

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA DE ECONOMÍA
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS
PLAN EXCEPCIONAL DE TITULACION PARA ANTIGUOS ESTUDIANTES NO
GRADUADOS (PETAENG)



MEMORIA LABORAL

**“OPTIMIZACIÓN DE LA DISPOSICIÓN FINAL DE LA MERCANCÍA
INCAUTADA POR DEPÓSITOS ADUANEROS BOLIVIANOS”**

POSTULANTE : RUTH RAQUEL RADA MERIDA

DOCENTE TUTOR : M. Sc. LUIS A. SUCUJAYO CHAVEZ

LA PAZ – BOLIVIA

2023

DEDICATORIA

Agradezco a Dios por haberme otorgado una familia maravillosa, quienes han creído siempre en mí, dándome el ejemplo de humildad y sacrificio; enseñándome a valorar todo lo que tengo. A todos ellos dedico el presente trabajo, porque me han inculcado, el deseo de superación personal y triunfo en la vida, contribuyendo de esta manera a consumir cada uno de los objetivos trazados.

Ruth Raquel Rada Mérida

AGRADECIMIENTOS Y RECONOCIMIENTOS

Agradezco a mi Docente Tutor y al distinguido tribunal revisor por haberme dado la oportunidad de recurrir a su capacidad y conocimiento, así como también tener toda la paciencia del mundo para guiarme durante el desarrollo de la presente memoria laboral.

Y para finalizar, también agradezco a todos los que fueron mis compañeros de la carrera de Economía, durante esos años en la universidad, ya que gracias al compañerismo, amistad y apoyo moral han aportado en un alto porcentaje en mi formación intelectual y profesional.

TABLA DE CONTENIDO

<i>MARCO METODOLÓGICO</i>	2
1.1 Identificación del tema de investigación.....	2
1.2 Delimitación del tema de investigación	3
1.2.1 Delimitación temporal	3
1.2.2 Delimitación espacial.....	3
1.2.3 Delimitación Sectorial	3
1.2.4 Delimitación Institucional	3
1.3 Delimitación de categorías y variables económicas.....	4
1.3.1 Categorías económicas.....	4
1.3.2 Variables económicas	4
1.4 Planteamiento del problema	4
1.4.1 Problematización	4
1.4.2 Identificación del problema central	5
1.4.3 Identificación de solución al problema.....	5
1.5 Justificación	6
1.5.1 Económica.....	6
1.5.2 Social.....	6
1.6 Planteamiento de objetivos	6
1.6.1 Objetivo general	6
1.6.2 Objetivos específicos.....	6

1.7	Metodología de investigación.....	7
1.7.1	Método de investigación.....	7
1.7.2	Tipo de investigación.....	7
1.7.3	Instrumentos de investigación.....	8
1.7.4	Fuentes de información.....	8
2	<i>MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL</i>	10
2.1	Teoría del comercio exterior.....	10
2.1.1	Comercio exterior.....	10
2.1.2	Ventajas del comercio exterior.....	11
2.1.3	Barreras al comercio exterior.....	13
2.1.4	Instrumentos de política comercial.....	13
2.1.5	Cuotas de importación.....	14
2.1.6	Restricciones voluntarias a la exportación.....	15
2.1.7	Otros instrumentos de política comercial.....	16
2.1.8	Comercio exterior en los países en vías de desarrollo.....	17
2.1.9	Relaciones económicas y la balanza de pagos.....	17
2.2	Marco conceptual.....	20
2.2.1	Carga no manifestada.....	20
2.2.2	Concesionario de depósito con presencia obligatoria.....	20
2.2.3	Depósitos aduaneros.....	20

2.2.4	Barreras no arancelarias	20
3	<i>MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL</i>	23
3.1	Depósitos aduaneros bolivianos	23
3.1.1	Misión	23
3.1.2	Visión.....	23
3.1.3	Certificación sistema de gestión de la calidad	23
3.1.4	Objetivo	24
3.1.5	Alcance.....	24
3.1.6	Responsabilidad	24
3.1.7	Base legal.....	25
3.1.8	Aspectos generales	26
3.2	Políticas económicas	27
3.2.1	Misión de la aduana	28
3.2.2	Visión de la aduana	28
3.2.3	Valores de la aduana.....	28
3.2.4	Acuerdo de integración económica	28
3.3	Marco legal	28
3.3.1	Ley general de aduanas 1990	28
3.3.2	Reglamento a la Ley general de aduanas	30
3.3.3	Manual para el procesamiento por contrabando	31

