

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA CONTADURÍA PÚBLICA



PETAENG - VERSIÓN XI

Plan Excepcional de Titulación para Estudiantes Antiguos No Graduados

MODULO DE ACTUALIZACION

Para la obtención del Grado Académico de Licenciatura

**“ANÁLISIS Y LINEAMIENTOS TRIBUTARIOS GENERALES,
TÉCNICOS, SOCIALES Y ORGANIZACIONALES DEL
TRANSPORTE DE CARGA INTERDEPARTAMENTAL”**

Autor: Ramiro Ronald Montecinos Janco

La Paz – Bolivia

2023

DEDICATORIA

El presente trabajo – informe lo dedico íntegramente a mis queridos padres, por ser las personas que siempre me guían, escuchan y aconsejan.

AGRADECIMIENTO

Doy gracias a dios por haberme dado la vida y la oportunidad de poder investigar y así compartir mis conocimientos y valores con aquellos con quienes me siento apreciado y a quienes me debo dentro de ese camino del aprender, buscando siempre ser mejor cada día.

A las empresas de servicios: como Seguros Illimani S.A., Sindicato de Transporte Sagrado Corazón de Jesús, Agencia despachante de aduana Bruseco SRL. Y otras por haberme concedido la oportunidad de aplicar mis capacidades.

RESUMEN DEL TRABAJO

El campo de los tributos generales, técnicos, sociales y organizacionales del transporte de carga interdepartamental, tiene una norma especial que es la Ley General de Aduanas, en la cual se debe encaminar un análisis de auditoría tributaria, considerando aspectos importantes de normas, procedimientos y otros aspectos importantes.

Muchos prestigiosos profesionales, han analizado respecto a la materia, sin embargo, en nuestro contexto nacional, existe una falta de actualización en materia aduanera considerando que permanentemente la Aduana Nacional de Bolivia va actualizando sus normas y procedimientos de forma constante acorde a las necesidades y para un desempeño eficiente.

El presente trabajo busca analizar los aspectos provenientes de los “tributos generales, técnicos, sociales y organizacionales del transporte de carga interdepartamental” y su efecto en el derecho tributario. También una de las causas que me estimularon a investigar este tema citado, es la falta de conocimiento que tiene la sociedad respecto al tema mencionado, que afectan sin lugar a dudas a los ingresos económicos del estado.

Los perjuicios e incidencia en el transporte de carga interdepartamental, en temas tributarios por conflictos sociales de distinta temática que afecta a la logística en las rutas del inicio donde el remitente entrega su mercadería, la ruta hasta el destino final y conclusión del ciclo del transporte de carga interdepartamental.

CONTENIDO

1. INTRODUCCION	1
2. ASPECTOS METODOLOGICOS DE ANALISIS	3
2.1 Objetivo General	3
2.2. Objetivos Específicos	3
2.3 Justificación	3
2.4 Alcance	4
2.5 Nivel de Investigación	4
2.6 Técnicas de investigación	5
3. MARCO PRÁCTICO	5
3.1 Bolivia y el Sector de transporte	6
3.2 El sector transporte en la economía boliviana	7
3.3 Definición	8
3.4 Elementos del sistema de transporte	11
3.5 Clasificación de los sistemas de transporte	12
3.6 Obligaciones Legales de las empresas de transporte para su inscripción	12
3.7 Aspectos tributarios	13
3.7.1 Categorías de los contribuyentes del servicio de transporte de carga	14
3.7.2 Los entes que pertenecen a estos regímenes	16
3.7.3 Impuestos que pagan las empresas de transporte de carga interdepartamental	17
3.7.4 Tablas de categorización para el pago del IUE de personas naturales, sindicatos y asociaciones de transporte de carga interdepartamental.	17

3.7.5 Fechas de vencimiento de los impuestos mensuales	18
3.7.6 Fecha de vencimiento del impuesto anual (IUE – F. 501)	18
3.8 Conceptos	19
3.9 Tipos	20
3.10 Clasificaciones	20
3.12 Funciones del Transporte	22
3.13 Principales Rutas y Costos del Transporte Carretero	23
3.14 Determinantes de la Competitividad económica en el transporte terrestre de carga	24
3.14.1 Transporte y productividad	24
3.14.2 Transporte y competitividad	26
3.14.3 Transporte e inversiones	32
3.14.4 Sistemas estáticos cerrados	33
3.14.5 Transporte, comercio, integración económica y competitividad	36
3.14.6 Transporte y dinámica demográfica	56
3.14.7 Encadenamiento Extra Sectorial	61
3.14.8 La Integración del Comercio Internacional	62
3.14.9 Bolivia país de Integración Regional	67
4. CONCLUSIONES	68
5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	70
6. ANEXOS	70

1. INTRODUCCION

El presente trabajo informe se denomina ANÁLISIS Y LINEAMIENTOS TRIBUTARIOS GENERALES, TECNICOS, SOCIALES Y ORGANIZACIONALES DEL TRANSPORTE DE CARGA INTERDEPARTAMENTAL, que hace referencia a los Tributos en el servicio de transporte de carga interdepartamental.

De acuerdo a los requisitos exigidos en el reglamento del PETAENG gestión 2023 se realiza este trabajo como una necesidad de exponer temas llevados a cabo en los cursos de actualización en sus diferentes asignaturas. La elección del presente tema es el resultado de un análisis de la necesidad de profundizar los aspectos teóricos sobre temas de análisis y lineamientos tributarios generales, técnicos, sociales y organizacionales del transporte de carga interdepartamental que fundamenta el presente trabajo.

El informe trabajo tiene la finalidad de analizar y describir los aspectos metodológico, teórico y operativo que comprende temas de análisis y lineamientos tributarios generales, técnicos, sociales y organizacionales del transporte de carga interdepartamental

En consecuencia, el análisis de la temática ha sido el aspecto fundamental en la elaboración del presente trabajo informe.

El análisis comprende los siguientes aspectos:

3. MARCO PRÁCTICO

3.1 Bolivia y el Sector de transporte

3.2 El sector transporte en la economía boliviana

3.3 Definición

3.4 Elementos del sistema de transporte

3.5 Clasificación de los sistemas de transporte

3.6 Obligaciones Legales de las empresas de transporte para su inscripción

3.7 Aspectos tributarios

3.7.1 Categorías de los contribuyentes del servicio de transporte de carga

3.7.2 Los entes que pertenecen a estos regímenes

3.7.3 Impuestos que pagan las empresas de transporte de carga interdepartamental

3.7.4 Tablas de categorización para el pago del IUE de personas naturales, sindicatos y asociaciones de transporte de carga interdepartamental

3.7.5 Fechas de vencimiento de los impuestos mensuales

3.7.6 Fecha de vencimiento del impuesto anual (IUE – F. 501)

3.8 Conceptos

3.9 Tipos

3.10 Clasificaciones

3.12 Funciones del Transporte

3.13 Principales Rutas y Costos del Transporte Carretero

3.14 Determinantes de la Competitividad económica en el transporte terrestre de carga

3.14.1 Transporte y productividad

3.14.2 Transporte y competitividad

3.14.3 Transporte e inversiones

3.14.4 Sistemas estáticos cerrados

3.14.5 Transporte, comercio, integración económica y competitividad

3.14.6 Transporte y dinámica demográfica

3.14.7 Encadenamiento Extra Sectorial

3.14.8 La Integración del Comercio Internacional

3.14.9 Bolivia país de Integración Regional

2. ASPECTOS METODOLOGICOS DE ANALISIS

2.1 Objetivo General

Analizar, describir y exponer temas de análisis y lineamientos tributarios generales, técnicos, sociales y organizacionales del transporte de carga interdepartamental.

2.2. Objetivos Específicos

- Identificar la literatura pertinente sobre temas de análisis y lineamientos tributarios generales, técnicos, sociales y organizacionales del transporte de carga interdepartamental.
- Seleccionar la temática relevante sobre temas de análisis y lineamientos tributarios generales, técnicos, sociales y organizacionales del transporte de carga interdepartamental.
- Analizar los aspectos pertinentes sobre temas de análisis y lineamientos tributarios generales, técnicos, sociales y organizacionales del transporte de carga interdepartamental.
- Emitir conclusiones sobre el tema referido.

2.3 Justificación

Se beneficiarán contadores, administradores, personas del rubro del transporte de carga interdepartamental de la aplicación que exige los temas de análisis y lineamientos tributarios generales, técnicos, sociales y organizacionales del transporte de carga interdepartamental.

Al aplicar procedimientos que garanticen la seguridad de la presentación de la información tributaria relacionada al servicio de transporte de carga interdepartamental.

Dará soluciones e información relevante sobre temas tributarios del servicio de transporte de carga interdepartamental de equipaje, encomiendas y carga, prestado por operadores nacionales dentro el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia y a los administradores de Terminales Terrestres.

2.4 Alcance

El presente trabajo describe, analiza e interpreta temas de análisis y lineamientos tributarios generales, técnicos, sociales y organizacionales del transporte de carga interdepartamental, desde el punto de vista contable.

2.5 Nivel de Investigación

El nivel de investigación adoptado en el presente trabajo informe se refiere a:

- a) Nivel exploratorio. - Porque la observación y el análisis de los fenómenos pertinentes permitió el reconocimiento e identificación de los aspectos de temas de tributación en el servicio de transporte de carga interdepartamental.
- b) Nivel descriptivo. - Porque se redactó estudios observacionales, no se intervino las variables de estudio, por tanto, se observó lo que ocurre con los fenómenos de estudio en condiciones naturales en la realidad. Los conceptos descriptivos se refieren a:
 - ¿Quiénes pertenecen a este régimen?
Personas naturales/empresas unipersonales
Asociación o sindicato de transporte (personas jurídicas)
 - ¿Qué impuestos pagan?
Fechas de vencimiento de los impuestos mensuales
Fechas de vencimiento de los impuestos anuales (IUE – F. 501)
 - Referencias
- c) Nivel explicativo. – Porque explica el comportamiento de temas de tributación en servicio de carga interdepartamental.

- d) Nivel aplicativo. – Plantea resolver problemas tributarios en el rubro del transporte de carga interdepartamental.

2.6 Técnicas de investigación

La información contenida en el trabajo informe se obtuvo de material bibliográfico de referencias de contenidos temáticos de cada asignatura cursada en los cursos de actualización PETAENG 2023.

Se recurrió a fuente bibliográfica física, pero primordialmente de medios digitales del internet a través de buscadores especializado.

La investigación de carácter documental se apoyó en la recopilación de antecedentes a través de documentos gráficos y literarios de donde se fundamentó el análisis y las conclusiones con lo aportado por diferentes autores.

3. MARCO PRÁCTICO

3.1 Bolivia y el Sector de transporte

En el Estado Plurinacional de Bolivia operan todos los modos de transporte (aéreo, terrestre, fluvial y lacustre). Sin embargo, la inexistencia de una costa marítima, obliga a la utilización de puertos extranjeros del Océano Pacífico (chilenos y peruanos) para la exportación de productos a los mercados internacionales.

Uno de los factores que complica el desarrollo del transporte en Bolivia, es la extensión territorial comparada con el reducido tamaño de la población de 10.389.903 habitantes (Fuente; INE, 2013) y puntos de producción y consumo.

Se requiere, por tanto, una extensa red de transporte para satisfacer a un reducido número de usuarios. Una de las mayores dificultades que tiene el sector productivo del país es la insuficiente infraestructura vial y servicios de transporte en todas sus 6 modalidades: carretero, ferroviario, aéreo y fluvial — lacustre. Existen poblaciones y centros de producciones que deben contar con más de un modo de transporte para facilitar el traslado de personas y bienes de una manera rápida y eficiente y generar el desarrollo económico tanto en la región como en el país. (Aruquipa, 2014)

El transporte aéreo-comercial, por sus características especiales se constituye en uno de los medios más idóneos para apoyar la integración política, social, económica y cultural de un país, colaborando en gran medida al intercambio de bienes con valor agregado (producción) y al desarrollo de la industria turística; aspectos fundamentales de crecimiento en el actual mundo moderno. (Aruquipa, 2014)

Un estudio de eficiencia económica del transporte terrestre (carretero) debe tomar en cuenta las características propias del sector para ser replicadas en modelos microeconómicos de tal forma que se pueda realizar un contraste de la teoría con la evidencia empírica. (Aruquipa, 2014)

3.2 El sector transporte en la economía boliviana

La reducción de los costos internos de transporte asegura a Bolivia que aproveche al máximo sus posibilidades de exportar y que las ganancias se distribuyan de manera más equitativa dentro del país. La contribución del sector transporte a la economía del país se encuentra alrededor de 9.3% del PIB.

Éste aporte se puede distinguir entre el transporte terrestre y almacenamiento (79.5%), aéreo (12.1%) y fluvial (0,5%). En los últimos años ha crecido levemente el transporte aéreo, el fluvial lleva carga pequeña entre poblados en las zonas de colonización y mínima carga comercial.

Se debe subrayar que los volúmenes de carga reportados en las estadísticas nacionales son menores a la realidad pues existe una cantidad que se mueve como contrabando, especialmente en el modo terrestre. El transporte representa el 6,97% de los empleos disponibles en Bolivia. Ofrece empleo al 16,4% de los trabajadores asalariados informales en el país, entre los trabajadores por cuenta propia representan el 5,2%, 3,7% de los asalariados formales y 9,2% de los patrones o empleadores. El índice de precios al consumidor muestra que el transporte captura una porción del 10,8% del gasto del ciudadano, influenciado en su mayor parte por el transporte público 7,52%, la gran parte de la población se transporta 10 por ese medio.

Es el segundo capítulo de gasto después de la alimentación. En cuanto a la inversión que se realiza en el sector, esta se encuentra en un promedio de 30% de la inversión total en el país en los últimos cinco años, lo que equivale a 160 millones de dólares corrientes para 1999, pero los proyectos de construcción de corredores bi-oceánicos que se quieren llevar a cabo, la conexión de sectores productivos, etc. exigirán que se pueda invertir mayores recursos, teniéndose programado elevar esta inversión a más de 300 millones de dólares durante los siguientes 5 años.

El estudio académico planteado se desarrollará en base a dos ejes temáticos:

- Transporte de carga en el territorio nacional
- Y los niveles de competitividad y análisis costo eficiencia del sector.

3.3 Definición

En este tiempo en que se discute la necesidad de contar con vías de comunicación y carreteras para la integración de Bolivia, este trabajo pretende informar el conocimiento de los lineamientos tributarios generales, técnicos, sociales y organizacionales del transporte de carga interdepartamental considerando como un sistema integral en su modalidad terrestre que rigen en el territorio nacional del estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al desarrollo económico del país.

Al ser este servicio de transporte de carga interdepartamental universal el estado debe regular que tenga un costo accesible, de calidad y que el servicio sea prestado en concordancia con los principios de transparencia, sostenibilidad con el medio ambiente, protección a la salud y la participación social.

El sistema de transporte integral debe llegar efectivamente a toda la población del país articulándola al desarrollo social, productivo y comercial.

Las competencias se disminuyeron según la Ley 165 (Ley General de Transporte) en:

- Competencia de gobierno central
- Competencia departamental
- Competencia municipal
- Competencia de los gobiernos autónomos indígenas originarios campesinos

Los principios generales en los que se basa la regulación en todos los niveles, es la Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicación y Transporte - A.T.T. que se encarga de supervisar, fiscalizar, controlar y regular el servicio de transporte

en todas sus modalidades, también el otorgar autorizaciones, realizar sanciones cuando amerite y además ver que los servicios que se prestan a los usuarios sean de buena calidad.

La ley establece fundamentalmente el desarrollo de infraestructura y de servicios orientados a la integración interna y externa con base en tres aspectos:

- Integrar las naciones y pueblos de Bolivia con el mundo con una adecuada infraestructura interna de transporte con mantenimiento de la red vial fundamental.
- Consolidar la integración del país mediante redes departamentales y municipales.
- Coadyuvar en el control y soberanía del territorio.

