros lugares, Panamá, Barbados y Chile respectivamente.

²² El índice de desempeño logístico está basado en una encuesta mundial de operadores de transporte, que provee información sobre los recursos logísticos de los países en que realizan sus operaciones.

²³ Estudio Logística CEPAL

CUADRO 14
INDICADORES DE FACILITACIÓN COMERCIAL

Indicador	Estado Plurinacional de Bolivia	Paraguay	ALC	OCDE
Documentos para exportar (número)	8	8	6	4
Tiempo para exportar (días)	19	33	17	10
Costo de exportación (dólares por contenedor)	1 425	1 440	1 268	1 028
Documentos para importar (número)	7	10	7	5
Tiempo para importar (días)	23	33	19	10
Costo de importación (dólares por contenedor)	1 747	1 750	1 612	1 080

Fuente: CEPAL-DRNI, sobre la base de Doing Business 2013.

La brecha en facilitación del comercio transfronterizo es mucho mayor comparada con países emergentes de Asia Pacífico o del grupo de países de la OCDE. Se observa que los principales costos relacionados con la importación y exportación para un embarque estándar de mercancías, tiene como principal factor la operativa en la preparación documental como ser la obtención de trámites aduaneros, certificaciones y permisos para el ingreso y salida de contenedores, entre otras gestiones. Reflejando estructuras burocráticas de los órganos públicos en ambos países, incidiendo negativamente en los costos/tiempo de la operativa comercial internacional.

1. Participación en negociaciones destinadas a la facilitación del intercambio²⁴

Si bien en el futuro Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC prevé la conformación de un Comité Nacional, cuyo objetivo será prestar asistencia en la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, a nivel nacional ya se cuenta con un Grupo de Trabajo, que se reúne para tratar temas relacionados a la facilitación del comercio, específicamente libertad de tránsito y despachos de aduanas. En este sentido, con la cooperación de la UNCTAD y el financiamiento de la Unión Europea y Noruega, se realizó una evaluación del nivel de conformidad del Paraguay en la aplicación de las medidas y el diseño de un plan de implementación del futuro Acuerdo. Como resultado de este análisis, se puede señalar que la mayoría de las medidas que incluiría el futuro acuerdo se encuentran parcialmente implementadas. Asimismo, hay medidas que se encuentran totalmente implementadas por ejemplo: las medidas para aumentar la imparcialidad, la no discriminación y la transparencia (Art. V); algunas cuestiones sobre levante y despacho de aduana de las mercancías (Art. VII); declaración de las mercancías transbordadas o en tránsito interno (Art. IX bis); y algunas formalidades en relación con la importación y la exportación (Art. X). Sin embargo, en todas se observan dificultades para su implementación total, continuidad, sostenibilidad o mejora. Las medidas que aún no han sido implementadas, son los procedimientos de recurso; otras medidas referidas al levante y despacho de aduana de las mercancías y consularización.

Tradicionalmente Paraguay ha tenido una activa participación en las negociaciones de la Ronda de Doha, en correspondencia con su interés en un comercio internacional basado en normas, que reconozca las asimetrías y genere las medidas necesarias para su corrección, a través de una mayor participación de los países en desarrollo, y en especial de los países vulnerables, sin litoral marítimo, con una mayor participación en el comercio mundial a través de un mejor acceso a los mercados.

En este sentido el Paraguay pone énfasis en las negociaciones sobre Agricultura y Facilitación del Comercio, sin descuidar otros aspectos de las negociaciones como los servicios, acceso a los mercados de los productos no agrícolas, solución de controversias, medidas sanitarias y fitosanitarias, obstáculos técnicos al comercio, acuerdos comerciales regionales, etc. El Paraguay forma parte de diversos grupos

²⁴ Informe del Gobierno de Paraguay.

conformados para dar seguimiento y avance a los temas de negociación, y desde esta perspectiva presenta y acompaña propuestas que plantean sus posiciones e intereses.

Por otro lado, el Paraguay suscribe íntegramente lo manifestado en la Declaración Ministerial de la Cuarta Reunión de Ministros de Comercio de los Países en Desarrollo sin Litoral, celebrada en septiembre de 2012, en Almaty, Kazajstán.

Similarmente, el Estado Plurinacional de Bolivia ha sido proactivo en sus acuerdos internacionales²⁵.

En materia de facilitación de tránsito hacia y desde el Estado Plurinacional de Bolivia, se han firmado los siguientes acuerdos bilaterales y multilaterales:

- Tratado General de Integración y Cooperación Económica y Social para crear un mercado común entre el Estado Plurinacional de Bolivia y Perú (Agosto 2004).
 - El Estado Plurinacional de Bolivia ha suscrito acuerdos en el marco del Sistema General de Preferencias (SGP) con los siguientes países, los mismos que se encuentran vigentes. Japón, Turquía, Suiza, Federación Rusa, Canadá, Nueva Zelanda y Noruega.
- El Estado Plurinacional de Bolivia tiene los siguientes tratados comerciales, en los mismos se facilitan y promueven los compromisos en materia de transporte.
 - Comunidad Andina
 - Estado Plurinacional de Bolivia - Chile
 - Estado Plurinacional de Bolivia - México
 - Estado Plurinacional de Bolivia - Mercosur
 - Estado Plurinacional de Bolivia - Cuba
 - Estado Plurinacional de Bolivia - Brasil - Argentina
 - Estado Plurinacional de Bolivia - Venezuela
 - Estado Plurinacional de Bolivia - Panamá

En cuanto a iniciativas regionales se refiere, las cuatro principales iniciativas relacionadas con los mecanismos y reglamentos institucionales para proyectos de infraestructura y la facilitación de comercio, son el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), Comunidad Andina (CAN), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), y la iniciativa IIRSA²⁶.

MERCOSUR. En el curso de los últimos años se han adoptado importantes decisiones en el marco del MERCOSUR con el fin de crear igualdad de condiciones en las cadenas de producción y reducir las asimetrías entre los países de la región. El establecimiento del Fondo para Convergencia Estructural del Mercosur (FOCEM) constituyó un paso importante para la creación de financiamiento directo para proyectos que contribuyen a reducir las actuales asimetrías en la infraestructura de los países miembros²⁷.

²⁵ Esta sección está parcialmente tomada de CEPAL (2012): “Perfiles de Infraestructura y Transporte en América Latina, Caso Bolivia”; CEPAL, Santiago, Chile.

²⁶ Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana-IIRSA es un foro de diálogo entre las autoridades responsables de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones en los doce países sudamericanos. IIRSA tiene por objeto promover el desarrollo de la infraestructura bajo una visión regional, procurando la integración física de los países de Sudamérica y el logro de un patrón de desarrollo territorial equitativo y sustentable.

²⁷ El fondo tiene como principales objetivos promover la convergencia estructural y la cohesión social, especialmente en los países más pequeños y las regiones menos desarrolladas, respaldar las estructuras institucionales y fortalecer el proceso de integración.

Comunidad Andina (CAN). El principal objetivo de este organismo es promover la integración por medio de la liberalización del comercio y el uso del arancel externo común²⁸. En 2005, con el fin de facilitar en mayor medida el intercambio de bienes y servicios, se decidió fortalecer el marco institucional y jurisdiccional y crear un programa conjunto para promover la inversión y producción, y adoptar programas especiales de asistencia para el Estado Plurinacional de Bolivia. Estos programas de asistencia se centran en el establecimiento de normas para el transporte internacional por carretera, el transporte de carga fluvial, el transporte aéreo, el transporte multimodal, y el establecimiento de Zonas de Integración Fronteriza²⁹.

Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Esta organización facilita la creación de mercados preferenciales en la región, con el objetivo de establecer un mercado común en América Latina³⁰. Las medidas adoptadas por la Asociación sirven como marco para la suscripción de acuerdos en el área de transporte. En el año 2003, la se creó la Asociación Latinoamericana de Logística (ALL) con los objetivos de promover el intercambio de conocimientos entre las entidades asociadas, analizar problemas específicos de logística, promover servicios de enseñanza y fortalecimiento de capacidad de las aéreas de logística, y respaldar la creación de asociaciones de logísticas en los países de América Latina.

La ALADI ha realizado diversos estudios sobre transporte por carreteras que han servido como base para la adopción de acuerdo para impulsar la convergencia de las normas para este medio de transporte en América del Sur³¹. Sin embargo, en lo que respecta al transporte aéreo y marítimo, no existen acuerdos específicos en estas dos aéreas.

La iniciativa IIRSA³². Ver capítulo anterior.

²⁸ La liberalización del comercio se logró en 1993, seguida por la unión aduanera en 1995 (si bien con algunas imperfecciones) y la aplicación de normas comunes sobre comercio. Con la unión aduanera se estableció un arancel externo común para las importaciones desde países que no son miembros de la Comunidad Andina.

²⁹ Las Zonas de Integración Fronterizas permiten la inclusión de controles integrados en los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF).

³⁰ Para lograr estos objetivos se utilizan tres mecanismos: i) Sistema arancelario preferencial para los productos de la región; ii) Pactos y políticas regionales para todos los Estados miembros; iii) Pactos entre ciertos Estados miembros.

³¹ En 1991 se adoptó el denominado Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), el cual regula las operaciones de transporte por carreteras y ferrocarril en la zona geográfica conformada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

³² La iniciativa IIRSA se creó con el objetivo fundamental de promover el mejoramiento de la infraestructura de transporte, energía y comunicaciones en América del Sur. La iniciativa está inspirada en la idea de que la integración física de la región contribuirá a lograr un desarrollo más uniforme y sostenible. Tres instituciones financieras multilaterales regionales- el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento y el Fondo financiero para el desarrollo del Plata (FONPLATA)-contribuyen en particular al avance de las iniciativas y al suministro de instrumentos de financiamiento para los proyectos.

IV. Medidas de apoyo internacional y asuntos emergentes

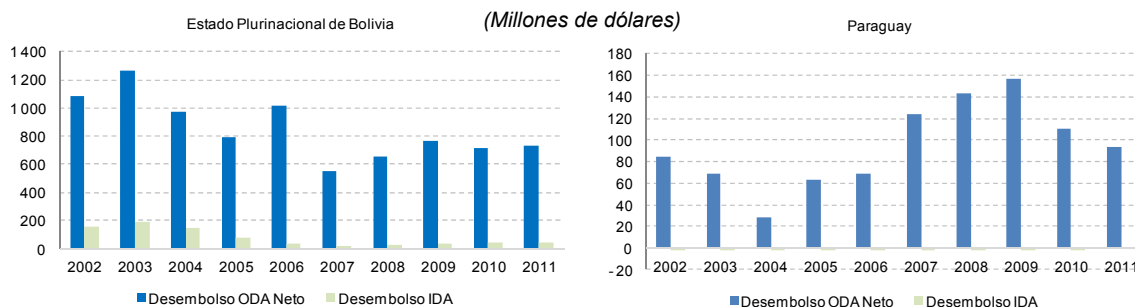
En esta sección se informará sobre la tendencia vigente desde la adopción del APoA en materia de iniciativas de asistencia internacional para ayudar a la región a mitigar las consecuencias negativas del condicionamiento geográfico de los países estudiados, con el motivo de establecer sistemas de transporte eficientes, confiables y sustentables, en la edificación de las capacidades productivas y la facilitación del intercambio.

El análisis abarcará inter alia, ODA, alivio de deudas, accesos al mercado, asistencia técnica cooperativa, asistencia comercial, etc., así como las cuestiones clave que no hayan sido incluidas originalmente entre las áreas de prioridad del Programa – es decir, que hayan surgido a lo largo de la última década y que hayan causado algún impacto en el prospecto socio-económico de los países sin litoral. Se considerarán las propuestas y debates referidos a la solución de dichas problemáticas.