3.3.4	Convenio de Kioto	32
4	<i>MARCO EXPLICATIVO</i>	36
4.1	Descripción de las variables seleccionadas.....	36
4.1.1	Bolivia: exportación e importación	36
4.1.2	Bolivia: Balanza comercial.....	38
4.2	Procedimiento de las importaciones en los depósitos aduaneros bolivianos 41	
4.2.1	Servicio logístico.....	41
4.2.2	Servicio de almacenaje	42
4.2.3	Servicio de asistencia y control de tránsito.....	43
4.2.4	Recinto aduana interior Oruro – Pasto grande “aduana especializada”	44
4.2.5	Recinto aduana interior La paz – Patacamaya.....	44
4.2.6	Mercancía incautada por DAB.....	44
4.2.7	Principales actividades DAB.....	49
4.3	Propuesta de solución al problema planteado	52
5	<i>CONCLUSIONES</i>	56
5.1	Conclusión específica 1	56
5.2	Conclusión específica 2	56
5.3	Conclusión específica 3	57
5.4	Conclusión específica 4	58
5.5	Conclusión general	59

6	<i>BIBLIOGRAFÍA</i>	60
7	<i>ANEXOS</i>	63
7.1	Glosario de términos aduaneros	74

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Bolivia: Exportaciones e importaciones 2009-2021 (En millones de \$us)	36
Gráfico 2 Histograma de la variable importación	37
Gráfico 3 Importaciones según grandes categorías (En millones de \$us)	38
Gráfico 4 Bolivia: Balanza comercial 2009-2021	39
Gráfico 5 Histograma de la variable balanza comercial	40
Gráfico 6 : Importaciones según países	40
Gráfico 7 Comportamiento de la mercadería incautada 2009-2021 (En millones de \$us)	46
Gráfico 8 Histograma de la variable mercadería incautada	47
Gráfico 9 Comportamiento de la variable pérdidas económicas 2009-2021 (En millones de \$us)	48
Gráfico 10 Histograma de la variable pérdidas económicas	49
Gráfico 11 Despacho de carga regular 2009-2020 (En toneladas)	50
Gráfico 12 Valor de mercancía despachada (En millones de \$us)	51
Gráfico 13 Ingresos facturados por venta de servicios (En millones de Bs.)	51
Gráfico 14 Gasto corriente (En millones de Bs.)	52
Gráfico 15 Esquema actual de DAB	53
Gráfico 16 Esquema tentativo para DAB	53
Gráfico 17 Etapas de la integración económica	86

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Principales estadísticas de las exportaciones e importaciones	37
Cuadro 2 Principales estadísticas de la variable balanza comercial	39
Cuadro 3 Principales estadísticas de la variable mercancía incautada	46
Cuadro 4 Principales estadísticas de la variable pérdidas económicas	48

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1 Modalidades de depósito	63
Anexo 2 Recepción de carga	64
Anexo 3 Zonas potenciales de contrabando	68
Anexo 4 Clasificación CUODE	69
Anexo 5 Bolivia: Importaciones según país de origen por año.....	70
Anexo 6 Puestos de control de la Aduana Nacional.....	74

RESUMEN EJECUTIVO

Dentro de las actividades económicas, está el comercio internacional de productos como por ejemplo las exportaciones e importaciones, de esta manera, y dadas las características de la informalidad muchos de los comerciantes se dedican a la importación ilegal de mercancías constituyéndose en contravenciones y delitos tipificados en las normas de orden jurídico como la Ley 2492 y otros relativos a los ilícitos que afectan a la economía nacional, debido a su evasión fiscal.

La importación ilegal de mercancías tiene múltiples efectos en la economía de un país, entre ellos, las incidencias que afectan a la producción de bienes propios de la economía, es decir, la producción nacional, pero también por otro lado dificultades cuando se realizan decomisos por las autoridades competentes.