El modelo del tratamiento de temas tributarios en el transporte de carga interdepartamental se basa en la necesidad de contar con una herramienta del sector, debido a las características especiales con la que cuenta, el tratamiento diferente en el ámbito tributario de transporte nacional.

“El transporte de carga interdepartamental forma parte de la cadena de distribución, ya que cumple con el transporte de los productos a un determinado costo (el cual es conocido como flete). Este traslado se realiza desde el punto de partida hacia el destino final de la mercadería, sin embargo, la carga durante este trayecto pasara por lugares de embarque, almacenaje y desembarque”. (Arista Martínez, 2017)

El servicio de carga, conocido por muchos como el servicio de distribución, logística, gestión de distribución, entre otros es una pieza importante en el proceso económico del país debido a que va a incrementar o disminuir la eficacia del servicio de transporte de carga en el mercado y este resultado se refleja en el nivel de competitividad y el buen servicio que las empresas de carga ofrezcan al público.

Podemos destacar del servicio de transporte de carga, que los envíos que se realizan no son unidireccionales. Esto quiere decir que no siempre los envíos se van

a realizar del punto de partida al destino final, también se pueden dar en sentido inverso.

En nuestro país el servicio de transporte de carga forma parte del sector privado, donde rige las reglas establecidas por el estado con la finalidad de garantizar un buen servicio de dicha actividad, por lo cual existe una estrecha relación entre el dinamismo de la economía con la cantidad de viajes y el volumen de carga. El objetivo es el buen funcionamiento de todos los elementos del sistema de transporte de carga para así coadyuvé al fortalecimiento de la economía del país y del propio sector. (Aparicio, 2021)

Las rutas de traslado que el servicio de transporte de carga emplea es determinada por los factores como la distancia, el tamaño de la sección vial, y la regulación urbana, este último según la zona a la que pertenezca. (Bolivialmpuestos.blog, 2019)

Por ende, el transporte de carga no solo se puede tratar con políticas de transporte urbano, sino que además interviene otros factores debido a que es un servicio que se da a nivel nacional trasladando mercancía como importaciones y exportaciones que van desde un determinado punto hacia el destino final, lo cual va a generar un incremento en la economía general del país y el incremento del movimiento de mercadería, lo cual finalmente es positivo para el país y la ciudad en particular.

“El transporte de mercancías cuenta con varios componentes esenciales para lograr un mejor desempeño, entre ellos podemos citar:

- La infraestructura, en la cual se incluyen las vías naturales o artificiales (carreteras) y las terminales.
- Las operaciones, compuestas por los modos de movilización que pueden ser unimodal o multimodal, es decir que involucran más de un medio de transporte, las unidades de operación (vagones, camiones, barcos, aviones) y operadores de unidades.
- Los servicios que incluyen tanto a los proveedores individuales como corporativos (transportistas) y los usuarios individuales o corporativos

(importadores, exportadores, comercializadoras o consejo de usuarios)”
(Arista Martínez, 2017)

3.4 Elementos del sistema de transporte



1. Remitente: punto de origen es el oferente del servicio
2. Logística: mecanismo de control y planificación
3. Vehículo: es el medio de transporte más adecuado para efectivizar la estrategia de transporte
4. Destinatario: punto de destino, demandante del servicio, es el consumidor
5. Tramo: lugar de origen y de llegada

El sistema de transporte de acuerdo a la ley 195 sistema integral de transporte, menciona que una de las modalidades es el servicio de transporte terrestre, presentación del servicio por medio de las carreteras. Tiene terminales de origen y destino, oficinas de transporte y terminal de pasajeros. A veces la llegada es en el depósito de los clientes. (Bolivialmpuestos.blog, 2019)

3.5 Clasificación de los sistemas de transporte

a) según la ley 195 sistema integral de transporte:

- Transporte público: de interés público y sirve al bien común tiene unidades que no son de propiedad de los usuarios
- Transporte privado: unidades de transporte en las que el usuario es propietario de los mismos, no es de carácter público

b) De acuerdo al servicio que prestan:

- Transporte de pasajeros
- Transporte de carga
- Transporte mixto o combinado

c) de acuerdo a sus características:

- Transporte del régimen general
- Transporte del régimen simplificado

3.6 Obligaciones Legales de las empresas de transporte para su inscripción

Las empresas de transporte de carga requieren los siguientes requisitos:

- Acta de constitución
- Registro en SEPREC
- Número de identificación tributaria
- Registro en la oficina de trabajo
- Adquisición de seguro

- Certificado de registro de propiedad – vehículo automotor (CRPVA) emitido por el registro único para la administración tributaria municipal (RUAT)
- Seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)
- Factura o aviso de cobranza de consumo de energía eléctrica (1) del Domicilio Fiscal y Habitual (Antigüedad no mayor a 60 días calendario (2) a la fecha de inscripción)
- Croquis del Domicilio Fiscal y/o Habitual.

Asociación o sindicato de transporte (Persona Jurídica)

- Testimonio de constitución o documento que acredite la personería jurídica.
- Documento de Identidad de los afiliados y del representante legal vigente.
- Poder Notariado que establezca las facultades del Representante Legal.
- Factura o aviso de cobranza de consumo de energía eléctrica (3) del domicilio fiscal y del Representante Legal (Antigüedad no mayor a 60 días calendario (4) a la fecha de emisión).
- Croquis del domicilio fiscal y habitual de representante legal.

3.7 Aspectos tributarios

En nuestro país tenemos varias normas que han sufrido modificación a través del tiempo, mencionaremos las más relevantes:

- DS 21642 de 30 de junio de 1987 se establece un sistema tributario integrado (STI) de carácter transitorio, mediante DS 23027 se reglamente este régimen.
- DS 22835 de 14 de junio de 1991, excluyo del STI al transporte interdepartamental e internacional.
- DS 28585 y 28988 (2006) que establecen la obligación de las empresas de transporte pasajeros y carga pesada pasan al régimen general.

3.7.1 Categorías de los contribuyentes del servicio de transporte de carga

I. Régimen especial

Sistema tributario integrado: las personas que se benefician de este sistema son aquellas que tengan a su nombre hasta dos vehículos que se dediquen al transporte público urbano de pasajeros o de carga y al transporte público interprovincial de pasajeros o de carga.

El Sistema Tributario Integrado (STI) fue creado para facilitar el pago de impuestos de un determinado sector de contribuyentes.

¿Quiénes pertenecen al Sistema Tributario Integrado?

Personas Naturales que prestan servicio de:

- Transporte Público Interprovincial de pasajeros y/o carga.
- Transporte público urbano de pasajeros y/o de carga.
- Que tengan registrado a su nombre hasta dos (2) vehículos.

¿Quiénes no pertenecen al Sistema Tributario Integrado?

- Quienes prestan el servicio de transporte interdepartamental de carga y/o pasajeros.
- Aquellos que prestan el servicio de transporte nacional y/o internacional de carga y/o pasajeros.
- Aquel que posea más de dos vehículos.
- Quienes pertenezcan a otro Régimen (Régimen General, Régimen Tributario Simplificado y Régimen Agropecuario Unificado).
- Empresas de transporte urbano.
- La principal característica del régimen especial es que los contribuyentes no emiten factura.

II. Régimen general

Las personas naturales o jurídicas que pertenecen a este régimen son las personas que prestan el servicio de:

- ° Transporte interdepartamental de carga o pasajeros
- ° Transporte nacional e internacional de carga o pasajeros
- ° Personas que posean más de dos vehículos
- ° Empresas de transporte

Vemos también el marco normativo relevante:

Transporte interdepartamental de pasajeros y carga (RND 17-06)

RESOLUCIÓN NORMATIVA DE DIRECTORIO N° 10-0017-06 ADECUACIONES PARA LA INSCRIPCIÓN Y FACTURACIÓN DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL E INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y CARGA

Artículo 2.- (Inscripción) I. Se aclara que los sujetos pasivos o terceros responsables que realizan la actividad de transporte interdepartamental y/o internacional de pasajeros y carga, a efecto de la regularización de la inscripción preliminar, deberán presentar su Declaración Jurada de solicitud de inscripción o modificación de datos, utilizando los siguientes formularios

- a. Formulario 4591 – 1 Inscripción – Régimen General.
- b. Formulario 4595 – 1 Modificación de Datos – Régimen General

II. Asimismo deberán acompañar a su solicitud la documentación dispuesta por el Artículo 5 de la Resolución Normativa de Directorio N°10-0032-04 de 19 de noviembre de 2004, según corresponda.

Artículo 3.- (Facturación) I. Los referidos sujetos pasivos, deben emitir factura, notas fiscales o documentos equivalentes por toda prestación de servicios de transporte interdepartamental y/o

internacional de pasajeros y carga, aplicando lo dispuesto por la Resolución Administrativa N° 05-0043-99, la Resolución Normativa de Directorio N° 10-0048-05 del 14 de diciembre de 2005 y el párrafo II de la Disposición Transitoria Única de la Resolución Normativa de Directorio N° 10-0015-06 de 28 de abril de 2006

- III. En caso que operen con varios puntos de emisión, podrán distribuir los talonarios correspondientes a la venta de servicios por transporte de pasajeros y carga, entre los distintos puntos de emisión. A este efecto, se entenderá como punto de emisión las casetas, vendedores ambulantes, vehículos de servicio y cualquier otro lugar en la que se haga efectiva la venta de servicios de transporte de pasajeros y carga. (RESOLUCIÓN NORMATIVA DE DIRECTORIO N° 10-0017-06, 2006)

3.7.2 Los entes que pertenecen a estos regímenes

- Personas Naturales
- Empresas Unipersonales
- Empresas Jurídicas

Afiliadas o no a líneas sindicales, que poseen hasta 2 vehículos a su nombre con una antigüedad igual o mayor a los 6 años y presten servicio de transporte interdepartamental de pasajeros y/o carga.

Para obtener el tratamiento especial, al inscribirse deben seleccionar transporte de pasajeros y/o carga interdepartamental.

3.7.3 Impuestos que pagan las empresas de transporte de carga interdepartamental

IMPUESTO	BASE IMPONIBLE	ALÍCUOTA	FORMULARIO
IVA	Se determina sobre la totalidad de ingresos por concepto de la prestación de servicio de transporte de personas y/o carga.	13%, que se aplica sobre el servicio de transporte realizado (Débito) y Compras efectuadas (Crédito).	Formulario 200, presentación MENSUAL, con o sin movimiento.
IT	Se determina, sobre la base de los ingresos brutos generados por la prestación del servicio.	3%, que se aplica sobre los ingresos brutos.	Formulario 400, presentación MENSUAL, con o sin movimiento.
RC-IVA Agente de Retención	Se determina sobre los sueldos y salarios del personal dependiente.	13%, del Ingreso neto percibido menos cuatro Salarios Mínimos Nacionales y deducciones de Ley.	Formulario 608, presentación MENSUAL, sólo los meses que tenga impuesto a pagar.
IUE	Se paga un monto fijo de manera anual.	El importe de pago es por vehículo, de acuerdo a la tabla establecida, el mismo que es actualizado cada año por el SIN.	Formulario 501, presentación ANUAL con o sin movimiento.

3.7.4 Tablas de categorización para el pago del IUE de personas naturales, sindicatos y asociaciones de transporte de carga interdepartamental.

Transporte interdepartamental de carga por carretera (camiones en consideración a su tonelaje)

TIPO DE VEHÍCULO	CAPACIDAD DE CARGA POR VEHÍCULO (Toneladas)		IUE
	DESDE	HASTA	
Livianos	> 1	11	Bs. 3,749.-
Medianos	> 11	18	Bs. 4,124.-
Pesados	> 18	Adelante	Bs. 4,874.-

3.7.5 Fechas de vencimiento de los impuestos mensuales

De acuerdo al último dígito del NIT:

Terminación 0	Hasta el 13 de cada mes.
Terminación 1	Hasta el 14 de cada mes.
Terminación 2	Hasta el 15 de cada mes.
Terminación 3	Hasta el 16 de cada mes.
Terminación 4	Hasta el 17 de cada mes.
Terminación 5	Hasta el 18 de cada mes.
Terminación 6	Hasta el 19 de cada mes.
Terminación 7	Hasta el 20 de cada mes.
Terminación 8	Hasta el 21 de cada mes.
Terminación 9	Hasta el 22 de cada mes.

El RC – IVA AR (F. 608) solo se presenta cuando se tiene dependientes y existe un impuesto retenido.

3.7.6 Fecha de vencimiento del impuesto anual (IUE – F. 501)

El cierre de gestión es el 31 de diciembre y se cuenta con 120 días adicionales para su declaración y pago (Es decir hasta el 29 de abril de la siguiente gestión).

3.8 Conceptos

- I. Transporte: Se puede entender y emplear como la acción de llevar bienes o personas, de un lugar a otro. También como el conjunto de los diversos medios para el traslado de bienes o personas.

Los medios de transporte han tenido y seguirán teniendo un papel de primer orden en la historia de la humanidad. Su constante evolución, que va desde el propio esfuerzo físico humano y el uso de animales hasta la invención de las maquinas, ha permitido el desarrollo alcanzado por el intercambio comercial. (Arista Martínez, 2017)

- II. Transporte nacional: Es una empresa autorizada para efectuar transporte entre distintos puntos del territorio nacional.

- III. Flete: Se denomina flete al traslado o transporte de bienes desde el puerto de origen hasta el puerto de destino, o desde una bodega localizada en un país determinado hasta otra situada en un país distinto, cruzando las fronteras de dos o más países, por cualquier medio de transporte, por cuyo servicio se cobra un valor (llamado flete) que se expresa en el conocimiento de embarque, guía aérea, terrestre o carta de porte. Los fletes constituyen, dentro de la contabilidad nacional, parte de los servicios internacionales de mayor frecuencia relativa en la balanza de pagos.

La tarifa del flete se basa en el peso (tonelada) o en el volumen (cubico). El armador cobra lo que sea más conveniente para obtener ingresos. Es determinada para cobrar fletes por mercadería. Cuando no está identificada, será cobrada como tarifa general, que es más elevada. Para evitar mayores costos, se debe combinar previamente el flete con la agencia marítima del armador o con la conferencia de fletes. (Bolivialmpuestos.blog, 2019).

3.9 Tipos

- I. El camión: Es uno de los medios de transporte y de carga más populares e importantes de la sociedad actual. Es un vehículo automóvil grande y potente, que está constituido por una cabina en la que va el conductor y una gran caja o depósito, que está destinado al transporte de carga pesada por carretera.
- II. El tractocamión: Al que nosotros siempre llamamos cabeza, es un camión por sí solo, pero con la particularidad, que no sirve “para cargar cosas”, si no para “arrastrar”. Arrastra un semirremolque, al que nosotros llamamos plataforma, gabarra, chata o simplemente remolque.
- III. Camión articulado: Los camiones articulados, son aquellos que están formados por al menos dos estructuras rígidas, unidas por un punto de articulación. Existen 2 tipos de camiones articulados, que son, el tráiler y el tren de carretera.
- IV. Tráiler: Es un conjunto de vehículos, formado por dos partes, la primera llamada técnicamente tractocamión, y la segunda llamada semirremolque, y transporta carga sin necesitar la segunda parte, y un remolque.
- V. Tren de carretera: Es un conjunto de vehículos, formado por dos partes, la primera es un camión rígido, que puede desplazarse por sí mismo.

3.10 Clasificaciones

La actividad de servicios de transporte se clasifica en:

1. Según el ámbito de operación:

Nacional: El autorizado para efectuar transporte entre distintos puntos del territorio nacional.

Cuando es marítimo, fluvial, lacustre, o aéreo, también se le conoce como cabotaje.

Internacional: El autorizado para efectuar transporte con el exterior del territorio nacional, es decir, entre naciones.

Mixto: El autorizado para efectuar transporte, tanto entre distintos puntos del territorio nacional, como el exterior.

2. Según la nacionalidad de su matrícula:

Nacional: Si su matrícula ha sido expedida en el país.

Extranjero: Si su matrícula ha sido expedida por otro país.

3. Según el medio natural donde opera:

Marítimo: Navegación por mar, ríos (fluvial) y lagos (lacustre).