A. Ayuda Oficial al Desarrollo (ODA)

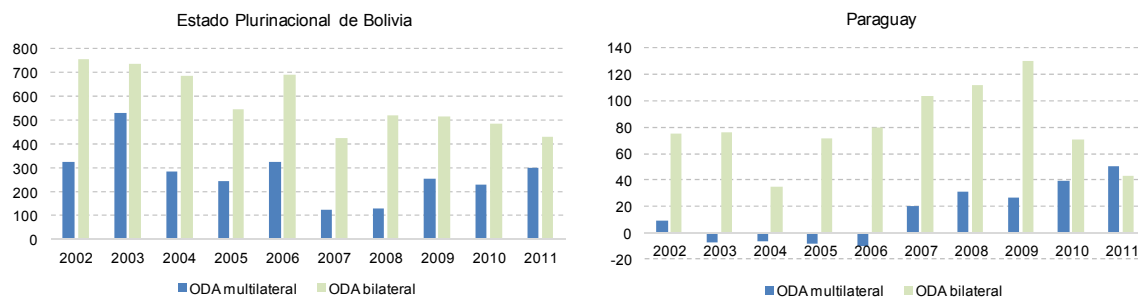
Los gráficos a continuación presentan los datos correspondientes a las diferentes formas de la ayuda oficial al desarrollo dirigidas al Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay respectivamente.

GRÁFICO 28
DESEMBOLSO ODA NETO Y DESEMBOLSO IDA



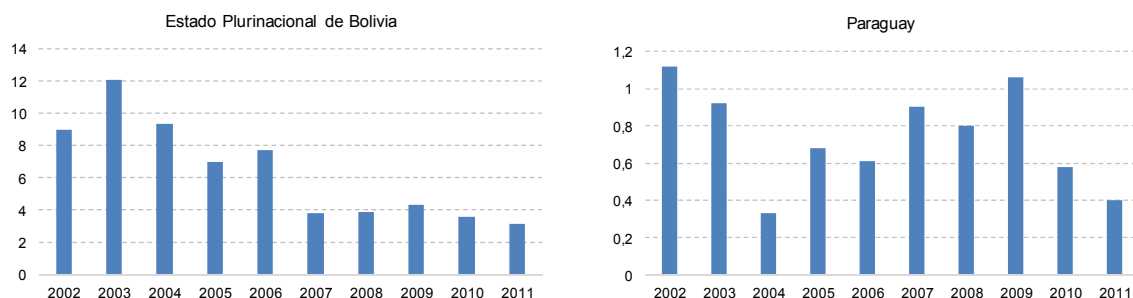
Fuente: Basado en OECD, 2013.

GRÁFICO 29
COMPONENTES DE ODA
(Millones de dólares)



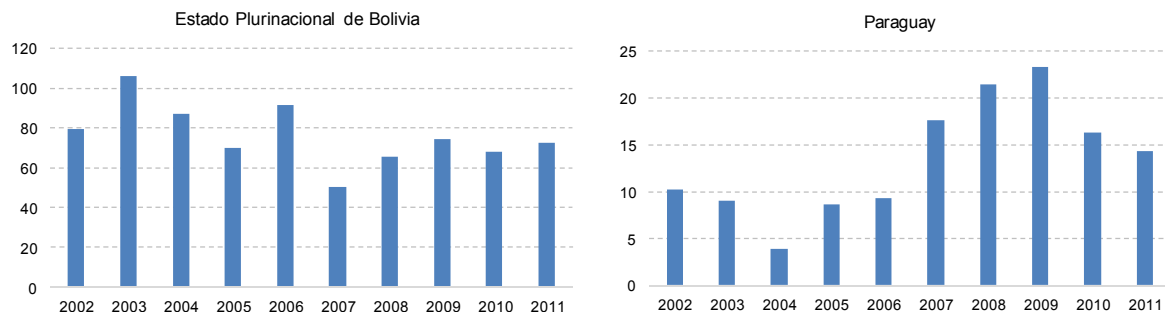
Fuente: Basado en OECD, 2013.

GRÁFICO 30
ODA NETO EN PORCENTAJE DE PNB



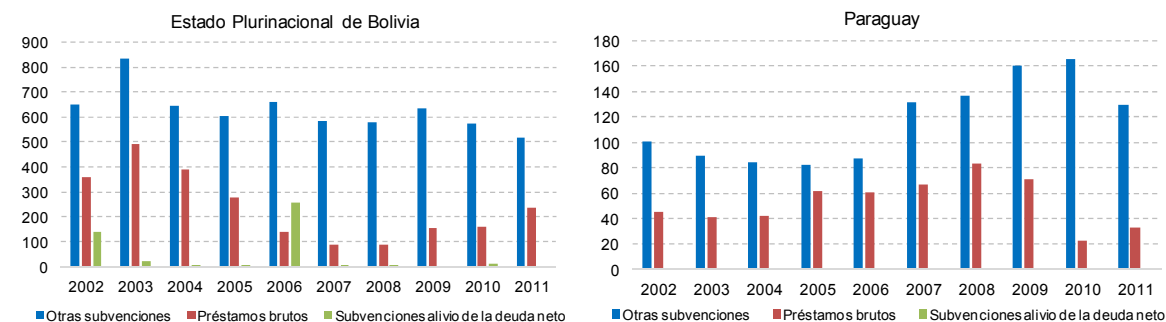
Fuente: Basado en OECD, 2013.

GRÁFICO 31
DESEMBOLSO DE ODA NETO PER CAPITA
(Millones de dólares)



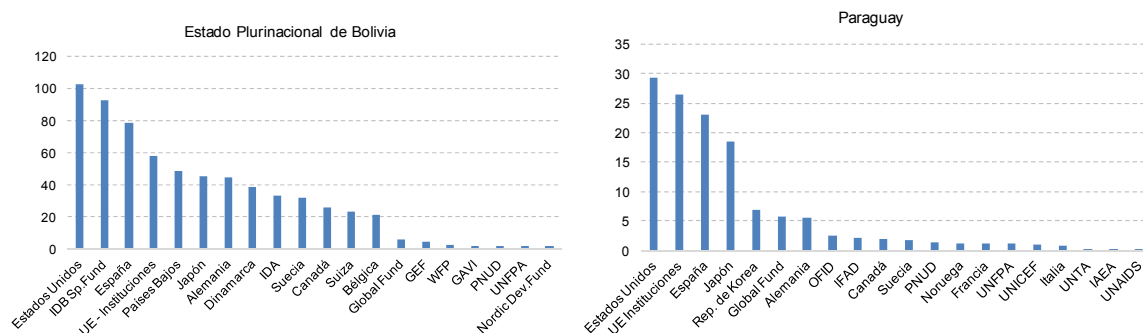
Fuente: Basado en OECD, 2013.

GRÁFICO 32
DESEMBOLSO DE ODA POR TIPO DE FINANCIAMIENTO
(Millones de dólares)



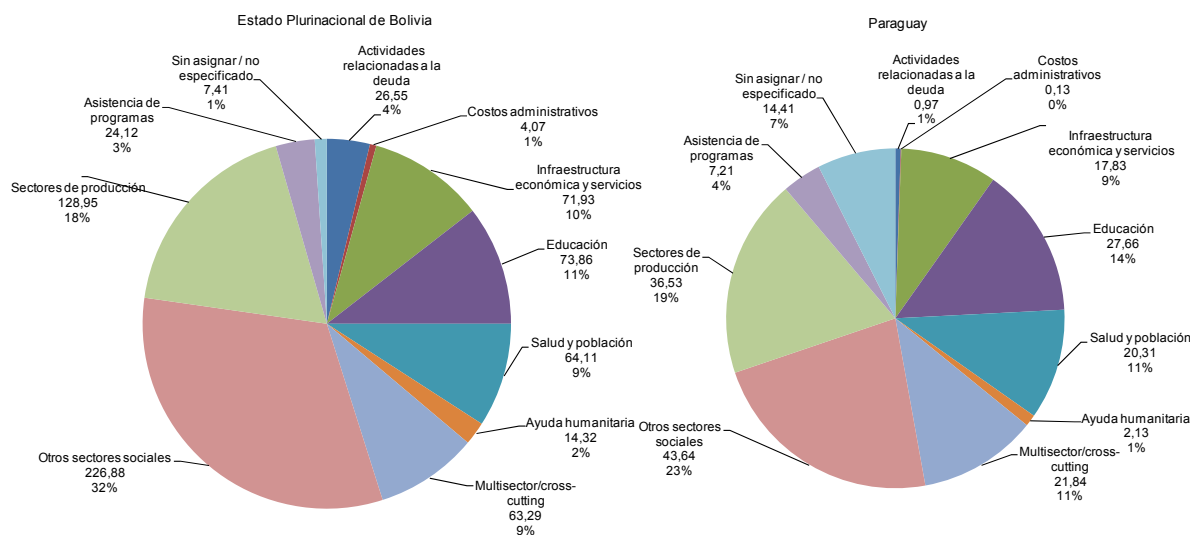
Fuente: Basado en OECD, 2013.

GRÁFICO 33
FUENTES DE ODA - TOP 10 DONANTES - PROMEDIO DE LOS ÚLTIMOS 5 AÑOS
(Millones de dólares)



Fuente: Basado en OECD, 2013.

GRÁFICO 34
DESEMBOLSO ODA BRUTO POR SECTOR - PROMEDIO ÚLTIMOS 5 AÑOS
(Millones de dólares)



Fuente: Basado en OECD, 2013.

B. Programa de pavimentación de corredores³³

El programa de Pavimentación de Corredores de Integración y Rehabilitación y Mantenimiento Vial, es un programa en etapa de ejecución, financiado con préstamo del BID. El fin del Programa es contribuir a mejorar la competitividad del sector productivo y la integración económica y social del Paraguay a través de la pavimentación, y rehabilitación y mantenimiento de varios corredores principales de la red vial.

El objetivo del Programa a través del Plan Maestro de Infraestructura y Servicios de Transporte propone reducir los costos de transporte en los corredores de integración nacional e internacional, a la vez que se conserva el patrimonio vial del país. El Programa mejorará las condiciones de transitabilidad y los niveles de accesibilidad en sus respectivas áreas de influencia, así como la seguridad vial y los tiempos de viaje en los tramos y circuitos a ser intervenidos. La actualización del Plan Maestro de Infraestructura y Servicio de Transporte financiado con préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), está en etapa de evaluación técnica final de las propuestas presentadas por los consultores. El último plan Maestro de Transporte data de 1992.

C. Otras iniciativas de cooperación

El Programa de Renovación, Modernización del Transporte Público y Oficinas de Gobierno Proyecto PR-L 1044 financiado por BID, actualmente se encuentra en etapa de diseño y su ejecutor es el Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones (MOPC). Este programa tiene como objetivo contribuir al mejoramiento de la calidad de vida urbana de la población del área de influencia y al reequilibrio del crecimiento urbano de la Ciudad de Asunción, capital del país.

En lo que respecta a la Cooperación Sur-Sur, se pueden plantear varias sugerencias en cuanto a mejoras, desafíos y soluciones del programa:

- Fortalecer el diálogo político con los países cooperantes y organismos regionales vinculados al tema con el objeto de evitar duplicidades y desarrollar las articulaciones pertinentes que mejoren la eficacia de la ayuda
- Mejorar las capacidades técnicas y en gestión de la Cooperación Sur-Sur
- Fortalecer y promover sistemas de información nacionales que faciliten la toma de dediciones.
- Diseñar un mecanismo de monitoreo y evaluación de proyectos y/o programas y reducir la fragmentación y duplicación de acciones
- Desarrollar mayor capacidad de negociación internacional, de coordinación y articulación internacional.
- Desarrollar un modelo de formulario único de Cooperación Sur-Sur
- Desarrollar mecanismos para una mayor difusión sobre la oferta de cooperación y la fortaleza y experiencias exitosas por parte de los países.