Uno de estos problemas, se constituye en el uso de los recintos aduaneros, ya que el abandono de la mercadería decomisada es una constante preocupación de las autoridades, por la falta de espacio en los galpones de almacenamiento donde existen ingente cantidad de mercadería incautada.

Se realizó un estudio con el propósito de determinar una solución a la incautación de mercancía fruto del contrabando y optimizar el destino de dicha mercancía, se aplicó un análisis causal tomando en cuenta una muestra temporal desde 2008 hasta 2021 del Servicio de Aduana Nacional, dicha muestra considera las principales variables asociadas a la importación de bienes según su uso y destino.

Para el desarrollo de este objetivo se utilizó como instrumento de investigación el análisis descriptivo explicativo y la realización de un modelo econométrico que explica las elasticidades de la estimación del contrabando respecto a variables explicativas. Por lo tanto, se concluye que las importaciones de bienes de consumo, la importación de materias primas en forma ilegal incide en la pérdida tributaria, que repercute en forma desfavorable en los ingresos que percibe el Estado boliviano.

**“OPTIMIZACIÓN DE LA DISPOSICIÓN FINAL DE LA
MERCANCÍA INCAUTADA POR DEPÓSITOS ADUANEROS
BOLIVIANOS”**



**CAPÍTULO I
MARCO METODOLÓGICO**

“OPTIMIZACIÓN DE LA DISPOSICIÓN FINAL DE LA MERCANCÍA INCAUTADA POR DEPÓSITOS ADUANEROS BOLIVIANOS”

CAPITULO I

MARCO METODOLÓGICO

1.1 Identificación del tema de investigación

Bolivia como Estado realiza operaciones de actividades económicas que están amparadas en la Constitución Política del Estado (CPE), donde las formas de organización económica son la propiedad privada, estatal, cooperativa y social comunitaria, en consecuencia, existe una dinámica por cuanto el comercio constituye una de las actividades amparadas por el código de comercio y otras normas jurídicas.

Dentro de las actividades económicas, está el comercio internacional de productos como por ejemplo las exportaciones e importaciones, de esta manera, y dadas las características de la informalidad muchos de los comerciantes se dedican a la importación ilegal de mercancías constituyéndose en contravenciones y delitos tipificados en las normas de orden jurídico como la Ley 2492 y otros relativos a los ilícitos que afectan a la economía nacional, debido a su evasión fiscal.

La importación ilegal de mercancías tiene múltiples efectos en la economía de un país, entre ellos, las incidencias que afectan a la producción de bienes propios de la economía, es decir, la producción nacional, pero también por otro lado dificultades cuando se realizan decomisos por las autoridades competentes.

Se pueden observar múltiples consecuencias al importar de forma ilegal (contrabando), actividad que afecta al Estado boliviano, por la pérdida de ingresos fiscales, mediante los tributos omitidos, pero también al empleo porque las empresas locales al ver la reducción de sus operaciones debido a la competencia desleal de estos artículos.

Uno de estos problemas, se constituye en el uso de los recintos aduaneros, ya que el abandono de la mercadería decomisada es una constante preocupación de las autoridades, por la falta de espacio en los galpones de almacenamiento donde existen ingente cantidad de mercadería incautada, y la ausencia de un método mediante el cual se pueda disponer de estos bienes de una forma óptima para las instituciones encargadas de esta labor.

1.2 Delimitación del tema de investigación

1.2.1 Delimitación temporal

La presente investigación tiene como periodo de estudio del año 2009 al 2021, donde existe evidencia empírica relativa a las incautaciones realizadas por la Aduana Nacional de Bolivia y Depósitos Aduaneros Bolivianos; las dificultades en los almacenes y la disposición final de estos productos.

1.2.2 Delimitación espacial

En lo que se refiere a la delimitación espacial, la investigación se desarrolla en las fronteras del Estado Plurinacional de Bolivia.

1.2.3 Delimitación Sectorial

La presente investigación se efectuó con el propósito de averiguar la temática de las importaciones que realiza el país en sus diferentes sectores productivos, y analizar la problemática de las instituciones encargadas de controlar dichos procedimientos administrativos.