Aéreo: Navegación por aire.

Terrestre: Vehículos proyectados para circular en tierra.

4. Según su función:

Carga: Transporte de mercancías

Pasajeros: Transporte de personas

Encomiendas: Transporte de pequeños bultos. Normalmente este tipo de transporte se hace en comportamiento especial en el transporte de pasajeros.

5. Según el modo:

Ordinario: Un solo modo de transporte (marítimo, aéreo o terrestre)

Multimodal, intermodal, o combinado: Dos o más modos diferentes de transporte en una operación de tránsito aduanero.

3.11 Formas

Los servicios de transporte pueden efectuarse de tres diferentes formas:

- Marítimo: Navegación por mar, ríos (fluvial) y lagos (lacustre)
- Aéreo: Navegación por aire
- Terrestre: Vehículos proyectados para circular en tierra.

3.12 Funciones del Transporte

Funciones de la naturaleza geográfica y ecológica (relativas al territorio y al hábitat del hombre): los medios del transporte y su evolución han configurado la capacidad del hombre a la hora de poblar territorios y de sobrevivir a partir de ellos. (Arista Martínez, 2017)

Funciones económicas: distribuye las mercancías finalizando el trabajo de los productos y permite a su vez que otros puedan trabajar con dichas mercancías. (Aparicio, 2021)

Funciones políticas y estratégicas: da la posibilidad de acceso a determinados territorios y facilita las relaciones entre poblaciones.

Funciones sociales, recreativas y de mejora de la calidad de la vida: los transportes han incrementado la libertad, la movilidad de las personas, las relaciones interpersonales.

Los transportes ayudan al desarrollo económico, social, político y cultural. El aspecto de las ciudades está configurado por las infraestructuras y los nuevos medios.

Las actividades del transporte (un sistema muy importante al estar formado por muchos componentes relacionados entre sí) influyen muy notablemente en nuestra sociedad.

De sus funciones económicas tenemos entre ellas de naturaleza geográficas y ecológica (relativas al territorio y al hábitat del hombre), la que distribuye las mercancías finalizado el trabajo de los productores y permite a su vez que otros puedan trabajar con dichas mercancías, políticas y estratégicas que da la posibilidad de acceso a determinados territorios y facilita las relaciones entre poblaciones y las funciones sociales, recreativas y de mejora de la calidad de la vida incrementado la libertad, la movilidad de las personas y las relaciones interpersonales. (Bolivialmpuestos.blog, 2019)

El transporte internacional es altamente sensible a todas las situaciones socio – económicas – políticas mundiales y hasta las coyunturales provenientes de la naturaleza (climatología, cosechas). Tienen falacias tanto en el sector privado como público que hace que no sea tan efectivo como debiera. Costo del transporte representa cerca del 30% del valor de las mercancías, es importante negociarlo obteniendo beneficios.

El transporte debe llevar las mercancías al destino en perfectas condiciones y a un costo razonable.

Para poder competir adecuadamente en la realización de un transporte internacional deben estudiarse a calcularse muy bien los fletes, analizando los pros y contras de la operación, posición de compra y entrega, puerto de salida y destino, transbordos, demoras, penalizaciones, despacho aduanero, restricciones de circulación, días festivos, huelgas, tránsitos, etc.

3.13 Principales Rutas y Costos del Transporte Carretero

El siguiente cuadro identifica las principales rutas de transporte de interés para la conexión de Bolivia con los Estados de Rondonia y Acre Estados de Brasil. Incluye, también, los costos referenciales de transporte de carga por carretera en camiones de 25 toneladas para los tramos respectivos, a pesar de que dependan, también, de variables en función del producto transportado.

ÍTEM	RUTA	DISTANCIA (KM.)	VALOR US\$/TON
01	La Paz—Santa Cruz	867	33,54
02	Santa Cruz — Cochabamba	460	29,67
03	Cochabamba — Santa Cruz	460	18,70
04	Oruro — Santa Cruz	696	26,01
05	Trinidad — Santa Cruz	556	33,54
06	Cochabamba — Oruro	200	14,83
07	Oruro — Cochabamba	200	14,83
08	La Paz — Cochabamba	371	18,70
09	Oruro — La Paz	230	11,18
10	Cochabamba — Arica	671	47,00
11	Santa Cruz — Puno	1097	83,00
12	Cochabamba — Puno	700	49,00

3.14 Determinantes de la Competitividad económica en el transporte terrestre de carga

¿Cómo se ha organizado el transporte en Bolivia? ¿El transporte ha influido en el desarrollo económico de estos países? El transporte, uno de los sectores que más stock de capital público necesita para desarrollar sus actividades, ha impactado decisivamente sobre la productividad y la competitividad de los países.

La adecuación de las infraestructuras y equipos a las necesidades de la demanda conduciría a unos mayores niveles de producción de las empresas y a crear en las regiones un entorno económico más favorable orientado a la comercialización de bienes y servicios en el mercado mundial.

3.14.1 Transporte y productividad

La correlación existente entre infraestructuras públicas y productividad se ha analizado ampliamente desde los años ochenta. Inicialmente, los expertos trataron de explicar las caídas de la productividad en los países desarrollados, encontrándose una relación positiva entre capital público y productividad.

Los argumentos analíticos pueden encontrarse en ArrowyKurts (1972); Ratner (1983); Da SivilaCostsEllson y Martin (1987) 44 Este resultado se hizo más evidente en los artículos publicados por Aschauer(1989a, 177 – 200; 1989b, 171 – 188) en los que, partiendo de una función de producción Cobb–Douglas, evaluó empíricamente los efectos del capital público sobre el output y su nivel de crecimiento para la economía estadounidense, concluyendo que el descenso de la productividad norteamericana estuvo influido por la desaceleración en la acumulación de capital público de Estados Unidos. Las advertencias que Aschauer realizó a las Autoridades de ese país en materia de política económica generaron un gran impacto. Esta evidencia empírica se corroboró de nuevo en Estados Unidos,

a los que se añadieron los estudios regionales en América Latina y algunos trabajos realizados en España y en Suecia

El debate académico que se suscitó en relación con el denominado —efecto Aschauerll llevó a mejorar la metodología utilizada para evitar la —causación inversa.

En materia de transporte, la literatura económica relativa a su impacto sobre el output ha sido escasay sus procedimientos han seguido enfoques similares a los aplicados para las infraestructuras en su conjunto. En los trabajos se ha acostumbrado emplear una función de producción o de costes, separando el stock de capital del transporte del stock de otras infraestructuras públicas con la finalidad de analizar su incidencia sobre el PIB, la productividad o los costes. Un planteamiento diferente lo presentaron Cantos, Gumbau–Albert y Maudos (2005, 30 – 44), quiénes estimaron dos modelos que incluían una función de producción y otra con la productividad total de los factores, desagregando por modos de desplazamiento. En todas las investigaciones realizadas se ha evidenciado un efecto positivo de las infraestructuras de transporte sobre él se pueden citar los trabajos de Nadiri y Mamuneas (1991, 1 – 35), Berndt y Hansson (1992, 151 – 168), Argimón, et al. (1993, 1 – 50) y de Calderón y Servén (2003, 101 – 125).

La causación inversa implicaría que un mayor crecimiento económico supusiera la realización de más inversiones en infraestructuras y no al contrario. 45 productos, observándose que las mayores repercusiones se han generado más por el stock de capital en carreteras que en ferrocarriles, puertos o aeropuertos. Los estudios en el ámbito regional también han mostrado que estas infraestructuras han ocasionado importantes efectos spill–over, como consecuencia de su dinamización en las actividades económicas de las regiones cercanas. Otro aspecto relevante que se ha señalado en diversas investigaciones ha sido el influjo de los enlaces que el transporte ha mantenido con el resto de los sectores.

En la mayoría de los países en desarrollo, las infraestructuras han supuesto casi la mitad de toda la construcción; lo cual, a su vez ha constituido cerca de la mitad de

la formación bruta de capital fijo. Por tanto, una buena calidad en las infraestructuras y servicios y unas redes de distribución eficientes tendrían un gran alcance en las actividades económicas. Por ejemplo, en la agricultura, la mejora del transporte rebajaría los precios de los inputs y, en consecuencia, los costes de producción. Para las actividades urbano–industriales, la calidad en el transporte influiría en los menores costes empresariales y en las decisiones de localización. Así que, aunque se han puesto de relieve los impactos del transporte sobre el resto de sectores de la economía, aún se deben desarrollar más trabajos teóricos que estudien sus conexiones con la productividad. Esta relación, en los modelos que se han llevado a cabo hasta el momento, ha resultado positiva y significativa, especialmente para el transporte por carretera que ha tenido una elasticidad mayor en las estimaciones. (Bolivialmpuestos.blog, 2019)

3.14.2 Transporte y competitividad

El transporte se ha considerado esencial para que los países alcancen un nivel que les permita participar de forma competitiva en los mercados internacionales y se ha convertido en una importante preocupación para algunos países. Diversos documentos han revelado la correspondencia entre ambas variables al indicar que unas buenas infraestructuras y servicios influenciarían positivamente en la competitividad de los países, pues su inserción y participación en los mercados dependería de una oferta de productos a precios atractivos, como consecuencia de los menores costes de transporte. En torno a la expresión de —competitividadII han surgido diversas conceptualizaciones.

Una primera definición se refiere a cómo los países y las empresas dirigen la totalidad de las competencias y habilidades necesarias para conseguir su progreso o sus beneficios. Es por ello que una característica relevante de la competitividad es la consideración de —conjuntoII. En segundo lugar, la competitividad corresponde, cuando sólo se analiza el contexto de los países, a un campo de la

teoría económica que estudia los hechos y políticas que conforman las capacidades de los países para crear y mantener un ambiente que conduzca a una mayor creación de valor económico para sus empresas y a más prosperidad para sus ciudadanos. Un tercer planteamiento relaciona el vocablo con la participación de los bienes y servicios de un país en el mercado mundial. Sin embargo, la mayoría de los analistas consideran que para entender adecuadamente la competitividad es necesario tomar en cuenta la productividad de una economía, la cual es medida por el valor de los bienes y servicios producidos por unidad de recursos naturales, humanos y de capital⁶. La competitividad se ha analizado teóricamente desde varios puntos de vista. Uno de ellos es el enfoque de la ventaja competitiva de Michael Porter (1991, 63 – 240) que considera que el éxito en el acceso a los mercados extranjeros⁵ Algunas aportaciones se pueden localizar en Baum y Tolbert (1985, 244), MOPT (1992, 22), Gwilliam entre los trabajos se pueden citar las aportaciones de la CEPAL Zarzoso (2005,4-22) y Darling (2005,1-4).⁶ Estas afirmaciones se muestran, por ejemplo, en Millán Constain (1999, 17) y en Michael Porter (2004, 30 – 31).⁴⁷ se produciría con la formación y competitividad de los denominados clusters. Estos conglomerados se encuentran determinados por la interacción de cuatro elementos: las condiciones de los factores, que abarca a las infraestructuras como uno de sus insumos, las condiciones de la demanda, los sectores conexos y auxiliares, así como la estrategia, estructura y rivalidad interior de las empresas. Atendiendo al primer elemento, la dotación y el rango de los componentes humanos, naturales, de conocimiento, de capital y de infraestructura se estimarían como relevantes para alcanzar la competitividad, por lo que sería fundamental crear recursos generalizados, como las redes viales, y recursos avanzados, que comprenden a las infraestructuras de transporte. La existencia de desventajas en alguno de estos campos constituiría un estímulo para innovar, originándose, así, una ventaja competitiva. El Estado debería crear el entorno para que las empresas puedan mejorar las ventajas competitivas. Los esfuerzos de las políticas públicas se tendrían que dirigir a la ampliación de la base productiva en infraestructura física, telecomunicaciones y capital humano, al estímulo de la innovación tecnológica y a la incorporación de la creatividad y el

conocimiento en las actividades productivas. La provisión de un marco institucional y de servicios eficientes eliminaría los obstáculos endógenos y exógenos en las empresas. De esta forma, se propiciaría la competitividad estructural, que implica reconocer no sólo que la competitividad empresarial refleja las prácticas gerenciales, sino que también deriva del vigor y eficiencia de la estructura productiva de una economía nacional, su infraestructura técnica y otros factores que determinan las externalidades sobre las cuales se construyen las empresas (Garay, 1998: 567; Bejarano, 1995: 19 y 23).⁴⁸ Otra argumentación en torno a esta problemática se basa en el enfoque de la competitividad sistémica, que tuvo su génesis con la toma de conciencia en los países en vías de desarrollo sobre la inexistencia o insuficiencia de un entorno empresarial eficaz que permitiera obtener la competitividad estructural. Su planteamiento también apoyaba la interconexión de los componentes reflejados en la anterior perspectiva, pero asumía que las instituciones tendrían, además, un papel esencial para conseguir la competitividad (Esser, et al., 1996: 39 – 52).

Para su estudio se especificaron los niveles —microll, —macroll, —metall y —mesoll, interrelacionados entre sí.

El —contexto microll implicaría adecuar el ámbito interno y el entorno de las empresas y de sus organizaciones para soportar la globalización de la competencia, la expansión de los competidores, la diferenciación de la demanda, la disminución de los ciclos de producción y las innovaciones. En el —entorno macroll, su inestabilidad afectaría a la operatividad, transparencia y eficiencia de los mercados de factores, bienes y capitales, que serían substanciales para que la asignación de los recursos en la economía fuera eficiente. Estos dos escenarios se completarían con los —niveles meta y mesoll. El primero se refiere a las políticas de apoyo y articulación de los procesos de aprendizaje, mientras que el segundo atañe a las estructuras de organización socioeconómica.

La competitividad sistémica también fue estimada por Millán Constain (1999, 23), quién incluyó los niveles —micro, —macro y —meso, suprimió el nivel —metall y añadió el que denominó —nivel pan económico, que comprende a la comunidad de

países y a las organizaciones internacionales. En la fase —microeconómica las funciones se orientan a la creación y sostenimiento de las ventajas comparativas; en la —meso económico, se configura y se promueve la estrategia competitiva; en la —macroeconómica, se establece el 49 ambiente competitivo; y en la —paneconómico, se favorece la globalización. Este autor también afirmó que las —infraestructuras de conectividadll (los transportes) apoyarían la competitividad al facilitar la conexión a los mercados globales. En tercer lugar, Coriat (1997, 64 – 76) ha expuesto la posición del enfoque de la competitividad global, que establece al menos doce factores que inciden en la competitividad. Los obstáculos a la inserción internacional de las empresas dependerían, por el lado de la demanda, de los requerimientos internacionales sobre normas técnicas, la diferenciación de los productos, la adaptación de normas culturales y la demanda de los consumidores. Desde el lado de la oferta, las restricciones provendrían de la ausencia de adaptación y desarrollo a los cambios tecnológicos novedosos que permitieran asegurar las condiciones de competencia en los mercados nacionales e internacionales. En esta perspectiva, se debe diferenciar entre la competitividad —costoll, que comprenden los costes del trabajo, del capital y de los insumos, y la competitividad —no costoll, que consiste en la posibilidad de ajustarse a demandas variadas y que abarca, entre otros, la capacidad instalada, el cumplimiento de las normas técnicas, la diferenciación de los productos, los tiempos de entrega, la especialización, la eficacia de las redes de compra y la comercialización. (Aparicio, 2021)

Como es obvio, en todos estos elementos, el transporte tendría un papel fundamental para la consecución de la competitividad. Todos estos estudios se han encaminado al logro de la competitividad empresarial al apreciarse que la suma de los resultados individuales conduciría al logro de la competitividad en los países.

Esta postura se ha superado con las aportaciones del enfoque de los determinantes de la competitividad que, abordado por Garay (1998, 569 – 570), consiste en la 50 aptitud empresarial para formular y aplicar estrategias coherentes que admitan la posibilidad de posicionarse significativamente en los mercados.