En este aspecto, podemos destacar los avances en las soluciones y mecanismos de la Cooperación Sur-Sur que deben seguir enfocándose en la inclusión social, participación social. Así como enfocar el desarrollo y fortalecimiento de capacidades individuales, colectivas e institucionales para la sostenibilidad de las acciones de cooperación.

Cabe señalar que el desafío principal de América Latina y el Caribe sigue siendo la lucha contra las desigualdades. Las condiciones de desigualdad de la región conllevan a la necesidad de que las estrategias de Cooperación Sur- Sur fomenten el desarrollo inclusivo, la mejora en las condiciones de integración y participación de diversos sectores poblacionales, tanto en lo económico, como en lo político y ambiental.

³³ Informe del Gobierno de Paraguay.

Los gobiernos han realizado importantes avances en la implementación del Programa de Acción de Almaty, en todas las áreas contenidas en dicho Programa. No obstante, queda un largo camino por recorrer en lo que refiere a acciones internas que pueden ser llevadas a cabo. En ello existe un factor de mejora de la gestión interna y otra muy importante que depende de los flujos de inversiones y la asistencia financiera internacional que ayude a desarrollar toda la infraestructura relacionada con el transporte y la comunicación.

D. Respaldo internacional

La Unión Europea ha realizado una contribución de 133 millones de euros al Estado Plurinacional de Bolivia en base al Documento de Estrategia País de la Comisión Europea para el periodo 2002-2006. Se han financiado proyectos principalmente en el área de mejoramiento de la infraestructura caminera entre Santa Cruz-Puerto Suarez, de desarrollo alternativo, de cooperación económica en el área de comercio y de respaldo presupuestario para el suministro de agua potable y saneamiento. Asimismo la Comisión Europea a través de la adopción del Documento Estrategia País 2007-2013, propone una contribución de 234 millones de euros con el objetivo de crear oportunidades económicas, la lucha contra la producción y el tráfico de drogas ilícitas y la gestión integrada de las cuencas hidrográficas.

El Estado Plurinacional de Bolivia recibe también respaldo por medio de programas ejecutados conjuntamente por la Comunidad Europea y la Comunidad Andina de Naciones (CAN), los cuales se centran en promover una participación de la sociedad civil en el proceso de integración regional y el establecimiento de un mercado común andino mediante el mejoramiento de las fuentes de información estadística, la asistencia técnica al comercio, y la armonización de normas y reglas técnicas.

A través del Foro de Cooperación América Latina-Asia del Este (FOCOLAE), se señala la intención de crear mecanismos de comercio que beneficien a países en desarrollo sin litoral como el Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay.

E. Asuntos emergentes

La Declaración del Milenio y el Programa de Acción de Almaty han contribuido a poner de relieve frente a la comunidad internacional los obstáculos propios de no tener acceso al mar. Además de los desafíos que fueron reconocidos y declarados originalmente en la puesta en marcha del Programa, han surgido nuevas cuestiones y retos que deberían ser tenidas en consideración para un futuro programa de acción a ser adoptado por la Conferencia de Revisión.

Integración a los sistemas globales de tecnología de comunicación y transmisión de datos: A lo largo de la última década comprendida a partir de la implementación del Programa, han surgido numerosos avances en materia de tecnología comunicacional, existiendo en la actualidad algunos dispositivos o instrumentos informáticos distintos a lo que estuvo al alcance de ser tenido en cuenta al momento de la declaración original. Es importante tener en cuenta para una posible actualización de los postulados del Programa que los cambios en el panorama tecnológico ofrecen posibilidades inéditas al mismo tiempo que generan nuevos desafíos y necesidades. Un implemento de relevancia se encuentra, entre otros, en las fibras ópticas que proporcionan un medio rentable de transporte de las telecomunicaciones, por ello el acceso a la fibra óptica internacional en los países sin litoral es un requisito fundamental para el impulso de su desarrollo integral.

Medio ambiente: Si bien la importancia de un acercamiento prudente a las cuestiones ambientales ya se encuentra planteada entre los postulados originales del Programa, los conocimientos disponibles una década después permiten y exigen desarrollar con urgencia sistemas de infraestructura y servicios de transporte en tránsito social, económica y ambientalmente sustentable, desde una perspectiva renovada que comprenda la necesidad de los países sin litoral de contar con los adelantos tecnológicos y las medidas de cooperación adecuadas a fin de mitigar los efectos negativos de los fenómenos observados en el planeta, entre ellos el Cambio Climático.

Políticas para el área de servicios: Un condicionamiento que afecta a los países sin litoral y que se ha ido evidenciando con creciente claridad a partir de la adopción del Programa es la forma en la que la comercialización del sector de servicios resulta insuficiente a la hora de enfrentar algunas dificultades de índole geográfica. Por ese motivo resultaría fructífero que en una actualización del Programa se contemple la implementación de posibles medidas en conjunto para paliar esta problemática.

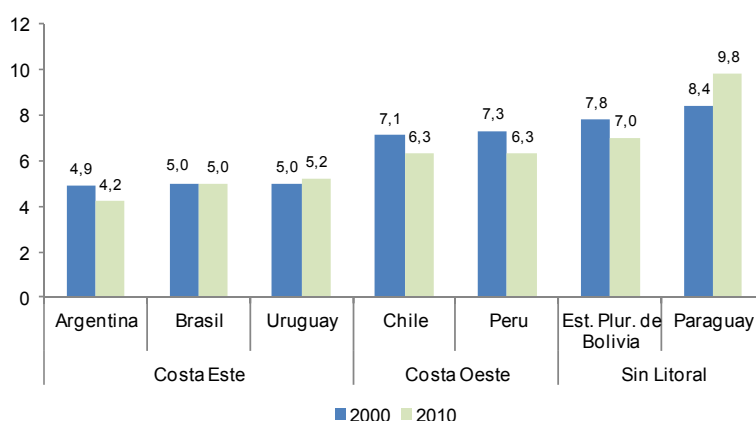
Inversión y Asistencia Internacional: Uno de los asuntos que ha surgido como principal impedimento al desarrollo es la falta de inversiones para la creación de nuevas oportunidades laborales y comerciales, y en el mismo sentido el insuficiente porcentaje de la Ayuda Oficial para el Desarrollo del que estos países son beneficiarios, de igual forma en lo que respecta a la coordinación con los organismos internacionales financieros. Por ello es necesario elaborar de forma urgente los mecanismos que puedan ayudar a revertir esta tendencia.

Otras fuentes de producción de energía: Si bien han sido significativos los avances en la producción de energía limpia y las posibilidades que esto brinda respecto a la prestación de asistencia técnica y colaboración mediante experiencias compartidas, no deja de resultar necesario un mejor acceso a las facilidades de transporte e infraestructura para que la distribución internacional de servicios en este rubro de paso a un desarrollo más pronunciado y sustentable. A ese fin es recomendable la articulación de acciones conjuntas entre países sin litoral y países de tránsito para la libre circulación de la energía y la eliminación de obstáculos innecesarios o contraproducentes.

V. Desempeño logístico y costos de transporte en los países sin litoral

La participación del flete³⁴ en el precio total de las importaciones entre el año 2000 y 2010 se incrementó en Paraguay de 8,4% a un 9,8% mientras que en el Estado Plurinacional de Bolivia durante el mismo período, estos se redujeron de un 7,8% promedio a un 7,0%. En los países de tránsito en tanto, Uruguay incremento ligeramente la participación del flete en el costo total en un 0,2%, Brasil mantuvo la proporción mientras que en el resto de los países se registró una disminución, destacando especialmente Perú que redujo un punto porcentual durante la década analizada. Como se observa en el gráfico a continuación, ambos países sin litoral mantienen la participación del flete más alta respecto a sus países de tránsito. La incidencia del flete en el valor de las importaciones depende de un número de factores (ej. distancia, desempeño logístico, nivel de competencia, economías de escala, nivel de competencia en el mercado de servicios de transporte, productividad y eficiencia portuaria entre otros).

GRÁFICO 35
PARTICIPACIÓN DEL FLETE INTERNACIONAL EN EL COSTO TOTAL DE LAS IMPORTACIONES



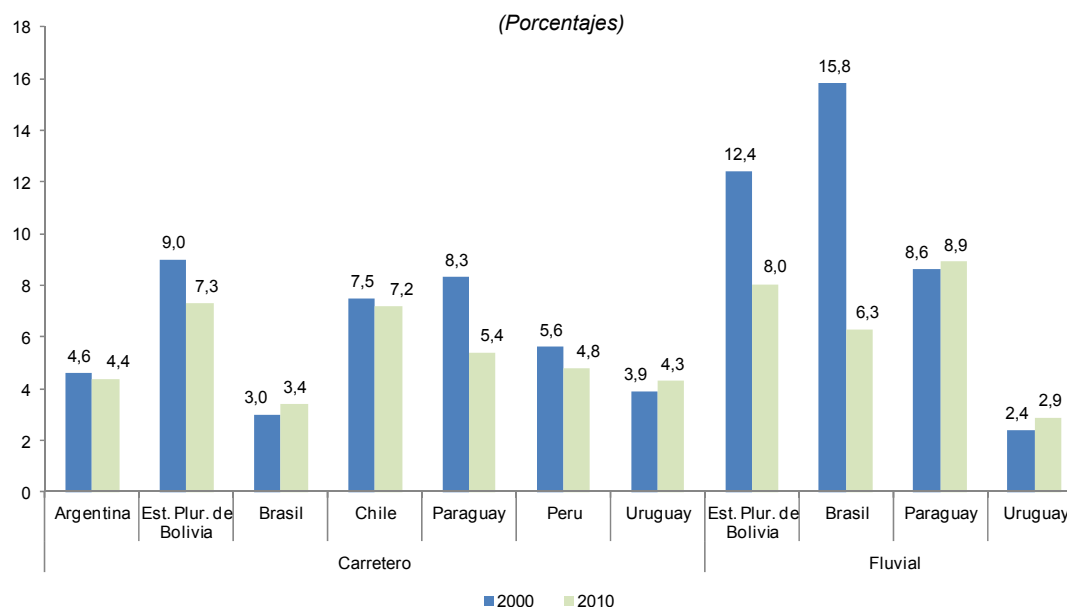
Fuente: Base de datos de Transporte Internacional, Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL 2013.

Nota: El flete está calculado como porcentaje del valor CIF de las importaciones.

³⁴ El flete está calculado como porcentaje del valor CIF de las importaciones.

De manera análoga, la participación del flete en el costo total de las importaciones por modo de transporte, muestra que pese a las importantes mejoras registradas en los países sin litoral durante la década, el flete en estos países sigue teniendo una participación mayor en comparación con los países de tránsito, tal como muestra el gráfico siguiente. En el caso particular de los fletes fluviales, Paraguay y el Estado Plurinacional de Bolivia registran los mayores valores con un 8.9% y un 8% respectivamente, mientras que en los flujos por carretera, el Estado Plurinacional de Bolivia registra el mayor valor con un 7.3% del costo total, seguido por Chile con un 7,2%. El hecho anterior refleja que muchas de las dificultades o ineficiencias que los países sin litoral enfrentan son también compartidas por los países de tránsito y que por tanto, brindar soluciones eficientes a estas dificultades son beneficiosas para ambas partes.

GRÁFICO 36
PARTICIPACIÓN DEL FLETE INTERNACIONAL EN EL COSTO TOTAL DE LAS IMPORTACIONES POR CARRETERA Y VÍAS FLUVIALES



Fuente: Base de datos de Transporte Internacional, Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL 2013.

Nota: El flete está calculado como porcentaje del valor CIF de las importaciones.