“Bajo esta contribución, se han subdivido los determinantes de la competitividad en factores empresariales, que son aquellos sobre los que las compañías tienen capacidad de decisión; estructurales, que se refieren al tipo de mercado, a la estructura industrial y al régimen de incentivos y regulaciones; y sistémicos, que son externalidades a las empresas y que comprenden los aspectos macroeconómicos, políticos, institucionales, legales, regulatorios, sociales, internacionales y de infraestructuras. Dentro de este último componente, se trataría de contar con una adecuada disponibilidad, calidad y coste de los transportes, las comunicaciones, los servicios tecnológicos, etc. para alcanzar los objetivos. Otra posición acerca de la competitividad es la que ha mantenido el International Institute for Management Development (IMD) (2005, 611), que sustenta que existen cuatro variables fundamentales necesarias para su obtención: funcionamiento económico, eficiencia gubernamental y de los negocios e infraestructuras, como se muestra a continuación en el siguiente gráfico 2. Este último factor ha englobado a las infraestructuras tecnológica, científica y básica. En la infraestructura básica es donde se incluiría al transporte, al sector sanitario, al medio ambiente y a la educación.”(Zeballos, 2020)

El IMD sostiene que, además, el entorno competitivo de un país viene determinado por cuatro fuerzas fundamentales, integradas dentro de una teoría conjunta, la cual es sistémica. Como se observa en el mismo gráfico 2, la primera dimensión contrapone la agresividad internacional de los países con su atractivo, si bien se deben combinar ambos factores para lograr la competitividad.

En segundo lugar, se conjugan la economía de proximidad con la de globalidad. En tercer término, se considera la posibilidad que tiene un país para conseguir su competitividad mediante activos o mediante procesos de transformación. Finalmente, el entorno competitivo varía según se adopte el modelo de promoción de riesgos o de consenso social.

GRÁFICO 1 LAS RELACIONES DE LA COMPETITIVIDAD GRÁFICO 2

Agresividad vs. atractividad	<ul style="list-style-type: none"> • Creación de valor añadido en las empresas. • Competitividad de las compañías. 	Activos vs. procesos
------------------------------	--	----------------------

* Funcionamiento económico		* Eficiencia en los negocios
* Eficiencia gubernamental	Sostenibilidad	* Infraestructuras (incluido el sector transporte)

Globalidad vs. proximidad	COMPETITIVIDAD DE LAS NACIONES	Cohesión social vs. afrontar el
---------------------------	---------------------------------------	---------------------------------

Por otra parte, el WEF (2008, 51 – 52) ha establecido que la competitividad es el conjunto de factores, políticas e instituciones que, a través de la productividad que generan, determinan el nivel de prosperidad que puede ser alcanzado por una economía. Este organismo se ha basado en tres principios para elaborar el Índice Global de Competitividad. (Pascua, 2004)

El primero se refiere a la necesidad de apoyarse en doce pilares de competitividad debido a la complejidad de la productividad. Entre estos pilares se encuentran las infraestructuras físicas, pues éstas se consideran un ingrediente básico para que las empresas puedan operar satisfactoriamente.

El segundo se asienta en la diferenciación en etapas del desarrollo, teniendo en cuenta que cada uno de los factores depende del nivel de progreso económico de los países.

El tercero establece que el desarrollo de las economías tiene lugar a través de un proceso de transición gradual entre las etapas anteriores, sin que se presenten saltos abruptos.

Todas estas contribuciones teóricas se dirigen a contemplar el papel de los transportes como uno de los factores de competitividad de los países. El desafío consistiría en disponer de un sistema de transporte eficiente que interconecte conexiones al país, así, se lograría su desarrollo integral derivado del aprovechamiento de su ventaja en los mercados.

3.14.3 Transporte e inversiones

La mayoría de los economistas han manifestado que la carencia o insuficiencia de inversiones en infraestructuras y servicios limitaría las posibilidades para la consecución de unas tasas de crecimiento sostenidas. La introducción de nuevos medios de traslado y/o la mejora de los ya existentes supondría un aumento del rendimiento marginal del capital y/o del valor principal de las nuevas inversiones como consecuencia de la ampliación de los mercados. Los gastos en este sector han generado dos efectos (De Reus, Mendoza, Campos y Nombela , 2003)

Directos: se refieren a cambios en la accesibilidad derivados de la relocalización, la oferta de los productores y consumidores, la renta de la tierra y los ahorros en los costes de producción y transacción. Indirectos: corresponden a los impactos multiplicadores, a las 53 externalidades pecuniarias, que aparecen cuando los intercambios de bienes y factores no reflejan los beneficios y costes sociales, y a las externalidades técnicas, que son aquellas en las que un agente produce un efecto externo sobre otro que no participaba en la transacción de mercado. La relación existente entre inversiones en transporte y crecimiento económico no tendría los efectos deseados si no se consideraran otros factores, como la disponibilidad de recursos naturales, la existencia de barreras de la naturaleza, la política de transporte y la ordenación del mercado. Posteriormente, los investigadores han ampliado estas conexiones entre inversiones en transporte y crecimiento económico, proponiendo un esquema de relaciones más extenso entre ambas variables. Uno de los planteamientos se observa y se visualiza cómo estas

inversiones producirían ganancias de bienestar y redistribución espacial, si bien también habría que tener en cuenta la presencia de externalidades positivas por su influencia sobre la prosperidad de los países. Martín Urbano (1996, 5) reconoció la fuerte interrelación entre estos dos componentes, asumiendo que los desembolsos en este sector estaban supeditados a la infraestructura terrestre instalada, a la localización, a la aglomeración y a la estructura sectorial de un territorio. Por su parte, Rozas y Sánchez (2004, 40) indicaron que las inversiones en transporte producirían incrementos de productividad y competitividad y una reducción en los precios relativos, lo cual tendría efectos positivos sobre las importaciones y las exportaciones, ambas relacionadas bidireccionalmente con el crecimiento económico.

3.14.4 Sistemas estáticos cerrados

Zonas estáticas y aisladas con economías en declive: la existencia de pobres transportes podría haber contribuido a su decadencia, pero su mejora no haría resurgir a estos territorios. Lugares en los que su accesibilidad está restringida a buenos corredores y regiones en decadencia. La realización de más inversiones en transporte tendría una escasa incidencia. En consecuencia, los países en vías de desarrollo con economías abiertas que tuvieran problemas de accesibilidad, podrían beneficiarse de las inversiones en transporte.

Pero muchos de ellos han puesto más énfasis en la construcción de nuevas infraestructuras que en su conservación (Baum y Tolbert, 1985: 259). En contraste, en los países desarrollados, donde se disponen de equipos fijos apropiados, las inversiones serían un complemento de otras variables económicas.

De hecho, Izquierdo de Bartolomé (2001, 45 y 46) indica que en los países subdesarrollados se han construido —infraestructuras de impulsiónll para generar el progreso económico en la zona de influencia, mientras que en las áreas más desarrolladas se han invertido en —infraestructuras de acompañamientoll para

aumentar la productividad y satisfacer la demanda. Esta diferenciación entre las diversas zonas geográficas llevaría a realizar un análisis de impacto, pudiéndose elegir entre múltiples métodos para su estimación. (De Reus, Mendoza, Campos y Nombela , 2003)

Las técnicas coste–beneficio y de control presupuestario ofrecerían la posibilidad de conocer la rentabilidad de los proyectos. La utilización de los modelos de simulación permitiría abarcar a varias regiones, sectores y actividades económicas, incluir la capacidad de producción de las empresas, el precio de los bienes y del suelo, así como los costes y beneficios de cada región.

Otros instrumentos de estudio acerca de la incidencia de las inversiones en transporte sobre una economía dada se enfocarían al estudio de los efectos sobre la red, la accesibilidad, la localización, la distribución y las transformaciones en el valor añadido, que englobarían los cambios en el empleo, la productividad y la calidad medioambiental. Tradicionalmente, las inversiones en infraestructuras de transporte han tenido en el sector público su principal fuente de obtención de recursos, porque los Estados fueron asumiendo la importancia que tenían los equipos fijos y móviles para el desarrollo de los países.

Esta provisión estatal de fondos no tuvo continuidad a mediados del Siglo XIX, cuando se comenzaron a efectuar grandes proyectos de inversión en transporte mediante la participación privada.

A principios del Siglo XX el Estado volvió, de nuevo, a encargarse de facilitar los recursos para la realización de estas inversiones. Posteriormente, los problemas presentados por el sector público, tal y como se mostrará más detenidamente en el apartado siguiente, llevó a un proceso de privatizaciones, desregulaciones y liberalizaciones a partir de la segunda mitad de los años setenta. Según la literatura económica, se debía tomar como referencia el comportamiento del mercado para poder hacer frente a la demanda heterogénea que compone al sector.

También se consideraba oportuno dejar actuar al mercado para incrementar las inversiones de las infraestructuras y servicios, de forma que mejorara su dotación.

La consideración del mercado como mejor fórmula para obtener los fines de política de transporte sería una opción calificada por Amos (2004, 3) como apropiada. Este autor establece que la experiencia internacional sugiere que las fuerzas del mercado constituirán un elemento importante para este.

Destacan los documentos de Sharp (1973, 21 – 34) y del Banco Mundial (1994, 52 – 88). 56 sector, porque la competencia podría lograr que su oferta de servicios fuera más eficiente. Esta presencia del sector privado en las infraestructuras, en general, y en el transporte, en particular, alcanzó su mayor impulso en los años noventa. No obstante, a mediados de ese período, el proceso se transformó para permitir una complementación entre los sectores público y privado para las inversiones en el sector.

En los países de América Latina la aplicación de esta fórmula no ha tenido los mismos resultados que en el resto de países industrializados⁸ debido a que los factores de tipo institucional han evitado que su implantación fuera exitosa. En relación con las instituciones, se ha desarrollado la denominada —Nueva Economía Institucional, la cual incorpora aspectos normativos y regulatorios. Muchos estudios⁹ revelan que los gastos públicos en infraestructuras dependen de la calidad y desarrollo de las instituciones y de los desequilibrios existentes tanto en el sector exterior como en las relaciones urbano–rural.

Las investigaciones también señalan que sería necesaria una intervención gubernamental mediante el establecimiento de leyes y normas regulatorias, debido a las imperfecciones que han caracterizado al sector.

En general, se asume que la aplicación de marcos normativos y la acción reguladora del Estado constituyen condiciones esenciales para que las inversiones en el transporte tengan una influencia positiva en el crecimiento ⁸ Para un estudio más detallado se puede examinar el documento —Financiamiento Privado de Infraestructuras¹¹ elaborado por la CAF (2004b, 8 – 9 y 128 – 141), donde se evidencia las diferencias y paralelismos que en materia de inversiones privadas en

transporte han presentado los países de América Latina frente a los de la Unión Europea.

En torno a este enfoque son relevantes las investigaciones llevadas a cabo por Levy y Spiller (1996, 215 – 266), Randolph, Bogetic y Hefley (1996, 1 – 63), Thomson (1998, 151 – 163), Estache (1999, 196 – 209), Langmyhr (2001, 159), Harris (2003, 1 – 47), Banco Mundial (2004a, 16). También destaca el estudio que realizaron Alonso, J. A. y Garcimartín, C. (2008, 54 – 75, 114 – 141 y 199 – 232) sobre el papel que el marco institucional tiene en los procesos de desarrollo económico. 57 económico de los países.

Alonso y Garcimartín (2008, 102) probaron que la explicación del nivel de desarrollo se encuentra, básicamente, en la variable institucional. Estos autores establecieron que la calidad de las instituciones viene determinada por la fragmentación, por la desigualdad social sobre la que se erigen las instituciones y porque el Estado ha sido incapaz de mitigar dicha desigualdad.

En síntesis, los planteamientos teóricos suponen, como era de esperar, una relación estrecha entre inversiones en transporte y crecimiento económico. Pero los efectos de estas inversiones vendrán condicionados por las externalidades positivas, la política en transporte, la geografía y los factores institucionales, entre otros. Sin embargo, se precisaría un análisis de impacto para establecer si el proyecto en un área específica contribuye o no al desarrollo económico, porque la creación de infraestructuras adicionales no generaría automáticamente el progreso buscado, aunque, al menos, produciría una mejora en la calidad de los equipos fijos y móviles.

3.14.5 Transporte, comercio, integración económica y competitividad

El transporte está íntimamente relacionado con el comercio, la integración económica y la competitividad. Acosta Rojas, Calfat y Flores (Jr.) (2006, 52 – 59) concluyen, mediante la utilización de un estudio empírico basado en tres modelos

de gravedad, que los equipos fijos han tenido un papel fundamental en el comercio de la Comunidad Andina. Esta conexión lleva a plantear cuáles han sido los efectos que ha tenido el sector en Bolivia sobre los aspectos mencionados.

Los intercambios llevados a cabo en Bolivia y las posibilidades de participar en un mercado más amplio han estado limitados por los altos costes del transporte. 58 Estos mayores importes han venido determinados por su accidentada geografía, por la precariedad de sus infraestructuras, por los elevados costes de logística en su vialidad, por los bloqueos de los caminos derivados de los conflictos sociales, por la estructura monopólica del transporte por ferrocarril, por la escasez de vagones ferroviarios en períodos de mayor exportación, por la descoordinación con las barcazas, por el alejamiento de Bolivia de las actividades comerciales importantes y por su dependencia de los países vecinos para acceder a los mercados por medio de las rutas marítimas.

Se añaden las demoras producidas en los pasos en frontera y los retrasos adicionales al tráfico de mercancías, derivados de los procesos aduaneros y del ambiente operativo. Otras insuficiencias que han afectado al transporte son la falta de conocimiento de las relaciones causa–efecto entre clima e hidrología y la escasez de estudios sobre el grado de deterioro de las cuencas. Los avances también han sido limitados en cuanto a la consecución de un seguimiento más apropiado, porque no ha habido una cobertura para todo el territorio nacional.

Parte de las infraestructuras destinadas al rastreo de las diferentes amenazas ha quedado obsoleta y se han aplicado escasamente las técnicas modernas (CAF, 2004d: 67 y 69). Los elementos antes mencionados permiten identificar los sobrecostes del transporte de Bolivia, los cuales han conformado verdaderas barreras tanto de su comercio interno y externo como de su integración económica. Normalmente se han señalado como trabas al comercio internacional las barreras arancelarias y para–arancelarias, pero, como indica la CEPAL (2005b, 1), se debe contar con que los costes de transporte y seguro también pueden constituir un importante freno para el intercambio mundial, porque 59 éstos representan

actualmente una proporción nada despreciable del valor FOB de los flujos comerciales, incluso superior al peso de los aranceles.

Bolivia tiene tres áreas geográficas bien diferenciadas que contribuyen a que los costes en transporte sean heterogéneos. En particular, la construcción de carreteras y de vías férreas en la zona andina es más costosa debido a sus elevaciones montañosas. Por otra parte, la ejecución y el mantenimiento de vías se encarecen enormemente en circunscripciones de tierras blandas y de fuertes lluvias. El Cuadro N° 6 ofrece un ejemplo de los costes del transporte de carga para ocho capitales departamentales de Bolivia en 1994, partiendo de la importancia del transporte por carreteras para el movimiento de mercancías dentro del país, así como de la menor relevancia del ferrocarril en el comercio nacional por la desconexión entre las dos redes ferroviarias y del desaprovechamiento de las potencialidades fluviales.

Como se observa en esta misma tabla 67, los costes más bajos se han presentado, de manera tradicional, en los tramos Potosí–Sucre, Potosí– Tarija, La Paz– Cochabamba y La Paz–Oruro, lugares donde, a pesar de ubicarse a gran altura, las dotaciones de carreteras han sido, en cierto modo, aceptables. Los menores costes en estas capitales departamentales han conducido a unos flujos de carga más intensos.

En el otro extremo, los territorios muy lluviosos localizados en tierras bajas, como son todas las rutas que se dirigen a Trinidad (capital del Departamento de Beni), han tenido altos costes en el transporte.

Se debe subrayar que las regiones más alejadas del eje central han evidenciado mayores montos para el transporte de mercancías y menores flujos de bienes.