Sin embargo, la competitividad de los países sin litoral no pasa únicamente por los fletes que estos pagan por su comercio exterior. También es necesario evaluar otros factores como la facilitación de procesos aduaneros, los procesos de cruce de fronteras, la logística de distribución y almacenaje, el tiempo de espera para la carga y descarga tanto dentro del país como en los países de tránsito. Para ello, en el período comprendido entre octubre – diciembre de 2012 y haciendo uso de la metodología desarrollada en el 2006 para el análisis del Impacto del transporte y de la logística en el comercio Internacional del Paraguay³⁵, se analizaron las principales características y sobrecostos de diez cadenas de exportación e importación del Paraguay y trece del Estado Plurinacional de Bolivia, actividad que se desarrolló a través de entrevistas in situ a empresas e instituciones vinculadas al comercio exterior de estos países.

Dada las dificultades existentes en la recolección de datos estadísticos y particularmente por la alta variación en los costos logísticos observados, el objetivo de la presente sección no es calcular el costo de la mediterraneidad en estos países sino hacer patente las principales dificultades que los países sin litoral enfrentan en su comercio exterior y cuánto afectan en su competitividad. Esta información

³⁵ Documento preparado para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) por CARANA Corporation, Junio 2006.

permitirá detectar las principales barreras al comercio y donde deben priorizarse las acciones tanto en el ámbito nacional como regional. Se deja constancia que el estudio realizado se basó en una selección de cadenas logísticas para las cuales se tuvo información, razón por la cual los resultados y sobrecostos identificados no pueden ser transferido ceteris paribus a otros productos comercializados.

Para el análisis de los costos de las cadenas logísticas, se desarrolló un marco integral secuenciado de acuerdo a las características del producto y tipo de transporte utilizado. Si bien los procesos logísticos pueden variar, se buscó una estructura de costo que se adaptara a las características de los corredores y productos seleccionados. Las categorías de costos utilizadas son las siguientes:

CUADRO 15
CATEGORÍAS DE COSTOS UTILIZADOS EN EL ANÁLISIS DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS DEL
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA Y PARAGUAY

Pre-embarque	Actividades de pre-embarque, que incluyen consolidación, empaquetado y almacenamiento de los productos, transporte al exportador y cualquier otra actividad que sea necesaria o se realice antes que la carga salga para el destino final. A su vez, se incluyen los gastos relacionados con inspecciones y certificaciones exigidos por algún organismo de sanidad.
Traslado al puerto de salida	En este punto se incluye básicamente el flete interno terrestre, de la planta del exportador hasta el puerto fluvial, y cualquier otro costo logístico que se origine en esta etapa del proceso.
Puerto	En este rubro se incluyen los costos de espera, de entrada y salida del puerto.
Aduana	Bajo el rótulo de Aduana se engloban todas aquellas actividades vinculadas con la Aduana, otras instituciones de verificación y fiscalización y el despachante aduanero. A su vez, se incluyen las certificaciones e inspecciones que son exigidas por el cliente o por el país importador. En el caso de transporte terrestre, se incluyen los gastos relacionados con pasos de frontera, etc.
Transporte a destino	Aquí no sólo se incluye el costo de flete a destino sino también los gastos relacionados a seguros, manipuleo y servicios portuarios en el caso de transporte fluvial - marítimo.
Costo de inventario y financiero	Los costos de inventario y financieros son calculados en todo el proceso de exportación e importación. En este rubro se intenta calcular aquellos costos que surgen como consecuencia de tener la carga parada, impidiendo que esta siga su proceso de exportación o importación, lo que ocasiona un perjuicio para los agentes comprendidos en la cadena de comercio exterior al no poder liquidar en tiempo y forma sus cobros.

Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL 2013.

En la sección siguiente, se presentan las conclusiones generales obtenidas del conjunto de cadenas analizadas para cada país y un análisis detallado de las ineficiencias logísticas detectadas por modo de transporte para dos cadenas de exportación representativas de cada país. Lo mismo se realiza para una cadena de importación representativa para cada país.

A. Análisis de las ineficiencias en cadenas logísticas para el comercio exterior del Estado Plurinacional de Bolivia

1. Exportación: torta de soya

En el caso de la exportación boliviana de torta de soya, la cadena logística contempla en promedio de 100 kms. por carretera desde el punto de cosecha del agricultor hasta los silos de almacenamiento de la planta procesadora y luego desde ese punto hasta la planta procesadora en un promedio de 90 kms. Una vez procesado el grano, la torta de soya es transportada por ferrocarril 650 kms desde Santa Cruz de la Sierra hasta puerto fluvial boliviano (frontera con el Brasil), desde donde es transportada por barcazas por la Hidrovía Paraguay-Paraná y luego transbordada a buques en Rosario (Argentina). Sus destinos

principales son Colombia, Venezuela y/o Ecuador. El análisis realizado encontró un 20,9% de sobrecostos producto de ineficiencias logísticas.

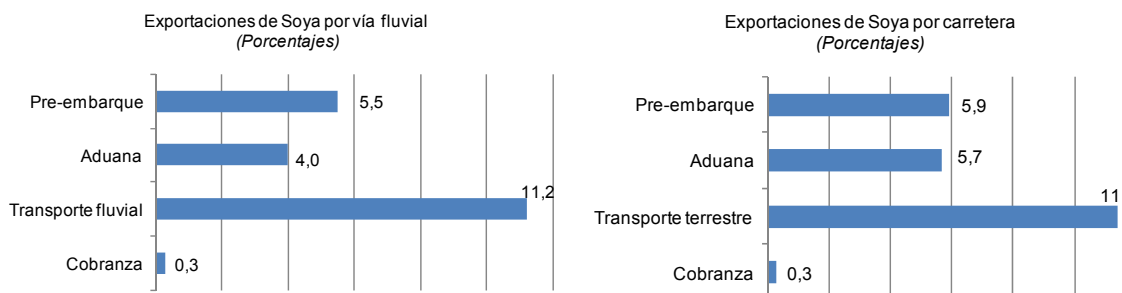
- El transporte fluvial es el segmento que genera los mayores sobrecostos, equivalentes a un 11,2% producto de las demoras de las barcazas para cruzar la toma de agua de la ciudad de Corumbá (Brasil) y su consiguiente formación del convoy de barcazas. Asimismo, en el recorrido entre Puerto Aguirre (Estado Plurinacional de Bolivia) y Rosario (Argentina) de aproximadamente 2.500 Kms. se computan 72 horas de demoras a un periodo normal, como consecuencia de falta de dragado y balizamiento de los ríos. Parte importante de las falencias logísticas asociadas al transporte fluvial se deben a una subutilización de la capacidad de las barcazas las cuales podrían cargar 1.400 Ton, sin embargo, en término medio cargan 1.200 Ton, producto de la falta de dragado de la Hidrovía.
- El proceso de pre-embarque se produce un 5,5% producto de mermas de la mercadería como consecuencia de pérdidas producto de deficiencias viales en las rutas rurales o robos en el trayecto, además de demoras en el transporte y también por las demoras en las cargas y descargas en silos, debido a la aglomeración de camiones que se forman para este proceso.
- Los trámites aduaneros, representan un 4% del sobrecosto como consecuencia de la demora en la obtención del Certificado de Abastecimiento del Mercado Interno (Permiso de Exportación) a cargo del Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural.
- Finalmente observa un sobrecosto de 0,3% producto de la demora en la liquidación de la cobranza (transferencia bancaria) atribuible al tiempo necesario para las entregas de documentos entre vendedor y comprador.

La construcción del Puerto Busch sobre el corredor Man Césped y el correspondiente ramal ferroviario Puerto Busch – Motacucito, permitiría resolver la poca profundidad de calado del Canal Tamengo y cruce de la toma de agua en Corumbá, reduciendo el tiempo de viaje y aumentando la capacidad de transporte de los convoyes de barcazas.

En el caso de las exportaciones de soya por vía terrestre hasta el puerto, se asume un recorrido de finca a silos de almacenamiento y de éstos a la planta de procesamiento similar que en el caso anterior de transporte ferro-fluvio-marítimo. Una vez procesado el grano, la torta de soya es transportada por camión desde Santa Cruz de la Sierra a los puertos de Arica (Chile) o Ilo (Perú). Los resultados observados estiman ineficiencias por 23,3%.

- En el transporte carretero los sobrecostos se generan por las demoras que se derivan de las malas condiciones de los caminos, como es el caso de la zona de El Sillar en el tramo Santa Cruz-Cochabamba además de las demoras en las descargas en Puerto, los cuales representan un 11,4%.
- Le siguen las ineficiencias en el proceso de pre-embarque analizadas para el caso de las cadenas fluviales, estimadas en un 5,9%.
- Los trámites aduaneros por esta vía también representan elevados sobrecostos como consecuencia de la demora en la obtención del Certificado de Abastecimiento del Mercado Interno (Permiso de Exportación) a lo que se adiciona las demoras por cruce de frontera, por un valor 5,7%.
- Finalmente los procesos de cobranza son similares a la cadena fluvial, participando con un 0,3%.

GRÁFICO 37
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA: FACTORES DE INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS
EN LAS CADENAS DE EXPORTACIÓN DE SOYA POR MODO DE TRANSPORTE



Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL 2013.

Nota: Bajo el rótulo de Aduana se engloban todas aquellas actividades vinculadas con la Aduana, otras instituciones de verificación y fiscalización y el despachante aduanero

2. Exportación: zinc

En la exportación de concentrado de Zinc a través del transporte ferro-marítimo, se tiene en primera instancia, en el pre-embarque, un tramo carretero de la mina a la planta (10 Kms) y de ésta a la estación de ferrocarriles de Avaroa (15 Kms). En el caso de que la planta cuente con ramal ferroviario, el tramo carretero se circunscribe solamente de la mina a la planta. A seguir, el concentrado es transportado por ferrocarril pasando por Ollagüe (frontera boliviana) hasta los puertos de Mejillones o Antofagasta (Chile) en un recorrido de 650 kms. El transporte marítimo se lo realiza desde uno de estos puertos chilenos hasta puerto en Japón o Corea del Sur, con una duración de 30 a 35 días. Los resultados obtenidos en este corredor muestran ineficiencias por 5,3 % del valor.

- De los cuales el factor más significativo corresponde a ineficiencias los procesos aduaneros con una participación de un 2,8% del total detectado, producto de las demoras que ocasiona en el cruce de frontera y el significativo costo de la emisión del certificado de calidad por parte del Servicio Nacional de Registro y Control de la Comercialización de Minerales y Metales (SENARECOM) de 0,5% del valor bruto. El SENARECOM emite un certificado de calidad del producto exportado, siendo que esta certificación es también proporcionada por empresas especializadas a solicitud tanto del exportador como del comprador, es decir, se tiene una triple certificación. A fin de reducir este costo, se podría requerir y aceptar una sola certificación a cargo de una empresa reconocida internacionalmente para este efecto.
- El segundo factor se da en el Pre-embarque, equivalente al 1,5% básicamente por las malas condiciones de los caminos secundarios.
- El tercer factor está constituido por el transporte ferroviario, por el cambio de locomotoras en frontera con un 0,6%.
- La cobranza registra un sobre costo de 0,4% por demora en la liquidación de la cobranza (transferencia bancaria) atribuible al tiempo necesario para las entregas de documentos entre vendedor y comprador.