CUADRO 6 TASAS DEL TRANSPORTE DE CARGA EN LAS CAPITALES DE BOLIVIA (CÉNTIMOS DE DÓLAR POR TONELADA)

DEPTOS.	ORURO	POTOSÍ	COCHABAMBA	SUCRE	TARIJA	SANTA CRUZ	TRINIDAD
LA PAZ	3,21	4,17	3,20	5,11	3,74	4,39	12,06
ORURO		4,81	4,00	6,30	3,91	4,60	8,44
POTOSÍ			4,60	3,05	3,13	4,93	7,09
COCHABAMBA				5,25	4,22	4,84	6,48
SUCRE					3,44	4,29	5,85
TARIJA						8,40	8,03
SANTA CRUZ							7,55

Un aspecto relevante en el comercio boliviano ha sido el deficiente estado de sus caminos, pues ha supuesto un coste de entre dos a veinte veces más que en los países vecinos.

Si se tiene en consideración que un 95% de los bienes se han desplazado por esta modalidad de traslado, la incidencia ha sido muy importante (Banco Mundial, 2001b: 50).

La baja densidad de carreteras y su precaria calidad han supuesto altos costes de transporte para las empresas bolivianas, las cuales, por ejemplo, han tenido que pagar importes de hasta 140% superiores a los desembolsados por las compañías brasileñas (Banco Mundial, 2001b: 11 y 49 – 50).

Inclusive, para hacer frente al alto importe del transporte, las sociedades han tenido que mantener elevados inventarios, incrementando, así, sus costes operativos al ser insumos importados. La información publicada en el Informe Latinoamericano de Competitividad (WEF, 2002a: 48) muestra unos costes de operación de 0,97

dólares por kilómetro, los más altos de la región andina. La carencia en Bolivia de un sistema de transporte en condiciones ha conducido más a la autosuficiencia del mercado interno que a su 10Citado por Urquiola (coord.) (1999, 21). 61 complementariedades. La imposibilidad de que los Departamentos se complementen y lleven a cabo encadenamientos productivos se encuentra en los altos costes de transportes por la debilidad presentada en las redes de desplazamiento bolivianas.

Como consecuencia, sus regiones se han caracterizado por la escasa especialización, lo cual ha entrañado una exigua integración de los mercados a escala nacional (Urquiola (coord.), 1999: 24 – 42; Matus, 2003: 78).

En el ámbito externo, la participación de Bolivia en la economía internacional ha venido determinada por los elevados costes de transporte de su comercio exterior, los cuales ha formado parte de la cuantía real de sus intercambios. De Guzmán (2001, 21) establece que casi el 46% del total de los costes de importación han correspondido al transporte. Bolivia ha tenido que hacer frente a unos costes más elevados que sus países vecinos. Así, para alcanzar el puerto peruano de Matarani, los transportistas han tenido que abonar 5,83 céntimos de Dólar por kilómetro hasta la frontera con Perú, valor que se ha incrementado a 5,98 céntimos de Dólar por kilómetro una vez que han ingresado en territorio peruano. Los costes también han sido superiores después de cruzar la frontera chilena de Tambo Quemado (Urquiola (coord.), 1999: 21 – 23).

Como resultado parcial de esta situación, el país ha tenido que soportar, a lo largo del tiempo, una balanza comercial y de servicios deficitaria. Además, el peso específico de su inserción en el mercado mundial ha sido muy pequeño en relación al de América Latina, tal y como se apuntó en el Capítulo tres. El aislamiento que han registrado algunos Departamentos bolivianos, debido a la falta de un transporte en condiciones, ha restringido la oferta exportable de Bolivia. En particular, la mayor parte del total de bienes exportados por carreteras se ha concentrado en el eje troncal La Paz–Cochabamba–Santa Cruz, evitándose que se lograra un desarrollo económico equilibrado a 62 escala nacional. Todos estos rasgos se han traducido

en lo que, según Gray Molina (coord.) (2005, 31), Denomina una economía de —base estrechall. Un ejemplo de los mayores costes del transporte de Bolivia se observa en las exportaciones que han transitado por la Hidrobia Paraná–Paraguay. Un 50% del total de los bienes procedentes de Bolivia que ha salido por el puerto argentino de Rosario han tenido que pagar 52 Dólares por tonelada frente a los 22 Dólares por tonelada del producto argentino. Es decir, las exportaciones bolivianas han pagado alrededor del 42% adicional en el transporte.

Estos costes más elevados están motivados, entre otros, por la distancia desde los centros de producción a los mercados internacionales y las deficiencias en sus infraestructuras de transporte (IBCE, 2006a: 1). El Informe —Doing Business del Banco Mundial (2007a) recopila las exigencias de procedimientos a escala internacional para exportar e importar un cargamento de mercancías estandarizado.

Los datos para Bolivia indican que en 2006, las exportaciones transfronterizas tuvieron un coste de dólares por contenedor de 20 pies. Para las importaciones el coste alcanzó los 1.230 dólares por contenedor de 20 pies.

En ese mismo año, los cargos en los puertos y por manipulación en las terminales portuarias representaron un 68% del coste total requerido en los procedimientos de exportación y un 53% en los de importación. Para el transporte terrestre y el handling, los costes supusieron el 1% y el 8%, respectivamente, del gasto total. En ambas operaciones de comercio exterior, el tiempo de espera empleado entre los procedimientos era de un día para los puertos y terminal handling.

Al considerar la modalidad terrestre y el handling, el tiempo requerido, en promedio, era de siete días para las tramitaciones de exportación y de cuatro días para las de importación. ¹¹El coste se registra como las tarifas aplicadas en Dólares para un contenedor de 20 pies. ⁶³ Las anteriores cifras ilustran que los procesos burocráticos innecesarios y los inapropiados procesos administrativos han obstaculizado el pleno desenvolvimiento de la actividad del transporte. Estas carencias han impactado directamente en el crecimiento económico, pues, como ha

subrayado Pineda (2005, 261), el desarrollo de la economía no se consigue si no se facilita el comercio.

Al considerar los modos de transporte de Bolivia, los mayores costes en porcentaje de las importaciones CIF han correspondido a los modos marítimo, ferroviario y fluvial, con casi un 12% y 11%, respectivamente.

Los fletes y seguros han sido más elevados para los bienes procedentes por carretera y por ferrocarril desde Venezuela y Uruguay, para las mercancías comercializadas por vía aérea desde Venezuela y para la carga desplazada por medios acuáticos desde Argentina.

En dólares por tonelada, los importes más altos se han registrado en el sistema vial y, como es natural, a la carga enviada por avión (Hoffmann, Pérez y Wilmsmeier, 2002). Una dificultad añadida a los costes de transporte se deriva de los conflictos de intereses públicos y privados, nacionales y locales generados en los pasos de frontera¹³, los cuales han funcionado como —compartimentos estanco.

En los límites fronterizos de Bolivia¹⁴ ha habido retardos en los ¹²Los costes marítimos corresponden a las tarifas que Bolivia debe satisfacer a los países vecinos ¹³ Los pasos de frontera se definen como el conjunto de elementos físicos, organizativos y de procedimientos, necesarios para que las personas, las mercaderías, transportes y vehículos, atraviesen los límites de dos países, cumpliendo con los requisitos y controles de las Autoridades nacionales. (Pineda, 2005: 272). ¹⁴ destacan los siguientes pasos de frontera: Entre Bolivia y Argentina: Salvador Mazza–Yacuiba y Orán Bermejo, así como el Paso internacional La Quiaca–Villazón. Entre Bolivia y Brasil: Puerto Suárez–Corumbá, Cobija–Brasileia, Guayaramerin–Guajaramirin y San Matías–San Ramón. Entre Bolivia y Chile: la principal conexión es la del paso de Tambo Quemado. Entre Bolivia y Perú: el mayor intercambio se ha realizado por Desaguadero tiempos de espera, originándose sobrecostes sobre el total de las operaciones del transporte internacional. Por ejemplo, en el paso de frontera entre Perú y Bolivia se ha requerido un 42% adicional del tiempo total necesario en el transporte internacional de carga. En general, no ha

sido normal imponer el trasbordo fronterizo entre dos vehículos. De darse alguno, sólo se produciría el trasbordo operativo decidido libremente entre los transportistas (IIRSA, 2002: CV-150 – CV-154 y CV-186 – CV-189; CAF, 2001: 155; Oliveros, 2003: 9).

Un aspecto a tener en cuenta es que el paso Salvador Mazza–Yacuiba, entre Bolivia y Argentina, ha presentado saturación por la inadecuada infraestructura y por la ocupación de los trabajadores informales.

En el caso del paso de Desaguadero³⁰³, entre Bolivia y Perú, el mercado que se instala en el puente viejo ha llevado a cerrar el tránsito de vehículos durante gran parte del día. En la mayoría de los pasos en frontera entre Bolivia y sus países vecinos no ha habido controles integrados, pues a cada lado de la frontera se han formalizado los diversos trámites de forma independiente³⁰⁴ (IIRSA, 2002: AIV-4 a AIV-7, AIV89 a AIV-92, AIV-94 y AIV-97).

Otro hecho relevante en el comercio exterior boliviano son los costes asociados a la carencia de litoral, los cuales han ascendido, según algunas estimaciones, a más de 4.000 millones de dólares entre 1994 y 2004 (Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia, 2004: 33). Los altos costes de transporte y servicios que ha tenido que soportar Bolivia le ha impedido acceder a los mercados internacionales en condiciones similares a las de otros países con litoral. Según Cárcamo–Díaz (2004, 5), entre 1996 y Entre Bolivia y Colombia, Ecuador, Uruguay y Venezuela las conexiones se han realizado —en tránsitoll a través de otros países. En el caso de Bolivia y Paraguay, el mal estado de la red vial que enlaza el único paso de frontera habilitado ha implicado que el desplazamiento se tenga que llevar a cabo por Argentina estos costes fueron superiores a los que tuvieron tanto los países miembros de MERCOSUR con litoral marítimo como Estados Unidos.

Los mayores desembolsos que ha tenido que soportar Bolivia a causa de su enclaustramiento han supuesto un encarecimiento de sus productos de exportación, así como mayores precios para las importaciones de bienes de capital, insumos industriales y productos de consumo, dificultando el acceso a los mercados

globales. Llama la atención que en el comercio exterior de Bolivia, dado que no dispone de acceso al mar, resulte menos costoso realizar envíos pequeños mediante una reexportación vía aérea desde Miami que llevarlo a cabo por los puertos de Chile, Perú, Brasil y Argentina (CAN, 2002: 21).

La Tabla N°6 muestra la cuantificación de los costes requeridos en el comercio exterior a través de Chile.

En territorio chileno, los exportadores e importadores bolivianos han tenido que efectuar gastos relativos al mantenimiento de sus vehículos, peajes, compra de combustible, estadía y viáticos de permanencia y los relacionados con el transporte ferroviario y marítimo. Desde que Chile concedió el puerto de Antofagasta el 01 de marzo de 2003 a la empresa Antofagasta Terminal Internacional (ATI), la mercancía de exportación boliviana ha soportado un incremento del 26% por tonelada en las tarifas para el acarreo de minerales a granel. A este mayor porcentaje se le suma el derivado de la doble manipulación de la carga desde el centro de acopio en Portezuelo (Antofagasta) hasta el propio puerto de Antofagasta.

Para los empresarios bolivianos ha representado un coste adicional de dos dólares por tonelada más el coste de almacenaje de la carga, que, según el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia (2004, 33), ha sido 66 significativo. Debido a este apreciable encarecimiento, varias compañías mineras de Bolivia se han visto obligadas a dejar de exportar minerales. En lo que al ferrocarril se refiere, ha habido una notable diferencia entre el importe que ha desembolsado Bolivia y el que han pagado sus países vecinos.

Urquiola (coord.) (1999, 22 – 23) indica unos costes ferroviarios en Bolivia más altos que en Perú, Argentina y Brasil. Estas disparidades han resultado substanciales para la inserción de Bolivia en el exterior, porque el sistema ferroviario se ha empleado más para la exportación que para el transporte de carga dentro del territorio.

Si bien los datos anteriores muestran que en Bolivia el transporte es costoso, en algunas circunstancias el país ha presentado ciertas ventajas si se compara con

algunos países del continente africano. Por ejemplo, en la industria textil, en la cual Bolivia es competitiva, el despacho de prendas de vestir hacia Nueva York por vía marítima ha sido más barato que desde Colombo (Sri Lanka) o Durban (ciudad de la República Sudafricana) y ha tenido menores cargos de exportación en el puerto de Arica que en Chittagong (Bangladesh), en Mombasa (Kenia) o en Abidjan (Cote d'Ivoire).

Por vía aérea, enviar distintas clases de indumentaria a Estados Unidos también ha resultado asequible, pues se ha pagado menos de un dólar por kilo (Banco Mundial, 2000 1b: 91). En el marco de las operaciones de comercio exterior, el transporte constituye, como es obvio, un elemento fundamental de la logística, representando el 25% de sus costes totales. La estructura de costes en la cadena de abastecimiento y el precio final de los productos han quedado afectados por el transporte, constituyéndose, en muchos casos, en la operación más cara de toda la cadena, en el factor que determina el éxito de una actividad productiva y empresarial y en el componente que fija la viabilidad de un proyecto. Así que, el transporte es un eslabón clave en la cadena de abastecimiento (Pineda, 2005: 258). En Bolivia, por su condición de país mediterráneo, la logística del transporte ha adquirido particular importancia, pues las operaciones de comercio exterior han precisado de lugares para la transferencia de las mercancías, las cuales se han ubicado en los países costeros limítrofes. Su localización geográfica y sus particularidades orográficas e hidrográficas lo han convertido en lo que Ruibal (2002, 87) denomina un —laboratorio logístico viviente. La inexistencia de una base jurídica que permita el funcionamiento de los —puertos secos también ha condicionado que la logística comercial no se haya podido llevar a cabo adecuadamente. Como ya se ha hecho alusión anteriormente, la falta de acceso al mar de Bolivia ha obligado a las empresas que han intervenido en el comercio exterior a utilizar, para todos los productos, el transporte por carretera o por ferrocarril para conectarse hacia o desde puertos alejados de sus centros de producción o de recepción, con excepción de aquellos bienes perecederos o de temporada que han empleado la modalidad aérea. En este contexto, los transportistas han tenido que hacer frente a la precaria infraestructura viaria, al antiguo parque automotor, a la desconexión ferroviaria de

sus dos ramales y al escaso uso de las vías fluviales. Esta situación ha influido notablemente en la cadena de comercialización interna y de exportación, derivando en altos costes logísticos que han repercutido en los precios de los bienes comercializables. Como consecuencia, se han aminorado las oportunidades 15La logística del transporte comprende el desplazamiento de las mercancías desde el local del exportador al punto de intercambio modal, los servicios de manipulación y procesos administrativos de control documental en la zona de interfaces modal al embarque, el transporte principal al país de destino, los servicios de operación, los procesos administrativos de control documental en la zona de interfaces modal al desembarque y el transporte interior en el país de destino hasta el local del importador. 68 de Bolivia para prosperar, mantenerse y expandirse suficientemente dentro de la economía mundial globalizada, así como para alcanzar los niveles necesarios de competitividad. En materia de integración económica, la inserción de Bolivia en la región ha estado marcada por las deficiencias presentadas en sus infraestructuras y servicios de transporte. El país no ha tenido una interacción geográfica a través de sus redes de desplazamiento, privándolo, así, del respaldo material suficiente para conseguir fluidez tanto para las corrientes comerciales como para el movimiento internacional de personas. La fragmentación del transporte y de los servicios logísticos en Bolivia ha impedido vincular apropiadamente unos sistemas de producción que, geográficamente, han estado dispersos, mitigándose la valorización que podrían obtener las zonas más subdesarrolladas con la integración económica. Bolivia ha participado como miembro en varios esquemas de integración económica y comercial, dentro del enfoque de regionalismo abierto, pero su problema básico ha radicado en que el coste y la insuficiente calidad en las diferentes modalidades de desplazamiento la han situado en una posición desventajosa respecto a sus competidores. Como resultado, su transporte no ha estado al nivel que ha exigido la creciente globalización de la economía mundial y sus perspectivas para afrontar la liberalización del comercio intra e inter suramericano han sido pequeñas.