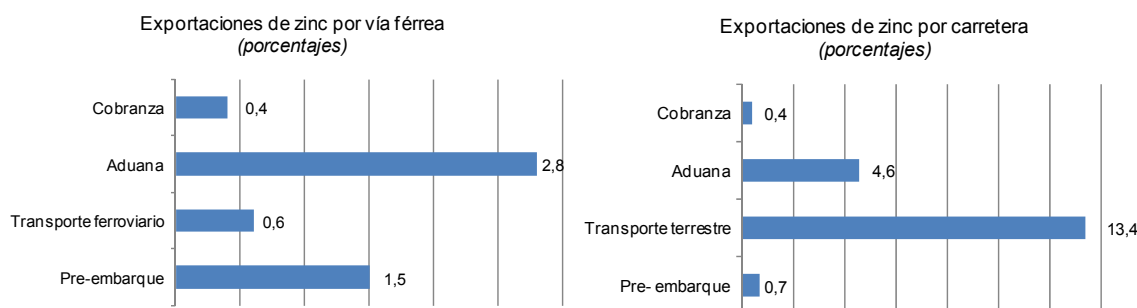
En el caso de las cadenas que utilizan el modo carretero en combinación con el marítimo, se tiene un recorrido carretero desde la mina a la planta en Potosí y luego hasta puerto de despacho (Arica-Chile), con una distancia de 806 Kms que se lo realiza entre 2 a 2,5 días. El transporte marítimo se lo realiza desde Arica hasta puerto en Japón o Corea del Sur entre 30 a 35 días. En este caso se detectaron ineficiencias por 19,1%.

- De este valor, el transporte carretero participa en un 13,4% explicados principalmente por las demoras que se derivan igualmente de las malas condiciones de los caminos que van desde la planta a carretera asfaltada de aproximadamente 50 kms. Asimismo, se tienen demoras en las

descargas en Puerto, dado que se tiene que esperar la programación correspondiente para la atención de los camiones en el Puerto de Arica.

- El resto de los eslabones de la cadena participan de manera similar a lo que ocurre con los tramos ferroviarios.

GRÁFICO 38
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA: FACTORES DE INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN LAS CADENAS DE EXPORTACIÓN DE ZINC POR MODO DE TRANSPORTE



Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL 2013.

Nota: Bajo el rótulo de Aduana se engloban todas aquellas actividades vinculadas con la Aduana, otras instituciones de verificación y fiscalización y el despachante aduanero.

3. Importación: acero

En este apartado se analiza la importación de barras de acero para la construcción, proveniente del Brasil por la vía férrea en vagón-plancha desde Piracicaba – Baurú - Corumbá que es frontera con el Estado Plurinacional de Bolivia, tramo que se lo realiza en alrededor de 5 días. En frontera, la carga es transbordada a vagón-plancha de la empresa de ferrocarriles boliviana para continuar viaje hasta la ciudad de Santa Cruz en el Estado Plurinacional de Bolivia, tramo que se lo recorre entre 3 a 4 días. Para el caso, se toma en cuenta que cada vagón-plancha transporta 50 Ton. Los resultados obtenidos plantean la existencia de un 28.5% de sobrecostos.

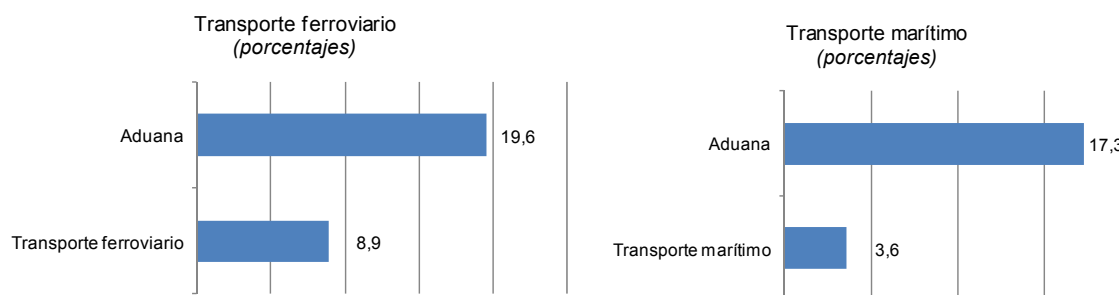
De este valor, un 19.6% corresponden a ineficiencias en los procesos aduaneros producto de la demora en el lado brasilero por parte de AGESA (entrepuesto aduanero) y de la Receita Federal en la liberación de la carga; así como en las operaciones aduaneras del lado boliviano.

En segundo lugar, el transporte carretero, genera un 8.9% de ineficiencias debido a las demoras producto del transbordo de la carga de vagón-plancha brasilera a vagón-plancha boliviana, las cuales pueden significar hasta 96 horas ocasionadas por transbordo de vagón-plancha en la frontera, así como el armado del convoy del tren y el transporte en el lado boliviano.

En el caso de las importaciones de barras de acero para la construcción, la cadena se origina en el puerto de Santos en Brasil hasta el puerto de Matarani en Perú, tramo que se realiza por vía marítima en alrededor de 20 días. Desde allí, las barras de acero son transportadas por camión hasta La Paz, un tramo que demanda 2 días para sortear los 575 kms de carretera. En esta cadena se observaron 20,9% de sobrecostos.

- En este caso, los procesos aduaneros aportan un 17,3% producto de las mismas demoras antes comentadas en el despacho y cruce de frontera.
- El transporte marítimo genera un 3,6% de ineficiencias, a consecuencia principalmente de las demoras por operaciones en puerto.

GRÁFICO 39
ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA: FACTORES DE INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS
EN LAS CADENAS DE IMPORTACIÓN DE BARRAS DE ACERO POR MODO DE TRANSPORTE



Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL 2013.

Nota: Bajo el rótulo de Aduana se engloban todas aquellas actividades vinculadas con la Aduana, otras instituciones de verificación y fiscalización y el despachante aduanero.

4. Sobrecostos que afectan cadenas logísticas principales del Estado Plurinacional de Bolivia

En líneas generales, las exportaciones del Estado Plurinacional de Bolivia, están afectadas por sobrecostos logísticos producto de ineficiencias nacionales como por otras derivadas de la falta de facilitación procesos en pasos fronterizos y de infraestructura de tránsito en los países de tránsito, falencias que en alguna medida también afectan a su propio comercio exterior. Se observan importantes demoras en los cruces de frontera y en el proceso de programación de descarga en el puerto de destino en el país de tránsito.

Los procesos aduaneros propios, son también fuente de ineficiencias y sobrecostos producto demoras, cobros en el cruce de frontera, exigencias de fotocopias y múltiples certificaciones de organismos nacionales³⁶. Se requiere por tanto analizar en mayor detalle, la pertinencia y valor agregado de estos procesos y eventualmente coordinarlos en un único documento nacional de manera de no afectar la facilitación del comercio ni la competitividad nacional.

El tercer factor de importancia corresponde al pre-embarque de las mercancías, donde las mermas en los traslados y por las deficiencias viales en las rutas rurales o caminos secundarios. Así el transporte terrestre interno es fuente de sobrecostos producto de la operación a menor velocidad por las condiciones operativas de los caminos o que impiden el uso de equipos de mayores prestaciones. El transporte fluvial se ve afectado por la falta de calado y balizamiento de los ríos, como también la bajante de agua de los ríos, factores que incrementan fuertemente el flete de las exportaciones que utilizan esta vía de transporte.

Respecto a las cadenas logísticas de importaciones bolivianas, se observan en general las mismas condiciones descritas para el caso de las exportaciones, destacándose además que los procesos en los pases fronterizos presentan la principal fuente de sobrecostos producto del sobretiempo utilizado en el despacho aduanero boliviano por la limitación impuesta a las operaciones de las zonas francas bolivianas para ciertas mercaderías, los cuales además han originado una saturación de los almacenes de las aduanas interiores. Le sigue el transporte por agua, particularmente por las demoras registradas en las operaciones portuarias en los países de tránsito. Finalmente el transporte terrestre, se ve afectado por las malas condiciones de los caminos y demoras en las fronteras producto de la necesidad de hacer transbordos de equipos por diferencias normativas y de trocha entre países, particularmente con los camiones y trenes que vienen desde Brasil.

³⁶ Entre ellos se cuentan SENAVEX, SENASAG y para el caso de los productos minerales, la emisión del certificado de calidad por parte del Servicio Nacional de registro y control de comercialización de minerales y metales (SENARECOM) con 0,5% del valor bruto

B. Costo de las ineficiencias en cadenas logísticas para el comercio exterior de Paraguay

1. Exportación: torta de soya

La cadena logística de exportación de soya en Paraguay, en promedio recorre 30 km desde el punto de cosecha hasta el Centro de Acopio y de este punto otros 200 km. hasta la planta, desde donde es cargada en algún puerto en las proximidades de Asunción. Desde allí es transportada por vía fluvial para luego ser transbordada en Nueva Palmira en Uruguay o Rosario, San Lorenzo en Argentina, desde donde es transportada en buques hasta su destino final, principalmente en Rotterdam, Holanda. El análisis realizado revela la existencia de ineficiencias logísticas sobrecostos logísticos equivalentes a un 17,1% del valor, los cuales pueden ser imputados tanto al sector público como privado nacional además de ineficiencias por falta de facilitación e infraestructura en los países de tránsito.

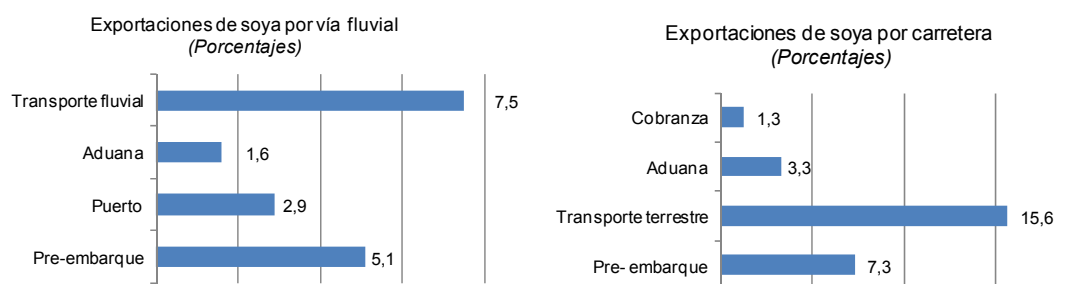
- La situación actual de la infraestructura fluvial, es el factor produce importantes ineficiencias debido a la falta de dragado y balizamiento, lo cual demora la operación en 24 horas y representa un 7,5%.
- En segundo lugar, destacan las mermas en el producto y demoras en el transporte terrestre, en el proceso de pre-embarque de la mercancía debido principalmente a la falta de una infraestructura vial, particularmente en los tramos rurales, aspectos que representan un 5,1%.
- También se detectaron demoras en el puerto, la cual asciende en promedio a 8 horas de espera, lo que representa un 2,9% del sobrecosto detectado, falencias que podrían ser subsanadas con un adecuado sistema de coordinación y asignación de turnos para la carga en el puerto.
- En materia aduanera (este rubro abarca no solamente la tramitación con aduana, sino todas aquellas realizadas en dependencias públicas) se observa importantes demoras que representan un 1,6% del sobrecosto, destacando especialmente la tramitación de los documentos en la Dirección de la Marina Mercante, que puede durar en promedio de dos días así como los cobros asociados a la tramitación aduanera y tasas de ANNP.

En el caso de las cadenas logísticas que utilizan la vía terrestre, el producto recorre 50 km desde el punto de cosecha al Centro de Acopio. Luego, es cargada en planta, para dirigirse vía terrestre a Cascabel, Brasil. Los resultados obtenidos muestran que en este caso las ineficiencias detectadas alcanza el 27,5%.

- Entre ellos, el factor más significativo el transporte terrestre que genera por sí solo un 15,6%. Las razones de estos sobrecostos se explican principalmente por las demoras en el paso de frontera Paraguay-Brasil.
- En segundo lugar, se ubica el proceso de pre-embarque con un 7,3%, producto de demoras y mermas en los productos asociadas principalmente a falencias en la infraestructura vial rural.
- Finalmente los procesos aduaneros³⁷ representan un 3,3%
- La liquidación de la cobranza aporta con un 1,3%, explicada principalmente por las demoras incurridas por los bancos.

³⁷ Bajo el rótulo de Aduana se engloban todas aquellas actividades vinculadas con la Aduana, otras instituciones de verificación y fiscalización y el despachante aduanero.

GRÁFICO 40
PARAGUAY: FACTORES DE INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN LAS CADENAS DE EXPORTACIÓN DE TORTAS DE SOYA POR MODO DE TRANSPORTE



Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL 2013.

Nota: Bajo el rótulo de Aduana se engloban todas aquellas actividades vinculadas con la Aduana, otras instituciones de verificación y fiscalización y el despachante aduanero.

2. Exportación: carne

La cadena logística de la carne congelada utiliza contenedores refrigerados de 40', saliendo de Asunción por vía fluvial y haciendo transbordo en el puerto de Buenos Aires o Montevideo con destino final a San Petersburgo, Rusia. Los análisis realizados muestran que las cadenas de exportación que utilizan la vía fluvial, presentan un 26,2% de sobrecostos por ineficiencias logísticas.

De este valor, el principal factor corresponde a los problemas de servicios de transporte y a la infraestructura fluvial que explica un 13,3% de ese valor producto de la falta de dragado y balizamiento de las vías, además del costo que se cobra por bajante de agua. Recientemente la inspección por scanner realizada por la Argentina a todo contenedor, también está incidiendo en una demora promedio de 24 horas además de sobrecostos por el servicio.

En segundo lugar, los procesos asociados al pre-embarque aportan un 9,9% originados principalmente por una serie de demoras, donde la más significativa es la obtención del certificado sanitario ruso que se tramita en Buenos Aires. El transporte terrestre de finca a frigorífico, la obtención del contenedor y en la obtención de certificados fitosanitarios son factores de importancia en estas ineficiencias y que generan demoras promedio de 48 horas. Las razones de estas demoras son varias; así, en el traslado de finca a frigorífico, se debe a deficiencias en la red vial rural y en lo que respecta a la entrega del contenedor, esta se debe a la burocracia aduanera y certificaciones fitosanitarias.

- En tercer lugar, las demoras en los accesos portuarios representan 1,8% de las ineficiencias. Se observa que buena parte de estas demoras podrían ser solucionadas a través de un sistema de coordinación y asignación de turnos de carga/descarga.
- Por último, los procesos aduaneros³⁸, que abarcan tanto la tramitación con aduana como todas aquellas realizadas en dependencias públicas, representan 1,2% de los sobrecostos detectados.

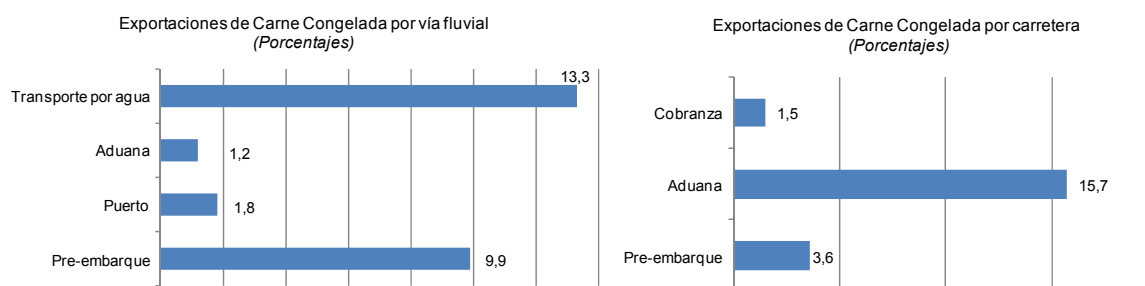
Por su parte, las exportaciones de carne por vía terrestre, estas utilizan camiones refrigerados que van desde las fincas por vía terrestre, atraviesan el territorio argentino y tienen como destino la ciudad de Santiago de Chile, donde es comercializado el producto. En este caso, se observan ineficiencias logísticas por un 20,8% del valor.

- Dentro de los factores que explican esta cifra, destacan los trámites aduaneros, que representan el 15,7% por la espera promedio de 24 horas en el cruce de frontera Paraguay-Argentina, ocasionada por las exigencias del Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA) de Argentina, y de 4 horas en el paso de frontera a Argentina-Chile.

³⁸ Bajo el rótulo de Aduana se engloban todas aquellas actividades vinculadas con la Aduana, otras instituciones de verificación y fiscalización y el despachante aduanero.

- El segundo factor de importancia, se observa en el pre-embarque un 3,6% debido a una serie de demoras en el transporte terrestre de finca a frigorífico por la deficiencia en los caminos rurales, escasa disponibilidad de equipos de transporte aptos para estas exportaciones, además de las mismas demoras en la obtención del contenedor y en la obtención de certificados fitosanitarios analizadas en el caso fluvial.
- Finalmente, los trámites de cobranza representan el 1,5% de las ineficiencias detectadas.

GRÁFICO 41
PARAGUAY: FACTORES DE INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN LAS CADENAS DE EXPORTACIÓN DE CARNE POR MODO DE TRANSPORTE



Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL 2013.

Nota: Bajo el rótulo de Aduana se engloban todas aquellas actividades vinculadas con la Aduana, otras instituciones de verificación y fiscalización y el despachante aduanero.

3. Importación: agroquímicos

En este apartado se analiza la importación de agroquímicos (pesticidas, insecticidas, etc.) por vía terrestre provenientes desde Brasil hasta la entrega en destino en Paraguay. Del análisis realizado se observa la presencia de ineficiencias logísticas valoradas en un 36% por arriba del costo que se generaría en el caso de no haber ineficiencias.

- De este valor, los procesos aduaneros explica un 33%, producto de los costos directos del despacho aduanero y ante todo por la demora en el retiro de la mercancía, que en promedio demanda 24 horas.
- Le sigue el transporte terrestre con un 3,3% producto de las demoras en el cruce de frontera, lo que origina costos de inventarios y de lucro cesante.

Estos valores pueden ser comparados con la importación de equipos médicos como carga sólida LCL fluvio-marítima³⁹, que se importa en cajas desde Osaka, Japón, vía Buenos Aires. Se asume una importación promedio de 4.970 Kgs. equivalente a 700 cajas que son transportadas en contenedores de 40'. Los resultados obtenidos en este corredor se observan ineficiencias por un 18,9%.

- De este valor, los procesos aduaneros tienen el peso más significativo de los sobrecostos (este rubro abarca no solamente la tramitación con aduana, sino todas aquellas realizadas en dependencias públicas) y explica el 16,8% de las ineficiencias.
- En segundo lugar, el sobrecostos del transporte por agua explican el 2,1% resta. Estas ineficiencias se asocian a la falta de dragado y balizamiento del río lo que no permite el uso óptimo de las barcazas, lo que ha motivado un reciente ítem de costo por bajante de agua.

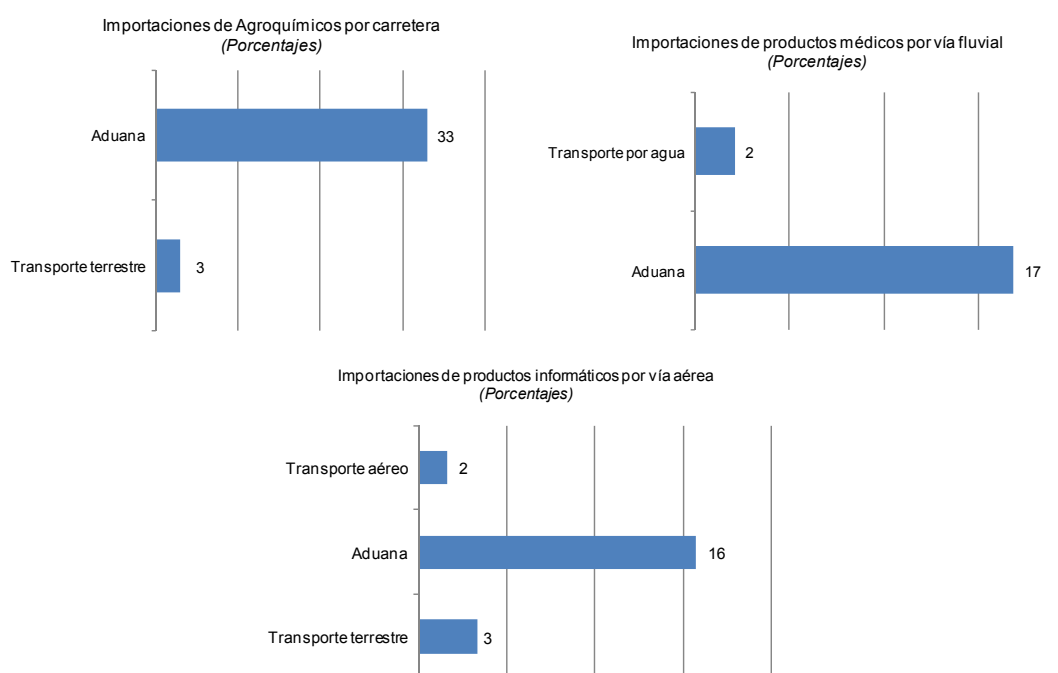
Por último, los productos que utilizan la vía aérea, en este caso se ha analizado un caso de importación de productos informáticos vía aérea desde Shanghái (China) por Miami (EE.UU) hasta

³⁹ La carga LCL (En inglés Less Container Load) comprende cualquier producto que se exporte o importe en volúmenes inferiores al volumen de carga que entra en un contenedor.

Asunción o también a Ciudad del Este. Los resultados obtenidos en este corredor muestran ineficiencias logísticas por un 20,6%.

- Las cuales se explican en primer lugar, por los procesos aduaneros que explican el 15,7%, producto de la demora de un día para el retiro de la mercadería y altos costos en el despacho aduanero.
- El segundo factor significativo se tiene en el transporte terrestre desde aeropuerto a almacenes del propietario que explican 3,3% de los sobrecostos detectados
- Por último, el transporte aéreo explica el 1,6% por un diferencial del precio de mercado aéreo (en una comparación a nivel regional).

GRÁFICO 42
PARAGUAY: FACTORES DE INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN LAS CADENAS DE IMPORTACIÓN POR MODO DE TRANSPORTE



Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL 2013.

Nota: Bajo el rótulo de Aduana se engloban todas aquellas actividades vinculadas con la Aduana, otras instituciones de verificación y fiscalización y el despachante aduanero.

4. Sobrecostos que afectan las cadenas logísticas principales de Paraguay

En el caso del comercio exterior de Paraguay, se observa que las exportaciones presentan sobrecostos logísticos debido tanto a ineficiencias nacionales como en los países de tránsito. En líneas generales, la condición de la infraestructura fluvial y el funcionamiento de los servicios del transporte fluvial son los principales responsables de los sobrecostos por la falta de calado y balizamiento de los ríos, como también la bajante de agua de los ríos, factores que incrementan fuertemente el flete de las exportaciones paraguayas.

El segundo factor en importancia corresponde al pre-embarque de las mercancías, donde las mermas en los traslados, los costos de inventarios, los tiempos de transporte y otros sobrecostos producto de demora en entrega de la mercancía o certificaciones de las mismas afectan la competitividad nacional. Las deficiencias viales en las rutas rurales o caminos secundarios por falta de mantenimiento o diseño óptimo también tienen incidencia negativa sobre los servicios de transporte.

El tercer factor, lo constituye los sobrecostos portuarios, donde destacan los sobretiempos derivados en los accesos a los recintos portuarios, así como carga/descarga de las mercancías en los corredores fluvio-marítimos. Los procesos aduaneros aportan diversas ineficiencias, principalmente producto de certificados de origen, tasas portuarias, de transbordo, demoras en el retiro de mercancías, reserva de carga, fotocopias y diversos costos anexos, algunos de los cuales parecen ser pagos para agilizar los procesos de comercio exterior. En este punto es importante analizar en mayor detalle, la pertinencia y valor agregado de estos procesos de manera de no afectar la facilitación del comercio ni la competitividad nacional. Finalmente el transporte terrestre también participa de los sobrecostos de exportación, explicados principalmente por las demoras en los cruces de fronteras y entregas en destino, lo cual origina costo de inventario y de lucro cesante.