Así, se ha impedido que el país pudiera favorecerse de un mercado ampliado y de un crecimiento económico suficiente. Efectivamente, el país no ha contado con una

integración física nacional apropiada que facilite el tránsito eficiente de vehículos y personas y que permita un transporte puerta a puerta. Más bien, la integración física del país con el exterior ha estado limitada (Berrizbeitia, 2004: 24; CAF, 2004a: 2; 69 ADSIB, 2006: 160 y 163). Esta ausencia de integración física en Bolivia ha frenado las posibilidades para obtener un mayor valor agregado en las exportaciones de la región. Por ejemplo, entre Bolivia y Paraguay, países vecinos, no ha habido conexiones terrestres capaces de soportar un tránsito regular de camiones, dificultando los intercambios binacionales y la integración económica. Otro ejemplo se observa en que la progresiva apertura de la CAN hacia el MERCOSUR ha implicado que Bolivia tenga que competir en desigualdad de condiciones por los mayores precios de su transporte frente a Brasil, Argentina, e, incluso, Paraguay (CEPAL, 2002b; IBCE, 2006b: 2). Dado que Bolivia requiere mejorar sus redes, líneas y nodos de transporte para facilitar sus relaciones en el continente, la unificación física, como etapa previa a la integración económica, constituye una estrategia conveniente para alcanzar este fin.

La consideración del regionalismo como un conjunto de centros de actividad y de corredores supone identificar los flujos que deberían estimularse, partiendo de la complementariedad entre las distintas economías y de las posibilidades de vinculación a otras regiones. El planteamiento del regionalismo abierto está basado en el supuesto de que una combinación de liberalización del comercio, de inserción en el mercado global y de infraestructura masiva, conducirá automáticamente al desarrollo sostenido. Esta concepción fue adoptada desde el inicio de la creación del antiguamente denominado —Pacto Andino (hoy Comunidad Andina) mediante el principio plasmado en la Decisión 56 de 1972. 70 En este contexto, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) 16 constituye un gran desafío para que Bolivia, conjuntamente con los demás países de América del Sur, pueda beneficiarse de la integración económica. La disposición de una infraestructura de transporte en condiciones permitiría la superación de sus barreras geográficas y la articulación territorial, acercando los mercados y creando nuevas oportunidades para su economía.

Una vez obtenidos estos resultados positivos, Bolivia podría superar más eficazmente los obstáculos para su desarrollo económico. Para la consecución de los objetivos trazados, IIRSA ha organizado la región en torno a franjas multinacionales, en función de la concentración de los flujos de comercio tanto actual como potencial. Se busca establecer un estándar mínimo común en la calidad de las infraestructuras de transportes, energía y telecomunicaciones con la finalidad de apoyar las actividades productivas específicas de cada franja o eje de integración y desarrollo. La Iniciativa se ha basado en torno a dos fundamentos.

Los recursos para los proyectos del IIRSA han provenido del sector público, del sector privado y de los organismos multilaterales de crédito, que han sido las fuentes de financiación para las obras de infraestructuras no ha realizado inversiones en proyectos, sino que ha intervenido como agente catalizador y ha actuado en la creación de nuevos fondos, como los del BID y 16La Iniciativa IIRSA surgió a partir de una propuesta común del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Corporación Andina de Fomento (CAF), que fue presentada en el año 2000 durante la Reunión de Presidentes de América del Sur en Brasilia. A su vez, el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) consideraron a IIRSA como prioritaria, destinando recursos considerables para los proyectos. Esta Iniciativa es, al mismo tiempo, multinacional, porque involucra a doce países soberanos de América del Sur; multisectorial, pues incluye el transporte, la energía y las telecomunicaciones; y multidisciplinaria, porque abarca aspectos económicos, jurídicos, políticos, sociales, culturales y ambientales. La Iniciativa tiene un horizonte inicial de diez años y se encuentra en su segunda etapa de profundización y consolidación, habiendo concluido su etapa fundacional. 71 de la CAF, que se han orientado al estudio de la financiación de infraestructuras de forma eficiente (IIRSA, 2007).

Tomando como base el primer principio, en América del Sur se han establecido diez ejes enfocados al establecimiento de redes y nodos de transporte a través del continente. Para 2005, Bolivia se encuadraba en el grupo 8 del Eje Andino, en el

grupo 2 del Eje de Capricornio y en los grupos 1, 3 y 5 del Eje Interoceánico Central. En esa fecha, los datos incluidos en la actualización del documento —Agenda de Implementación Consensuada 2005–2010¹⁸ muestran que el país requería una inversión global de 638,7 millones de dólares para llevar a cabo los proyectos de transporte considerados prioritarios.

Tres proyectos, pertenecientes al Eje Interoceánico Central, estaban en ejecución y un proyecto del Eje Capricornio y otro del Eje Interoceánico Central se encontraba en preparación¹⁹ (IIRSA, 2007).

El Eje Interoceánico Central, que es el que más ha avanzado en Bolivia, abarca a ocho de los nueve Departamentos. Teniendo en cuenta las deficiencias de su transporte y que la mayoría de los —cuellos de botella¹ se encuentran en la frontera entre Bolivia y los demás países vecinos, los proyectos incluidos en este Eje podrían paliar, en cierta medida, estas 17La Iniciativa IIRSA surgió a partir de una propuesta común del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Corporación Andina de Fomento (CAF), que fue presentada en el año 2000 durante la Reunión de Presidentes de América del Sur en Brasilia. A su vez, el Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) consideraron a IIRSA como prioritaria, destinando recursos considerables para los proyectos está constituida por un conjunto acotado de proyectos de integración seleccionados por los países a partir de los resultados logrados durante la fase de planificación territorial y de ordenamiento de la Cartera de Proyectos IIRSA. Se trata de proyectos de alto impacto en la integración física de Suramérica que han recibido una atención especial para su financiación y ejecución en el corto plazo. La primera Agenda fue aprobada en 2004, realizándose desde entonces actualizaciones anuales.

En la actualización de agosto de 2009, la —Agenda de Implementación Consensuada 2005–2010¹⁰ señalaba que Bolivia tenía en ejecución el proyecto Centro de Frontera de Desaguadero (Eje Andino) y en preparación el proyecto de construcción del Puente Binacional Salvador Mazza–Yacuiba (Eje Capricornio).

También Bolivia contaba con cinco proyectos en ejecución en el Eje Interoceánico Central relativos a la construcción y rehabilitación de carreteras, además de estar en preparación el proyecto paso de Frontera Infante Rivarola– Cañada Oruro. Para todos ellos, el monto requerido era de 761,2 millones de dólares.

El impulso de las conexiones entre los Océanos Pacífico y Atlántico a través de Bolivia favorecería su progreso económico, pues los exportadores, los importadores y el empresariado proveedor de servicios logísticos tendrían varias alternativas para llevar a cabo el intercambio comercial entre los propios Departamentos, así como entre Bolivia y los territorios limítrofes y entre Bolivia y otros países de ultramar.

Como resultado, el país podría obtener una mayor competitividad de sus productos, un incremento en los retornos por las transacciones de comercio exterior y un significativo desarrollo socioeconómico. Un punto de partida positivo en el IIRSA es la consideración de Bolivia como uno de los países relevantes en la integración física regional, debido a su futura actuación como articulador de los tres ejes a los que pertenece. Contribuye a esta distinción, su ubicación geo–estratégica y las condiciones para convertirse, junto con Paraguay, en uno de los nudos viales del subcontinente, así como la viabilidad tanto de las conexiones del puerto de Belem do Pará (Brasil) con los ríos Madeira, Beni, Ichilo y Mamoré como entre la Hidrobia Paraguay–Paraná y los puertos de Argentina y Uruguay.

En este sentido, el continente ha cambiado la concepción que se tenía de Bolivia. Anteriormente era un espacio indiferente del interior de Suramérica, con una relación económica marginal con sus vecinos, el cual vendía minerales a Estados Unidos y Europa. Actualmente, produce la energía que Brasil, Argentina y Chile necesitan para sustentar sus procesos de desarrollo económico.

También exporta soja a Colombia, Venezuela y Ecuador y envía textiles, madera y orfebrería a Estados Unidos. De esta manera, Bolivia ha pasado a ser considerado en el Siglo XXI como un eje de articulación regional (Fernández S., 2006: 11). El otro principio de IIRSA lo constituyen los procesos sectoriales de integración, que tienen por objeto identificar los obstáculos normativos e 73 institucionales que

impiden el desarrollo y la utilización eficiente de la infraestructura básica en la región, así como proponer acciones que permitan superarlos. Los procesos sectoriales identificados son transversales, por lo que cada uno de ellos incide sobre el conjunto de los Ejes de Integración y Desarrollo. Abarcan los sistemas operativos de los transportes marítimo, aéreo y multimodal, los pasos de frontera, las tecnologías de la información, las comunicaciones, los marcos normativos de mercados energéticos y los instrumentos de financiación. Los procesos sectoriales en 2006 implicaron que se seleccionara Desaguadero, en Bolivia, como paso de frontera piloto. En 2008, se realizaron estudios tanto de la situación de sus pasos fronterizos como sobre la conectividad en las ciudades limítrofes de Argentina y Bolivia.

Los proyectos de integración de IIRSA han tenido un gran interés para lograr el desarrollo socioeconómico de los países suramericanos. Sin embargo, algunos autores han realizado observaciones críticas a la construcción de los corredores de integración. Así, se ha planteado que los ejes de integración y desarrollo se han definido a partir de la ubicación geográfica, el control de espacios geoestratégicos y la extracción de recursos renovables y no renovables. Otras objeciones se han orientado a recalcar que los grandes proyectos en equipos fijos se han diseñado desde una perspectiva ajena a las realidades locales y a partir de objetivos únicamente económicos sin tener en cuenta los aspectos sociales.

Se añaden los negativos impactos económicos, medioambientales, sociales y culturales en áreas como los Andes, la Cuenca Amazónica, el Mato Grosso, el Pantanal y los ríos Paraguay y Paraná, los cuales serían significativos, y, en muchos casos, irreversibles (Gómez, 2003: 41 y 50; Vargas Collazos, 2003: 71 – 74; BICECA, 2007).

A las anteriores apreciaciones se agrega que IIRSA ha propuesto una serie de megaproyectos de alto riesgo, cuyas consecuencias se reflejarían en el tremendo endeudamiento y en las alteraciones extensivas tanto de los paisajes como de las formas de vida en la región. Se afirma que la resistencia cada vez más activa de los pueblos ha impuesto limitaciones a estos grandes proyectos de infraestructuras. Los

críticos han puesto de relieve que los megaproyectos, con independencia de los daños socioambientales que causan, beneficiarían únicamente al sector privado más poderoso y a las compañías transnacionales.

Han alegado que se ha tratado de proyectos de infraestructura que consideran la integración desde el punto de vista macroeconómico, de país a país, sin contemplar las prioridades microeconómicas regionales o de integración interna, y que han reafirmado la condición de exportadores de materia prima de todos los países de Sudamérica (Gómez, 2003: 41 – 57; Vargas Collazos, 2006: 1 – 4; BICECA, 2007).

Con base en los argumentos anteriores, los megaproyectos se deberían llevar a cabo por la enorme importancia que tienen para la integración de los pueblos suramericanos. Ahora bien, se tendría que intentar la homogeneización de los criterios entre los agentes intervinientes para evitar los impactos negativos que en los aspectos económicos, sociales y medioambientales se pudieran generar. Para ello, sería fundamental que se establecieran controles internos y externos, para que las consecuencias de la decisión sobre la realización de estos megaproyectos sean beneficiosas para el conjunto de la región. Otro aspecto relevante para medir la importancia económica del transporte es su incidencia sobre la competitividad, la cual ha determinado una inserción y una participación efectivas en la medida en que los costes en el sector permitan ofrecer productos y servicios a precios atractivos (CEPAL, 75 1997: 1).

Si bien es fundamental acceder con prontitud a los mercados, aún más es conseguir unos importes asequibles en el transporte para llegar bien a ellos. Si se consideran las infraestructuras de transporte en Bolivia, uno de los cuatro componentes que integran el —diamantell competitivo de Porter, se observa que la limitada comunicación por carreteras, ferrocarriles e hidrobías ha representado, además de la localización geográfica del país, una barrera para su desarrollo económico, como se ha venido señalando a lo largo de esta investigación. La deficiente integración física intra–departamental, inter– departamental e internacional ha dificultado la consecución de un adecuado clima de negocios, lo cual ha afectado a la productividad empresarial, al desarrollo de los clustersy a la posibilidad de atracción

de inversión extranjera. Los altos costes de transporte han impedido que sus productos puedan ofrecer un precio más bajo que el de sus competidores, por lo que las ganancias empresariales bolivianas han sido inferiores a la de sus rivales (Rojas Farfán y Nina Baltazar, 2001: 26; CAF, 2003a: 24 y 33; INCAE, 2006: 8, 26 y 29).

La insuficiente competitividad de su producción interna ha obstaculizado la exitosa participación de Bolivia a escala internacional, reflejándose en un menor ritmo de crecimiento económico.

Esta falta de competitividad ha estado causada por las notables insuficiencias que ha tenido su transporte a lo largo del tiempo. Las mayores tarifas que ha registrado el sector han incidido sobre la competitividad de los bienes bolivianos en los mercados mundiales, lo cual ha conllevado una merma en los ingresos por divisas y una menor efectividad de las políticas macroeconómicas. Las elevadas cuantías pagadas por el transporte también han llevado consigo un desaprovechamiento de las ventajas derivadas de las economías de escala en un mercado ampliado (Vial, 2001: 15; PNUD de Bolivia, 2004: 63).

Los datos facilitados por el WEF (1999; 2001; 2004) muestran que los niveles de competencia de Bolivia a escala internacional no han sido satisfactorios, se hace referencia a sus bajos valores en el ranking mundial desde su incorporación a los índices elaborados por este organismo en 1999. En efecto, de un total de 59 países, Bolivia se situaba en 1999 entre los cinco países peor situados en la clasificación. En 2001, sobre 80 países, estaba entre los nueve de inferior competitividad. En 2004, de 104 países, se encontraba en el puesto 98. Una razón de esta exigua competitividad se encuentra en la inadecuada infraestructura de transporte, uno de los nueve pilares que componen el índice global que ha elaborado el WEF durante varios años. Este Foro Económico considera a la infraestructura como muy relevante para lograr el desarrollo en las economías que tengan un factor trabajo poco cualificado y que estén basadas en los recursos naturales, como es el caso de Bolivia. Para mantener la competitividad, los países que se encuentran en esta situación requieren un marco macroeconómico estable, un buen funcionamiento de

las instituciones públicas y privadas, una apropiada infraestructura de transporte y una fuerza de trabajo cualificada. Como se ha señalado se muestra en el anterior Bolivia no se ha caracterizado por la calidad de su transporte.

Sus carreteras y sus vías fluviales han tenido unos niveles muy bajos en el ranking mundial, si bien las modalidades ferroviaria y aérea tampoco han alcanzado lugares destacados. Este factor, junto con la falta de una Ley General de Transporte, ha explicado, en gran medida, la desfavorable ubicación que ha tenido Bolivia en la clasificación general.

Como ejemplo de la falta de competitividad de Bolivia en los mercados mundiales se puede analizar el caso de las exportaciones de soja, que han contribuido con más del 27% del valor total de las exportaciones anuales del 77 país. Los mayores costes de producción de este producto no se han debido a los costes directos, sino más bien a las elevadas tarifas que han registrado sus modos de desplazamiento y a las deficientes condiciones del transporte vecinal, regional y fluvial, los cuales han encarecido el precio final de la soja y de sus derivados. Así, mientras que para Bolivia los costes de exportación de la soja han superado los 100 dólares por tonelada, para Brasil, Argentina o Estados Unidos estos costes han estado en torno a los dólares por tonelada.