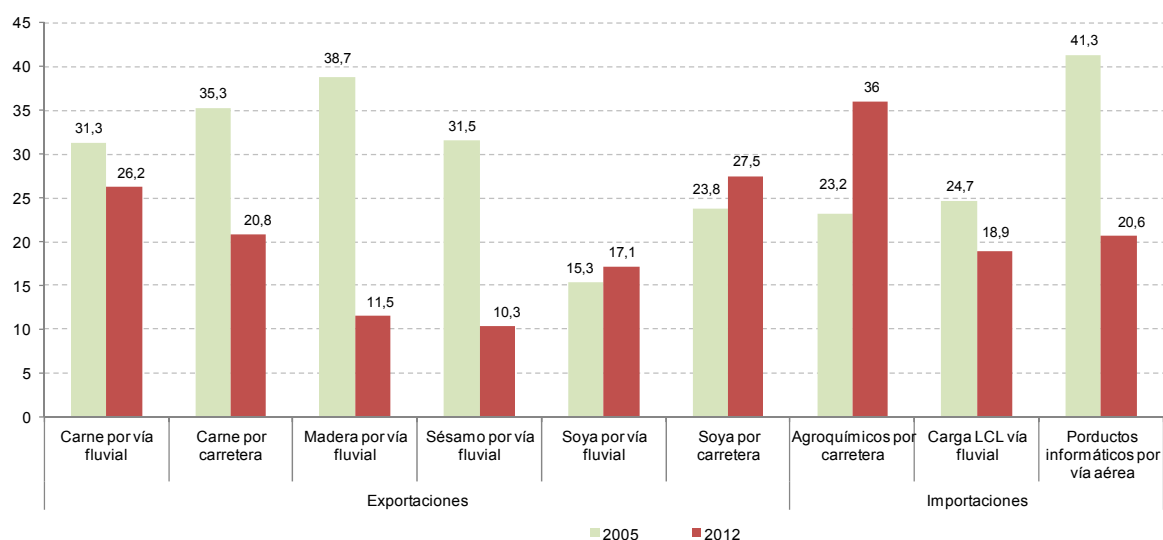
Una situación distinta se observa en sus importaciones, donde la mayor parte de los sobrecostos logísticos se originan en los procesos en los pasos fronterizos, producto de las mismas ineficiencias detectadas en las exportaciones además de los cobros incurridos por el visado consular solicitado por algunos países de tránsito. El segundo factor es el transporte terrestre, explicado principalmente por las demoras en frontera, mientras que el transporte por agua, además de los hechos antes comentados sobre la falta de calado y balizamiento de los ríos, presenta sobrecostos adicionales producto de demoras registradas en las operaciones portuarias en los países de tránsito.

5. Evolución de las ineficiencias logísticas en las cadenas de comercio exterior

Dado que el presente estudio utiliza la misma metodología desarrollada por CARANA en su análisis del 2006 y que existe coincidencia en alguna de las cadenas logísticas analizadas en ambos estudios, es posible analizar el progreso de las medidas implementadas tanto por Paraguay como por los países en tránsito al amparo del APoA.

La comparación de las ineficiencias en cadenas logísticas tanto de exportación como de importación paraguayas en los años 2005 y 2012 se muestra en el Gráfico 44. De su análisis se desprende que si bien aún hay importantes espacios para mejoras logísticas, tanto dentro del ámbito nacional (asociado a una mejor infraestructura y coordinación de procesos nacionales) e internacional (asociados a mejoras en la facilitación aduanera y de los tránsitos internacionales) es notoria la mejora en la eficiencia de la mayoría de las cadenas logísticas analizadas durante el período analizado.

GRÁFICO 43
PARAGUAY: EVOLUCIÓN DE LAS INEFICIENCIAS LOGÍSTICAS DETECTADAS EN CADENAS DE COMERCIO EXTERIOR (2005 - 2012)



Fuente: Unidad de Servicios de Infraestructura, CEPAL 2013.

Destaca especialmente los progresos registrados en las exportaciones por vía fluvial, donde entre el año 2005 y 2012 las ineficiencias detectadas se redujeron drásticamente principalmente por mejoras en los procesos de pre-embarque (nacional) y en el tránsito fluvial (internacional) estas mejoras sin embargo se vieron disminuidas por un incremento en las ineficiencias aduaneras y demoras en los puertos para la carga/descarga de los productos.

Otro punto que merece un análisis más detallado, corresponde al incremento de las ineficiencias en las cadenas que utilizan carreteras, como es el caso por ejemplo de las exportaciones de soya por vía terrestre o las importaciones de agroquímicos. En el caso de estos últimos, el fuerte incremento observado en las ineficiencias se explica por un ineficiencias en el transporte terrestre producto de falta de infraestructura y principalmente por un incremento considerable en las ineficiencias aduaneras para la importación de los productos (un 92% de las ineficiencias detectadas el 2012 se explican por este factor).

VI. Recomendaciones

El programa de acción de Almaty (APoA por sus siglas en inglés) adoptado en el año 2003, no solamente ha buscado crear conciencia sobre la importancia de estos temas para el desarrollo de los países sin litoral en vías de desarrollo, sino que además ha articulado la ayuda del Sistema de Naciones Unidas y de la comunidad internacional hacia estos países. En el caso de América Latina, tanto el Estado Plurinacional de Bolivia como Paraguay presentan importantes progresos en diversos aspectos del desarrollo, particularmente en el mejoramiento de su conectividad y procesos aduaneros, además de importantes avances en las condiciones sociales de su población. Si bien no es posible señalar cuanto de este progreso se debe exactamente al APoA y cuanto obedece a las mejoras macroeconómicas nacionales experimentadas, es evidente la importancia del APOA en la coordinación de acciones nacionales, regionales y a nivel internacional.

Por esta razón, se presentan a continuación un conjunto de recomendaciones que permitirán reforzar las medidas de coordinación y facilitación de procesos emprendidas en la última década, de modo de afianzar los progresos registrados y avanzar hacia un desarrollo pleno de América Latina y en particular de los países sin litoral en dicho contexto.

A. Acciones estratégicas a desarrollar en el plano nacional o multilateral

Las siguientes son propuestas de acciones a desarrollar en el ámbito nacional por los países sin litoral y que tiene efectos inmediatos sobre su competitividad internacional. Las mismas buscan ampliar el radio de acción nacional por sobre el tradicional foco de promoción del comercio y su facilitación, para abocarse a acciones estratégicas de carácter nacional:

- **Generar conocimiento sobre el fenómeno de los costos logísticos y su impacto sobre el desarrollo:** El primer paso para reducir los costos logísticos nacionales, es realizar un análisis exhaustivo de sus determinantes en un conjunto representativo de cadenas logísticas. Teniendo presente que sus determinantes son función de múltiples variables y presentan diferencias en función de las características del producto, de la logística asociada y de la localización

geográfica y donde la distancia física⁴⁰ muchas veces no es el factor predominante en el costo ni éste es directamente proporcional a la distancia geográfica involucrada.

- **Abordar el déficit de inversión en infraestructura física:** Parte importante de los sobre costos logísticos que los países enfrentan tienen su origen en las deficiencias o la falta de infraestructura nacional, donde la escasez de vías pavimentadas particularmente en el mundo rural, impiden el tránsito expedito de los bienes durante las temporadas lluviosas. Lo mismo sucede con la geometría y dimensiones de numerosos puentes, que ya habiendo cumplido su vida útil de diseño, impiden el uso de tracto camiones de mayor tamaño, obligando al transbordo de mercaderías o al uso de equipos de menores prestaciones incrementado los costos del servicio, los tiempos de viaje y demás sobre costos propios de una logística de cargas deficientes. Dado que el espacio fiscal para invertir en nueva infraestructura es siempre escaso, resulta fundamental explorar nuevas vías innovadoras de financiamiento, como las alianzas público-privadas aunque estas formas no reemplazan en ningún caso a la inversión pública. Especial atención debe darse también a la mantención de las obras existentes, velando por el patrimonio vial existente y rompiendo el sesgo político que impera en muchos políticos de privilegiar la construcción de nueva infraestructura por sobre la mantención de la existente.
- **Resolver las ineficiencias operativas de los servicios de transporte:** Los sistemas nacionales de transporte, tanto terrestre como fluvial, muchas veces presentan ineficiencias operativas derivadas de su atomización, falta de estructura organizacional, falencias en la formación del capital humano o regulaciones que impiden gestionar competitivamente los servicios de transporte.
- **Promover una mayor diversificación productiva:** En general se observa que los países sin litoral, aunque presentan una apertura de sus economías, sus exportaciones se caracterizan por una alta concentración en pocos productos sin diferenciación ni valor agregado lo cual los deja en una especial vulnerabilidad estructural ante las crisis económicas (ESCAP, 2013). Lo anterior es especialmente relevante para el caso del Estado Plurinacional de Bolivia y Paraguay, que han basado buena parte de su desarrollo en la exportación de recursos naturales, principalmente mineros y agrícolas. Por esta razón, es fundamental generar mecanismos de estabilización macroeconómica, promoción de la inversión, particularmente en infraestructura, y promover una mayor diversificación productiva a través de la creación de capacidades tecnológicas, encadenamientos productivos y servicios logísticos de valor agregado entre otras iniciativas que permitan hacer resiliente a estas economías ante shocks externos. Sólo así será posible mantener el crecimiento económico y desarrollo social observado en los últimos años.
- **Aprovechar la experiencia internacional:** El necesario proceso de armonización de normativas técnicas con los países vecinos, puede ser una oportunidad para mejorar los propios procesos internos, adoptando mejores prácticas regulatorias, de armonización de normativas o de procesos de diseño de infraestructuras (pesos por eje, trochas ferroviarias, etc.) La adopción de las mejoras prácticas internacionales y particularmente las regionales, no solamente permitirán avanzar en la modernización de los servicios de infraestructura, sino que favorecerán la facilitación de los procesos al compartir una base tecnológica y normativa con los países de tránsito.
- **Sociedad del conocimiento y nuevas tecnologías:** Desde un punto de vista integral del desarrollo, los países sin litoral deben participar plenamente en la sociedad del conocimiento. En un mundo, donde las tecnologías de información brindan infinitas oportunidades para generar redes de expertos, estos países tienen la oportunidad de intercambiar experiencias, promover la innovación y la investigación en sus países. Para ello, se deben generar los mecanismos para promover el intercambio de estudiantes e investigadores, favorecer la

⁴⁰ La distancia ha reportado en promedio incrementar las tasas de fletes en un 0,25% cada 1% adicional de kilómetros por trayecto (Márquez et al., 2007; Wilmsmeier et al., 2006; Micco y Pérez, 2002), y en algunos estudios, con una incidencia menor (Sánchez et al., 2003).

realización de eventos de interés científico o de emprendedores en suelo nacional, de modo de generar las instancias necesarias para mejorar el nivel de investigación y favorecer el surgimiento de innovaciones y emprendimientos que den valor agregado a la economía y al desarrollo humano nacional.

- **Fomentar las oportunidades del turismo:** Numerosos países sin litoral en desarrollo, han encontrado en el turismo una fuente que puede generar flujos constantes de divisas extranjeras a la economía nacional así como positivos vínculos intersectoriales que promueven el crecimiento de otros sectores de la economía con efectos multiplicadores positivos sobre el desarrollo, la inclusión de género y la explotación sustentable del medio ambiente (ESCAP, 2013).

B. Acciones a desarrollar en el plano multilateral bajo el amparo del Programa de Acción de Almaty

En el plano regional se destacan las siguientes acciones que demandan la coordinación de acciones entre los países sin litoral y de tránsito.

1) En relación a la **Prioridad 1: Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito**, y la importancia para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, de examinar y modificar sus marcos reglamentarios para promover un tránsito expedito de las cargas mediante procedimientos que promuevan la transparencia y respeto mutuo de las normas de tránsito y tratados vigentes entre los países de tránsito y sin litoral. La introducción progresiva y coordinada de sistemas inteligentes de transporte entre estos países, ayudará sin duda a racionalizar los procedimientos administrativos, incrementar la seguridad de los procesos y promoverá un uso racional y competitivo de la infraestructura aduanera y portuaria disponible. La promoción de reglamentos fitosanitarios sudamericanos es una medida que facilitaría el cruce de fronteras. Fortalecer la capacitación de los funcionarios policiales en los contenidos de los protocolos y convenios de tránsito internacional para evitar confusiones y actuaciones discriminatorias contra transportistas foráneos.

2) En cuanto a la **Prioridad 2: Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura**, junto con el incremento de la inversión pública destinada a la creación de nueva infraestructura, se requiere de la implementación y financiamiento de programas de conservación vial especialmente en los tramos rurales. Así mismo, se requiere del cumplimiento de las normativas de tránsito, particularmente de las relativas al cumplimiento de pesos máximo por ejes por los operarios de transporte internacional. Con relación específica a la infraestructura ferroviaria, el mejoramiento y mantenimiento de las vías y el material rodante es fundamental para dar cumplimiento a los convenios internacionales en vigor. El mejoramiento de las condiciones de navegabilidad de las rutas fluviales, incluyendo obras de señalización, mantenimiento y ensanche son aspectos aún pendientes de solución.

3) Con relación a la **Prioridad 3: Comercio internacional y facilitación del comercio**, y la importancia de las convenciones internacionales y los acuerdos regionales, subregionales y bilaterales son el medio principal de lograr la simplificación, normalización y transparencia de las normas y procedimientos. Si bien hay avances concretos en esta materia, aún falta mayor fortalecimiento institucional, definición y difusión de políticas integrales. En este sentido se observa la persistencia de obstáculos al tráfico fluido de mercancías en el ámbito fluvial y el carretero.

4) Con relación a la **Prioridad 4: Medidas de apoyo internacional**, se recomienda mantener las actividades de asistencia técnica y fortalecimiento institucional a los países sin litoral, privilegiando especialmente aquellas tareas vinculadas al establecimiento de capacidades institucionales vinculadas a la logística y desarrollo institucional, favoreciendo intervenciones que formen parte de un programa integral de desarrollo y no la suma aislada de esfuerzos individuales.

La integración regional es un proceso que se debe seguir fortaleciendo y donde los países sin litoral pueden y deben jugar un rol más activo. En primer lugar, velando porque los acuerdos de tránsito internacional se cumplan y estén debidamente alineados con las necesidades actuales de los operadores logísticos así como con las convenciones internacionales y con el espíritu de los acuerdos de integración

regional. En segundo lugar, promoviendo la inversión extranjera directa y en particular la intrarregional para la debida integración de redes de infraestructura de transporte, energía, agua y de fibra óptica.

Este escenario es propicio para la coordinación de inversiones intrarregionales, que de darse en un marco de regulaciones flexibles y seguras, podrían ampliar los mercados, reducir los costos de los servicios y brindar soluciones integrales a la población tanto de los países sin litoral como para los países de tránsito con importantes efectos sinérgicos para el desarrollo sostenible de toda la región. En este sentido, sería aconsejable explorar la posibilidad de alianzas entre países así como entre el sector público y privado, buscando formas de compartir equitativamente los costos y beneficios de estas inversiones.

Es importante enfatizar la difusión y el fortalecimiento de los marcos de trabajo bilaterales entre los países sin litoral y los países de tránsito, especialmente aquéllos relativos a mecanismos para agilizar los procesos de tránsito, la facilitación de transporte y el desarrollo de infraestructura de integración física, para abordar en conjunto los problemas a solucionar en la cadenas logísticas.

Finalmente, avanzar hacia políticas comunes de logística y movilidad es un tema crucial para América Latina, ya que estas brindan el marco institucional para analizar y resolver eficientemente los problemas de provisión de infraestructura, así como, de facilitación que enfrentan los países, promoviendo instancias de articulación de acciones entre el sector público y privado así como su debida coordinación subregional. Esto incluye por cierto, la transformación de estrategias nacionales de desarrollo, mejorar la regulación de los servicios logísticos y de transporte, la capacitación del personal humano, integrar la visión de los sectores productivos en los planes y programas de mejora de infraestructura, mejorar la transparencia de los procesos de priorización y selección de proyectos de inversión, promover la inversión en TICS para la simplificación de procesos y controles, entre otras múltiples aristas.

Bibliografía

- Calderón, C. and L. Servén. 2003, "The Output Cost of Latin America's Infrastructure Gap." In W. Easterly and L. Servén, eds., *The Limits of Stabilization: Infrastructure, Public Deficits and Growth in Latin America*. Palo Alto, California, and Washington, D.C.: Stanford University Press and The World Bank.
- CARANA Corporation (2006), Document prepared for the United States Agency for International Development (USAID).
- CEPAL (2012), "The Case of the Plurinational State of Bolivia".
- ____ (2012), "Infrastructure and Transportation Profiles in Latin America: the Case of the Plurinational State of Bolivia", ECLAC, Santiago, Chile.
- ____ (2012), "Preliminary Overview of the Economies of Latin America and the Caribbean". ECLAC, Santiago, Chile.
- ____ Logistics Study.
- ____ (2012), "Social Panorama of Latin America", www.eclac.cl.
- Hanushek, E. y Woessmann, L. (2012), "Schooling, Educational Achievement, and the Latin America Growth Puzzle", *Journal of Development Economics*. 99, 497-512.
- IIRSA/COSIPLAN, Portfolio by hubs is the project database found at www.iirsa.org/proyectos.
- Márquez Ramos, L., Martínez-Zarzoso, I., Pérez García, E. and Wilmsmeier, G. (2006). "Determinants of Maritime Transport Costs. Importance of Connectivity Measures", *Ingengería y desarrollo*, Barranquilla, Colombia, ISSN 0122-3461.
- Micco, A. and Perez, N. (2002). "Determinants of Maritime Transport Costs," Research Department Publications 4247, Inter-American Development Bank, Research Department.
- DRNI/CEPAL (2013) "Physical Integration Investment in Latin America".
- Reporte del Gobierno de Paraguay.
- Sánchez, R.J., Hoffmann, J., Micco, A., Pizzolitto, G., Sgut, M. y Wilmsmeier, G. (2003), "Port Efficiency and International Trade: Port Efficiency as a Determinant of Maritime Transport Cost". *Maritime Economics and Logistics*, Vol. 5 No. 2, June 2003.
- Wilmsmeier, G., Pérez García, E., Márquez Ramos, L. and Martínez-Zarzoso, I. (2006), "The Interrelationship of Maritime Network Connectivity, Transport Costs and Maritime Trade". 14th Annual Congress of the International Association of Maritime Economists (IAME) in Melbourne, July 3–5 2006.
- Wilmsmeier G. y Sánchez, R.J. (2009), "Los desafíos del sistema de transporte en los países sin litoral de América del Sur", LC/L.3019-P/E, *Serie Recursos Naturales e Infraestructura N° 142*, 84 pp.



Serie



Recursos Naturales e Infraestructura

Números publicados

Un listado completo así como los archivos pdf están disponibles en

www.cepal.org/publicaciones

167. Estado de implementación del Programa de Acción de Almaty en América del Sur, Gabriel Pérez-Salas, Ricardo J. Sánchez, Gordon Wilmsmeier (LC/L.3892), 2014.
166. Políticas e institucionalidad en materia de agua potable y saneamiento en América Latina y el Caribe, Franz Rojas Ortuste (LC/L.3822), 2014.
165. Notas sobre la teoría de la empresa pública de servicios de infraestructura y su regulación, Patricio Rozas Balbontín y José Luis Bonifaz F. (LC/L.3793), 2014.
164. Políticas tarifarias y regulatorias en el marco de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y el derecho humano al agua y al saneamiento, Emilio J. Lentini y Gustavo Ferro (LC/L.3790), 2014.
163. La Argentina y el Estado Plurinacional de Bolivia, más que partícipes de una frontera común: desarrollo sostenible, inversiones y política en torno a los recursos del gas natural, Andrés H. Arroyo Peláez (LC/L.3701), 2013.
162. Gestión pública y servicios públicos: notas sobre el concepto tradicional de servicio público, Patricio Rozas Balbontín y Michael Hantke-Domas (LC/L.3648), 2013.
161. Seguridad de la cadena logística terrestre en América Latina, Gabriel Pérez Salas (LC/L.3604), 2013.
160. El papel del transporte con relación a los Objetivos de Desarrollo del Milenio, Lorena García Alonso y Ricardo J. Sánchez (LC/L.3514), 2012.
159. Políticas portuarias, Octavio Doerr (LC/L.3438), 2011.
158. Infraestructura y equidad social: experiencias en agua potable, saneamiento y transporte urbano de pasajeros en América Latina, Gustavo Ferro y Emilio Lentini (LC/L.3437), 2011.
157. Terremoto en Chile. Los efectos sobre la infraestructura y el desarrollo, Patricio Rozas Balbontín (LC/L.3436), 2011.
156. La industria extractiva en América Latina y el Caribe y su relación con las minorías étnicas, Ana María Aranibar, Eduardo Chaparro Ávila y René Salgado Pavez (LC/L.3411), 2011.
155. Principios de políticas de infraestructura, logística y movilidad basadas en la integralidad y la sostenibilidad, Georgina Cipoletta Tomassian (LC/L.3328) 2011.
154. Sistemas aeroportuarios, servicio público e iniciativa privada, Bernardo Sánchez Pavón (LC/L.3343), 2011.
153. La brecha de infraestructura en América Latina y el Caribe, Daniel Perrotti y Ricardo J. Sánchez (LC/L.3342), 2011.
152. Eficacia institucional de los programas nacionales de eficiencia energética: los casos del Brasil, Chile, México y el Uruguay, Beno Ruchansky, Odón de Buen, Gilberto Januzzi, Andrés Romero (LC/L.3338), 2011.
151. El alza del precio del petróleo y su impacto en los fletes marítimos de productos exportados por Chile en contenedores, Sebastián Faúndez, Nanno Mulder, Gabriel Pérez Salas y Ricardo J. Sánchez (LC/L.3322), 2011.
150. Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales, Georgina Cipoletta Tomassian, Gabriel Pérez Salas y Ricardo J. Sánchez (LC/L.3226), 2010.
149. La industria del transporte marítimo y las crisis económicas, Georgina Cipoletta Tomassian, Ricardo J. Sánchez (LC/L.3206-P), N° de venta S.10.II.G.19 (US\$ 10,00), 2010.
148. Puntos de conflicto de la cooperación e integración energética en América Latina y el Caribe, Ariela Ruiz-Caro, (LC/L.3187-P), N° de venta S.10.II.G.08 (US\$ 10,00), 2010.
147. Gestión de la industria petrolera en período de altos precios del petróleo en países seleccionados de América Latina, Humberto Campodónico, (LC/L.3162-P), N° de venta S.09.II.G.136 (US\$ 10,00), 2009.
146. Contabilidad regulatoria, sustentabilidad financiera y gestión mancomunada: temas relevantes en servicios de agua y saneamiento, Diego Fernández, Andrei Jouravlev, Emilio Lentini, Angel Yurquina (LC/L.3098-P), N° de venta S.09.II.G.80 (US\$ 10,00), 2009.

RECURSOS NATURALES E INFRAESTRUCTURA

Series

C E P A L

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
ECONOMIC COMMISSION FOR LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN
www.cepal.org