Esta situación ha derivado en la pérdida de competitividad del grano de soja boliviano a escala internacional (Brenes, Madrigal y Montenegro, 2001: 5 y 8; Argandoña, 2005: 1).

La mejora de la competitividad boliviana también se ha obstaculizado a causa de su enclaustramiento geográfico. La falta de salida al mar ha supuesto unos altos costes de transporte y servicios portuarios, como ya se ha señalado con anterioridad, lo cual ha afectado negativamente a la expansión de su comercio y a la inserción de sus productos en el ámbito internacional. Un país como Bolivia, ha concentrado sus exportaciones en las modalidades por carretera y por ferrocarril y que ha dependido fuertemente de otro país en materia marítima, claramente ha tenido una desventaja competitiva.

Por otro lado, desde el punto de vista del enfoque sistémico de la competitividad, el inadecuado desarrollo de sus infraestructuras de carreteras, redes ferroviarias y vías fluviales ha llevado a que el país no haya alcanzado convenientemente el nivel —mesoll, incidiendo en su competitividad. Para mejorar su posición competitiva, Bolivia debería completar y consolidar los corredores de integración, pues a través de la conexión de las ciudades más importantes del país, y de éste con sus vecinos, se vigorizaría la competitividad del sector exportador y se beneficiaría tanto a su economía como a los pobladores de las regiones por donde transitan estos corredores.

En este sentido, la integración física conforma un instrumento relevante para promover la competitividad en Bolivia. Por medio del transporte se amplían los mercados, se crean economías de escala, se disminuyen los costes de producción, se incrementa la productividad, se mejora la capacidad de negociación en la región y se crean nuevas oportunidades de negocios y de inversión.

Estas derivaciones significan potenciar la competitividad boliviana a través de los diferentes modos de desplazamiento (Berrizbeitia, 2004: 33). A nivel Departamental, el eje central, conformado por Santa Cruz, La Paz y Cochabamba, que han concentrado casi el 70% del PIB total, ha alcanzado el ranking global de competitividad más elevado con respecto al total de Departamentos.

Diversos factores han determinado su posición destacada, entre los cuales las infraestructuras de transporte han jugado un papel determinante.

Entre las tres áreas, Santa Cruz ha sobresalido por sus altos niveles de competitividad. El desarrollo de sus carreteras, de sus ferrocarriles y de su aeropuerto, ha contribuido a que haya sido la región más competitiva.

Este factor, además de otros muchos, ha implicado que se produjera un adecuado funcionamiento de su mercado y que pasara a ser la primera región exportadora del país (PNUD de Bolivia, 1998: 83 y 85). En el extremo opuesto se han localizado Beni (4% del PIB) y Pando (menos del 1% del PIB). Su ubicación en los últimos

lugares en la clasificación de competitividad se ha debido, entre otros, a las debilidades en su sistema de transporte.

Las carencias presentadas en los diferentes modos de traslado de estos dos Departamentos han tenido como efecto principal que su mercado interno sea muy pequeño. Su comercio internacional también ha mostrado un bajo grado de intercambio al haberse situado en la séptima posición del conjunto de regiones exportadoras de Bolivia.

En las exportaciones de productos no tradicionales, como los palmitos²⁰, el dinamismo experimentado se ha debido más a su exclusividad que a las facilidades proporcionadas por sus redes de desplazamiento. En resumen, las insuficiencias presentadas en el transporte boliviano han conllevado altos costes en el sector, afectando de forma muy apreciable al desenvolvimiento de su comercio, a su logística, a su integración económica y a su competitividad.

Como consecuencia de los substanciales sobrecostes del transporte en Bolivia, no se ha podido alcanzar un crecimiento económico sostenido al frenarse la integración departamental y la igualdad de condiciones en el acceso a los mercados internacionales.

La vinculación del transporte a las políticas macroeconómicas permitiría superar estas barreras internas y externas que han obstaculizado la integración económica y la mejor competitividad de Bolivia en los mercados mundiales.

3.14.6 Transporte y dinámica demográfica

Uno de los elementos relevantes que determinan los asentamientos de población de una región específica lo constituye la existencia de un sistema de transporte adecuado. La atracción de habitantes hacia ciertas zonas se ve favorecida por unos apropiados equipos fijos y móviles.

La reducción de los costes y de los tiempos de traslado, así como la posibilidad de acceso que tienen los ciudadanos a los diferentes bienes y servicios, influyen en la elección de los lugares de permanencia.

A su vez, el aumento en la cantidad de individuos que se establecen en unas áreas y la concentración de actividades en ellas, conlleva una red de transporte más densa y unas mejores condiciones en las infraestructuras y servicios para los desplazamientos de mercancías y de personas. 20El —palmitoll es una planta de la familia de las palmas que tiene hojas en forma de abanico y fruto comestible. También se denomina —palmitoll al cogollo comestible de esta planta, de color blanco y forma casi cilíndrica.

Como ya se ha reiterado, en Bolivia, la ocupación del territorio ha quedado determinada, entre otros factores, por sus infraestructuras y servicios. En general, los nuevos asentamientos en el país se formaron mediante un patrón de ocupación lineal a lo largo de los caminos (e—asfalto.com, 2007: 18).

Esta peculiaridad ha conducido a la constitución de los principales centros poblados en torno al denominado —eje troncal, área donde se ha desarrollado una economía de urbanización.

Por otra parte, el mayor número de población en esta zona, especialmente en el eje La Paz–Santa Cruz, y su mayor PIB han llevado a mejores condiciones en sus infraestructuras y servicios de transporte.

La CAF (2004a, 16) hace referencia a que la mayor cantidad de habitantes en el eje central y la mayor proporción de su producto ha entrañado una mayor inversión en el sector.

La significación de este eje ha sido tal, que ha configurado la ordenación de Bolivia al concentrar en su circunscripción alrededor del 70% de la población, la producción y la actividad económica. Según, Laserna (2000, 13), la conexión de este eje a través de vías camineras ha constituido una red relativamente extensa al haberse articulado la ciudad principal con otros centros urbanos circundantes. Las regiones

de Bolivia comenzaron a vincularse a partir de los años cincuenta con la construcción de la carretera Cochabamba–Santa Cruz, que forma parte del eje principal que enlaza el Altiplano con los valles. Una vez que Santa Cruz se convirtió en el centro generador de desarrollo, se construyeron carreteras hacia Puerto Suárez, Yacuiba y Trinidad, originando nuevos centros poblados con una incipiente dinámica económica, a veces más comercial que productiva (e–asfalto.com, 2007: 17 y 18). También en los años cincuenta, bajo el impulso del Estado, se generó en La Paz, Oruro y Potosí una fuerte concentración de infraestructuras y de bienes para el 81 consumo colectivo alrededor de la minería (centros educativos y de salud, transportes, comunicaciones, etc.). La transformación de estas ciudades pertenecientes al corredor minero acarrió una primacía urbana por el desplazamiento a la región tanto de productos como de mano de obra (Gray Molina (coord.), 2006: 120). En otras ciudades, han influido diversos elementos en la estructura urbana, pero han sido más relevantes el desarrollo de su sistema vial, la red de transporte público, su ubicación geográfica y la distancia que las ha separado de la capital del Departamento. Algunas de estas urbes, especialmente las de tamaño pequeño e intermedio, han estado lejos de proporcionar a sus habitantes las oportunidades que han ofrecido las metrópolis mayores, aunque ha habido excepciones (Gray Molina (coord.), 2006: 137). En otros lugares, la construcción de rutas de enlace hacia el norte y el este desde los principales centros urbanos ha favorecido la conformación de otras localidades.

Pero esta conexión no ha logrado aminorar el número de habitantes emplazados en las grandes ciudades. Por ejemplo, a lo largo de la carretera que se abrió entre La Paz y los Departamentos de Beni y Pando en la década de los setenta, no llevó a que, en torno a esta área, se desarrollaran suficientemente las concentraciones poblacionales para conseguir una red equilibrada entre sus ciudades (e–asfalto.com, 2007: 18 y 19). Las aglomeraciones urbanas han ocasionado una sobrecarga en los propios centros urbanos, afectando en gran medida a la provisión adecuada de los servicios de transporte. Santa Cruz constituye un claro ejemplo de las dificultades que, en materia de transporte, han exteriorizado las grandes urbes.

La planificación en anillos en Santa Cruz durante los años setenta fue seguida de un proceso de fragmentación y dualización de gran intensidad, lo cual implicó no sólo una significativa presión sobre los servicios de transporte, sino su deterioro en el ámbito urbano.

No obstante, en las ciudades bolivianas mayores también se han podido aprovechar las ventajas derivadas de las economías de escala y la reducción en los costes per cápita en la provisión de los servicios públicos y de los mercados accesibles. Pero estos beneficios han quedado reducidos por la competencia existente entre las ciudades mayores (Laserna, 2000: 9; Blanes, 2006: 30).

Se debe considerar que la mejora del transporte en las urbes se ha producido como consecuencia de las aglomeraciones de personas en las ciudades. A su vez, el mayor número de habitantes se ha localizado en los lugares con unas infraestructuras y servicios más apropiados.

En contraposición, las limitaciones del sector en determinadas áreas han llevado a que la población no haya tenido incentivos para emplazarse en estas zonas. Al mismo tiempo, la menor demografía en estas localidades ha implicado una menor inversión en transporte.

Es decir, se han creado —círculos virtuosos y vicioso que se han realimentado. Pero se puede decir que, en general, la ubicación de los bolivianos en el eje central ha determinado más inversiones en esta zona, como ya se señaló. El examen de las migraciones interiores permite determinar los Departamentos que han ofrecido mejores condiciones de vida y mayores perspectivas de desarrollo.

Las mayores posibilidades de las infraestructuras y servicios de transporte que han presentado La Paz, Santa Cruz y Cochabamba han potenciado su mayor actividad productiva, como se ha referido previamente. En las tres grandes localidades del —eje centralll ha habido una relevante migración interna, con un 70% del total de población que ha inmigrado. Los desplazamientos de los habitantes bolivianos han estado ligados, entre otros, a la presencia de adecuadas vías de comunicación en estas tres ciudades, las cuales han propiciado su desarrollo económico.

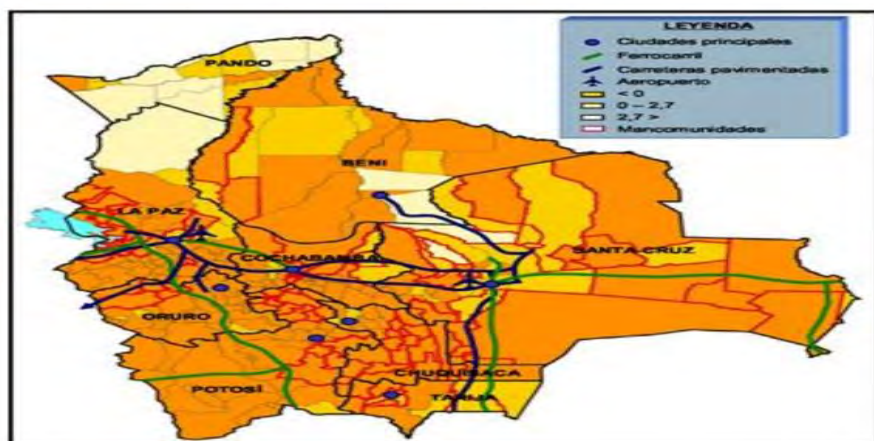
Sin embargo, el traslado de los ciudadanos hacia las urbes ha supuesto un engrosamiento de las barriadas desfavorecidas de las urbes (e- asfalto.com, 2007: 12 y 13; Gray Molina (coord.), 2006: 132), que se muestra a continuación, ilustra que lugares como Santa Cruz y Cochabamba, donde los sistemas de transporte han sido mejores, han registrado un saldo migratorio neto positivo, con un incremento constante a lo largo del tiempo.

Esta situación ha sido más patente en Santa Cruz, pues un 25% de los habitantes que han residido en esta ciudad han nacido en otro Departamento (INE de Bolivia, 2003a: 75).

En cuanto a La Paz, la tasa de migración neta registrada en los censos de 1992 y 2001 ha sido negativa, básicamente por la disminución de la importancia relativa de la población urbana de La Paz en favor de El Alto, la cual ha pasado a ser tan grande como la ciudad paceña (INE de Bolivia, 2003a: 79; Gray Molina (coord.), 2006: 124).

Aun así, se debe señalar que La Paz, con alrededor de 1.550.000 habitantes, Santa Cruz, con cerca de 860.000 habitantes, y Cochabamba, con más de 1.545.000 habitantes, se han caracterizado por presentar una gran aglomeración de personas, aspecto en el cual ha influido, principalmente, la existencia de un apropiado sistema de transporte.

MIGRACIONES, CARRETERAS, VÍAS FÉRREAS Y AEROPUERTOS EN BOLIVIA



FUENTE: Elaboración propia con base en los mapas de LITEBOL (2007) y UDAPE (2006).

Los movimientos de población en Bolivia han implicado desigualdades territoriales, considerando que el transporte ha desempeñado un papel fundamental.

De hecho, Bolivia ha tenido un índice de fragmentación geográfica de casi uno de los más altos de América Latina. La concentración de la mayoría de los recursos económicos, medios de comunicación, transporte y poder político en La Paz, Cochabamba y Santa Cruz ha conllevado mayores actividades económicas y aglomeraciones de ciudadanos, con un dinamismo que ha beneficiado a estas regiones en detrimento de otras, aumentando, así, las diferencias entre las mismas (Bolivia Website, 2007: 1).

En otros Departamentos, la escasa conexión que ha presentado su transporte ha supuesto mayores costes en el sector, además de acrecentarse la desvinculación territorial, dificultarse la atención de la población dispersa, acentuarse las desventajas de los más pobres y encarecerse la provisión de los servicios básicos de salud, educación y otros.

Como resultado de esta situación hace referencia a que se han provocado migraciones no deseadas hacia las ciudades que han conformado el eje, desempleo, disgregación de sus habitantes y atraso socioeconómico.

3.14.7 Encadenamiento Extra Sectorial

El sector transporte se relaciona con varios sectores de la economía. De 11 sectores considerados por el INE para medir el PIB, 6 se encuentran relacionados directamente con el sector transportes. Estos sectores son Agropecuaria, Industria, Petróleo Crudo y Gas Natural, Minerales, Construcción y Comercio; Los cuáles, necesitan de éste para transportar los productos o servicios a sus mercados finales.

Una de las características del transporte es que se lo considera como un insumo más dentro de la estructura de costos para los otros sectores; por tanto, la variación de las tarifas de transporte, tiene una incidencia relevante en el precio final de los productos y servicios ofrecidos por el resto de los sectores. Adicionalmente, la eficiencia que presente éste en cuanto a tiempos es importante para la cadena de distribución y acceso a mercados de los productos de los otros sectores.

En general, los países que cuentan con un sistema de transporte interconectado entre todas sus regiones y fronteras, poseen ventajas competitivas con respecto a países que no la tienen. De ahí su importancia, en generar cada vez más modos de interconexión dentro y fuera de Bolivia, especialmente al no contarse con transporte marítimo. Países limítrofes como Brasil, Argentina, y Chile, cuentan con un sistema de transporte mucho más interconectado que el nuestro y por tanto tienen mayores ventajas competitivas.

3.14.8 La Integración del Comercio Internacional

La integración del Comercio internacional se debe en gran medida a la apertura económica, que se traduce en el crecimiento de las exportaciones e importaciones. Las economías están con el reto de ser cada vez más competitivas. Actualmente la competitividad en los mercados internacionales ya no depende intrínsecamente de los productos de su calidad y precios, sino que la exigencia de los mercados ha hecho que los factores de la cadena de valor por la que atraviesan los productos sean cruciales en términos de competitividad. Un elemento fundamental en la cadena logística del comercio internacional es el transporte.

Una red de infraestructura de transporte vial bien desarrollado es un eslabón fundamental en las actividades económicas y servicios a nivel mundial. Modos efectivos de transporte incluyendo calidad de caminos, vías férreas, puertos, y transporte aéreo permiten llegar las mercancías y servicios a los mercados en forma segura y tiempo (Foro Económico Mundial, 2011).

Es importante plantear la primicia de que, la competitividad en materia de transporte internacional está determinada por los costos de transporte internacional, la calidad de los servicios de transporte, plazos de ejecución, el 21Urcullo, Gonzalo, Capra K., Lazo A. Estructura del Sector Transportes en Bolivia. 2005. UDAPE. Tráfico en toneladas, el tráfico en contenedores, y el tráfico de mercancías en general y la importancia del transporte en la balanza comercial. Existen diferentes estudios en temas de logísticos de comercio exterior, algunos autores consideran que los problemas que enfrente identifican tres elementos que influyen en la competitividad son procesos, costos y tiempo de entrega.

Un factor importante en la competitividad son los sistemas de transporte y recursos invertidos por el estado. Smith, Miller y Parhizkar 2008, afirman que mejorar los sistemas de transporte es un elemento crítico en el éxito de los negocios, comunidades y la población.

También identifican que los elementos que restan competitividad a las economías son, elevados costos de transporte, la infraestructura del transporte. La Comisión Económica de las Naciones Unidas en su estudio Global SupplyChains, Transporte and Competitive (2009), considera al transporte como una de las fuerzas motoras del crecimiento económico y del desarrollo social. El transporte es central y funciones facilitadores de procesos.

El transporte es un componente principal de los índices de competitividad logística internacional. 3.8. La Integración del Territorio La integración territorial está determinada por la interacción entre los diferentes componentes que hacen a los asentamientos poblacionales y su entorno, así como por el grado de complementariedad de un departamento, cuya economía interna interactúa con otras regiones y con la economía nacional.

La vinculación física del territorio determina su grado de articulación, que en la actualidad se debe reconocer como débil e incipiente, pues nuestra heterogénea geografía y sus grandes regiones se vinculan recién a partir de los años '50, con la construcción de la carretera Cochabamba-Santa Cruz, que hoy constituye parte del

eje principal que articula la dinámica del altiplano con los valles y el trópico; a partir de este eje, este-oeste que, a través de la red fundamental caminera, vincula las ciudades de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, se desarrollaron derivaciones hacia el este, completando el eje con el tramo Santa Cruz- Puerto Suárez. La región de los llanos se vincula hacia el sur y norte, a partir de la ciudad de Santa Cruz, a través de los ejes, Santa Cruz -Yacuiba y Santa Cruz - Trinidad, respectivamente. Desde la ciudad de La Paz parten los ejes de vinculación con el noroeste, La Paz - Yucumo - Rurrenabaque - Riberalta - Guayaramerín, con sus ramales San Borja - Trinidad y con el sur La Paz - Oruro - Potosí - Villazón, con ramales hacia Tarija y Bermejo.

La vinculación intrarregional está estructurada a través de ejes secundarios que, aunque tienen un incipiente desarrollo, permiten integrar, ya sea el altiplano o los valles con los llanos u otras importantes áreas en una misma región; así tenemos los ejes este - oeste, Potosí - Sucre - Camiri - Boyuibe, Fortín Villazón y Tarja - Villa Montes - Cañada Oruro, al sur, que vinculan los Valles con el Chaco; Cobija - Riberalta y Yucumo - San Borja - Trinidad, al norte, que vinculan importantes áreas en la Amazonía y los Llanos de Moxos. El nivel de transitabilidad de la mayoría de estos ramales secundarios, no permite una integración efectiva del territorio. 89 Analizando las diferentes "regiones" se evidencia que, a excepción de la zona andina, tradicionalmente minera, que al influjo de ésta producción presenta una articulación vial adecuada con los principales centros de consumo y provisión de materiales y alimentos, y de los llanos de Santa Cruz, cuya vinculación data de los últimos 20 años, debido al despegue de la agricultura empresarial, en general, las tierras bajas (Amazonía, Llanos de Moxos, Norte de La Paz, la Chiquitanía y el Chaco), presentan conexiones viales deficientes, desaprovechando un gran potencial territorial, rico en recursos naturales.

Esta escasa vinculación provoca, a su vez, desempleo y migraciones no deseadas hacia las ciudades que conforman el eje. La red vial conformada por los ejes, este - oeste y norte-sur, permiten vincular paulatinamente todas las regiones del país como medios de la dinámica económico productiva, sin embargo, no están

debidamente integrados con la red fundamental, ni cuentan con la calidad que demandaría el aprovechamiento de los potenciales de las zonas o regiones vinculadas. Respecto a la integración continental, Bolivia ha desaprovechado su posición geográfica para articular la dinámica comercial y de servicios con los países vecinos; la vinculación física hacia las fronteras es incipiente, los ejes integradores mencionados están en proceso de consolidación en sus tramos finales hacia las fronteras, Tambo Quemado - Arica, Desaguadero -, Oruro - Pisiga, Potosí - Villazón, Tarija - Bermejo, Santa Cruz - Yacuiba, Santa Cruz -Puerto Suárez - Puerto Busch, San Ramón - San Matías y La Paz - Rurrenabaque -Guayaramerín. La vinculación de la región occidental (Altiplano y Valles), con el departamento de Santa Cruz se inicia en la década de los años '50, '90 permitiendo vincular extensas áreas con potencial agrícola, forestal y pecuario, e incentivando el despegue de la actividad empresarial. También, en la década de los años 70, se inicia la marcha hacia el norte del país con la apertura de carreteras de vinculación con el norte del departamento de La Paz, las provincias occidentales del departamento del Beni y el departamento de Pando; a lo largo de esta carretera, las concentraciones poblacionales no se han desarrollado suficientemente como para consolidar un eje de jerarquía mayor, capaz de estructurar una red equilibrada de sus ciudades y centros poblados, sin embargo, existen asentamientos poblacionales cuyo desarrollo y ubicación los hace prioritarios en la perspectiva de consolidar una red integrada.

Al constituirse el departamento de Santa Cruz en un centro generador de desarrollo, se construyen desde sus ciudades capitales, carreteras de vinculación hacia el este, (Puerto Suárez), sur (Yacuiba) y norte (Trinidad), lo que origina nuevos centros poblados con una incipiente dinámica económica, a veces más comercial que productiva. La red ferroviaria, en cierta forma, obedeció también a la misma lógica de construcción de caminos, es decir, la vinculación de áreas de producción minera y posteriormente, de las tierras de los llanos de Santa Cruz, con el resultado de un área occidental muy vinculada y una oriental y nor-oriental con vinculación limitada. Los centros poblados actuales y la formación de nuevos asentamientos poblacionales, obedecieron a un patrón de ocupación lineal a lo largo de los

caminos, es así que, también en la zona andina se encuentran los principales centros poblados, los que paulatinamente van cediendo su importancia en favor de nuevas poblaciones a lo largo de las rutas de vinculación con el norte y este del país.

La concentración de las actividades productivas, emergentes de las contingencias del mercado, de nuestra condición de país mono productor de materias primas y de una deficiente utilización del potencial de recursos naturales, ha generado un desarrollo dispar, estrechamente relacionado con los potenciales de las diferentes regiones del territorio, además de una estructura productiva desarticulada, que no cuenta con centros intermedios de almacenaje y comercialización de la producción.

Esta estructura se ve agravada por los altos índices de migración campo-ciudad especialmente hacia las tres grandes ciudades. Los centros poblados del área andina muestran una alta tasa de migración en favor de las tierras bajas, configurando una redistribución poblacional, emergente de la crisis de laminaridad y de las posibilidades que ofrecen las tierras de los Llanos de Santa Cruz, Yungas y Chapare, tal como expresan los indicadores de la dinámica migratoria. Si bien vale destacar, como un hecho positivo, la estructuración territorial en base a tres grandes ciudades, ubicadas en cada una de las tres regiones tradicionales, (altiplano, valles y llanos), la influencia que ejerce el eje esteoeste que las vincula, provoca una excesiva concentración poblacional en su entorno, debido a la dinámica comercial y al atractivo de éstas ciudades capitales y otras menores a lo largo del mismo, hecho que, de alguna manera, resta funcionalidad a la estructura territorial. El "desequilibrio" originado por este nuevo factor de ocupación, que hoy no guarda estricta relación con las potencialidades en recursos naturales que ofrece y que "fortalece" la economía terciaria en los centros poblados intermedios, relegando la actividad agropecuaria al abastecimiento familiar, provoca a su vez el crecimiento desmesurado del comercio informal, mayores disparidades en el desarrollo regional y una mayor desarticulación del espacio urbano-rural. En resumen, se tiene un territorio que, en términos de las tres grandes regiones, altiplano, valles y llanos, presenta grandes contradicciones en cuanto a su desarrollo, en relación a sus

potencialidades naturales; un altiplano densamente poblado, bien articulado, pero que ofrece escasas posibilidades de desarrollo para la población debido a la sobreexplotación y consecuente agotamiento de sus recursos naturales; los valles, con alta densidad demográfica, medianamente articulados y con recursos naturales en proceso de deterioro y los llanos escasamente poblados, ricos en recursos pero poco articulados a la red vial y a la dinámica económica.

El fortalecimiento de las redes camineras que vinculan los centros poblados del norte y este del país, así como la consolidación de aquéllas que se extienden hacia el sur, permitirá una estructuración más equilibrada del territorio, la distribución armónica de la población respecto al potencial de territorio y sus recursos naturales y una mejor integración nacional y con el continente, en los ámbitos económico, político, social y cultural.

3.14.9 Bolivia país de Integración Regional

La estratégica situación geográfica de Bolivia en el centro de Sudamérica y sus recursos naturales sustentan el proyecto boliviano de convertirse en el país articulador de la integración regional, principalmente entre los países de la Comunidad Andina y Mercosur. Compatibilizando la globalización de la economía y los procesos de integración, el estado ha retomado la tesis de Bolivia como país de contactos, planteada ya muchos años atrás, como medio de coadyuvar a la 93 solución de los problemas derivados de su situación de país mediterráneo. Bolivia en su condición de miembro fundador de la Comunidad Andina y asociado al Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, además de Chile como miembro no pleno) desde 1996, se constituye en un puente natural entre ambos organismos de integración regionales. Bolivia cuenta con una red vial de carreteras de 60.762kilometros de longitud. De los cuales alrededor de 4.314 kilómetros están pavimentados. El resto son caminos de grava y tierra.

4. CONCLUSIONES

La Aduana Nacional de Bolivia es una de las recaudadoras de tributos más grande de nuestro estado. Asimismo, la ANB tiene un contrato de concesiones por 15 años con D.A.B. desde la gestión 2003, dicho contrato fue ampliado por lo que hasta la fecha sigue vigente el contrato de concesiones.

El contrato de concesión busca que la empresa encargada de realizar la prestación de servicios específicos públicos, almacenado la mercancía, el contrato de concesión, se establece y prevé aplicación de infracciones administrativas y son impuestas mediante resolución administrativa emitida por los funcionarios de la Aduana Nacional de Bolivia.

Los mismo serán regulado por reglamentos internos como son Reglamento de Directorio de la Aduana Nacional de Bolivia N°, RD 01-023-09 de fecha 11-09-2003, que es modificado por la RD 01-006-12 de fecha 20/07/2012, que aprueba el Reglamento para la Concesión de Recintos Aduaneros y el Reglamento de Directorio de la Aduana Nacional de Bolivia N°, RD 03-024-08 de 14-024-08, que aprueba el Reglamento para Procedimiento Administrativo de Aplicación de Sanciones a los Concesionarios de Depósitos de Aduana por infracciones administrativas y regulado por la normativa legal vigente en el país.

La existencia de la frecuencia de la comisión de sustracción, se debe a una falta de control por parte de la administración aduanera, exigiendo a los concesionarios de depósitos de aduanas, que cumpla con las medidas de prevención que están claramente estipulados en el contrato de concesión, más que exigirle el cobro de una multa por la infracción cometida, teniendo la administración aduanera como meta la reducción de la comisión de este delito aduanero. Si bien se entiende que la administración aduanera, es decir la Aduana Nacional de Bolivia, no es directamente la encargada de los depósitos y delega esta función a concesionarios, tiene que ser más frecuente con sus políticas de auditoría y fiscalización respecto a los concesionarios.

La Sustracción de Prenda Aduanera Afecta en la Administración Aduanera con el incumplimiento por parte de los concesionarios de depósitos aduaneros, y la falta de control en medidas de seguridad para realizar un control de los depósitos, al realizar la investigación se observó que desde la entrada al recinto aduanero no existe la seguridad adecuada primero por la falta de personal, la falta de cámaras de seguridad en los almacenes, los depósitos aduaneros, están mal organizadas y se observa a simple vista, como muchas de las mercancías, están averiadas, existiendo fardos de ropas destruidos y la falta de mercancía, cuando existe el aforo, para proceder a realizar el despacho aduanero con respeto a mercancía incautada. La Sustracción de Prenda Aduanera y como Afecta en la Administración Aduanera en el pago de los tributos aduaneros que genera pérdida en ingresos al estado.

En la realidad no existe persona, que tenga sentencia ejecutoriada, por la comisión de este delito, quedando en gran vulneración el propietario de la mercancía y existiendo una mala imagen que tiene la sociedad, respecto a la Aduana.

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bibliografía

Aparicio, L. D. (2021). *Contabilidad de Transporte* (2021 ed., Vol. 3er Volumen). (P. I. Graficos, Ed.) La Paz, Murillo , Bolivia: Punto Imagen Servicios Graficos.

Arista Martínez, C. (2017). *Modelo del tratamiento contable tributario En el servicio de Transporte Internacional de Carga por carretera Arica-La Paz*. La Paz, La Paz, Bolivia: U.M.S.A.

Aruquipa, J. C. (2014). *EL TRANSPORTE DE CARGA EN BOLIVIA Y SUS EFECTOS ECONOMICOS Y ANALISIS DE EFICIENCIA DEL SECTOR*. LA PAZ: <https://repositorio.umsa.bo/handle/123456789/5082>.

Bolivialmpuestos.blog. (2019). *Transporte interdepartamental – Fundamentos para este sector*. La Paz: Bolivialmpuestos.blog.

De Reus, Mendoza, Campos y Nombela . (2003). *Servicios de Transporte*. Guayaquil: LOS OLIVOS.

Pascua, L. W. (2004). (*WEF, 2004: 52; WEF, 2008: 3 – 8*) . Santa Cruz: Erbol.

RESOLUCIÓN NORMATIVA DE DIRECTORIO N° 10-0017-06. (2006). *RESOLUCIÓN NORMATIVA DE DIRECTORIO N° 10-0017-06*. La Paz: Gaceta Oficial.

Zeballos, V. P. (2020). *“ANÁLISIS DE AFECTACIÓN A LA ADMINISTRACIÓN* . La Paz: UMSA.

6. ANEXOS

ALMACENES AREA RESTRINGIDA



ALMACEANES AREA RESTRINGIGA INTERIOR



TRANSPORTE DE CARGA INTERDEPARTAMENTA SALIDA DE LA PAZ



ESCANERS PARA CONTROL DE CONTENEDORES CERRADOS



GASTOS INDIRECTOS DEL TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL



DOCUMENTOS PARA EL TRASLADO DE MERCADERIAS EN TERRITORIO NACIONAL

An advertisement for Aduana Nacional. The background is a photograph of a white semi-truck driving on a road at sunset. The sky is a mix of orange, red, and blue. In the top left corner, there is a logo for 'boliviaImpuestos.com' with a blue and white icon. In the top right corner, there is the 'Aduana Nacional' logo with a colorful arrow and the tagline 'Tú eres la diferencia.' In the center-left, there is a dark grey box with the text 'DOCUMENTOS PARA EL TRASLADO DE MERCADERÍA EN TERRITORIO NACIONAL' in white, bold, uppercase letters.

boliviaImpuestos.com

DOCUMENTOS PARA EL TRASLADO DE MERCADERÍA EN TERRITORIO NACIONAL

Aduana Nacional
Tú eres la diferencia.