1.2.4 Delimitación Institucional

Se trató de realizar un análisis de las ventajas y desventajas que tienen las instituciones encargadas de supervisar lo referente a las importaciones, desde un punto de vista económico y porque es necesario que los agentes económicos conozcan esta problemática, ya que afecta en gran manera a la economía nacional.

1.3 Delimitación de categorías y variables económicas

1.3.1 Categorías económicas

- C.E.1: Economía boliviana
- C.E.2: Importaciones

1.3.2 Variables económicas

- V.E.11: Importaciones bolivianas
- V.E.12: Procedimiento de verificación de las importaciones
- V.E.21: Mercancía de contrabando
- V.E.22: Pérdida tributaria

1.4 Planteamiento del problema

El presente documento de investigación se fijó como un objetivo, el de averiguar cómo desarrollan sus actividades las instituciones encargadas de controlar las importaciones bolivianas, y cuáles son sus ventajas y desventajas.

1.4.1 Problematización

Existe entre la normativa el reglamento para la concesión de depósitos aduaneros, donde el concesionario es el único responsable por la custodia y conservación de la mercancía, además debe contar con el personal de trabajo para la atención de recepción de la mercancía y medios de transporte decomisados, asimismo debe contar con un espacio físico adecuado para la verificación de la mercancía decomisada.

En este entendido y con el objetivo de contar con los mecanismos adecuados en la optimización de la disposición final de la mercancía incautada por la aduana nacional de Bolivia, es necesario desarrollar políticas que permitan llevar a cabo operaciones con el propósito de evitar costos de almacenaje y otros que afectan a la economía del Estado.

Es importante contextualizar el estado actual respecto a la cantidad de mercancía incautada que existe dentro de los almacenes en los distintos recintos administrados por Depósitos Aduaneros Bolivianos (DAB).

1.4.2 Identificación del problema central

De acuerdo a la normativa que existe para tal efecto el cumplimiento de la misma mediante un adecuado monitoreo y control de gestión de las operaciones es fundamental a la hora de evitar los costes asociados a la problemática de los bienes incautados por la Aduana Nacional de Bolivia.

Por lo tanto, el planteamiento del problema es la optimización de la disposición final de la mercancía incautada por la empresa “Depósitos Aduaneros Bolivianos” en el propósito de mejorar la eficiencia en los costes para la Aduana Nacional de Bolivia.

1.4.3 Identificación de solución al problema

Es importante determinar mediante la identificación adecuada de las condiciones de la mercancía, procedimientos que permitan asegurar de manera eficiente la inmediata disposición final de los mencionados productos, que incluyan aspectos técnicos y operativos en la tramitación de los respectivos vencimientos en plazos administrativos establecidos por el código tributario.

En consecuencia, se deberían implementar normas jurídicas y económicas que permitan cumplir los plazos estipulados que admitan una eficaz y óptima disposición final de las mercancías incautadas por la aduana con el fin de evitar pérdidas al Estado y al contribuyente nacional.

Las diferentes instituciones que se encargan de controlar las importaciones bolivianas deberían de brindar más información para que de esa manera se trate de subsanar la brecha informativa que existe, a fin de agilizar los mecanismos y procedimientos en cuanto a las importaciones se refiere.

1.5 Justificación

1.5.1 Económica

La economía nacional se ha incrementado en forma considerable, por lo cual, tanto las exportaciones como las importaciones también se han incrementado de forma considerable, por tanto, se hace necesario que se trate de incrementar las recaudaciones que realiza el Estado por diferentes conceptos.

1.5.2 Social

El desarrollo de las diferentes actividades que realiza el Estado, especialmente se ha visto mermado por ciertas actividades ilegales, las cuales no permiten la realización de muchos emprendimientos de carácter social a nivel nacional.

1.6 Planteamiento de objetivos

1.6.1 Objetivo general

- Describir el procedimiento aduanero en la disposición final de mercancía incautada por la Aduana Nacional de Bolivia.

1.6.2 Objetivos específicos

- Evaluar las exportaciones e importaciones y la balanza comercial de Bolivia.
- Identificar los procedimientos de las mercancías registradas en los Depósitos Aduaneros de Bolivia.
- Describir la información estadística de acuerdo al estado de la mercancía en almacenes, clasificada en abandono e incautado.
- Plantear una propuesta de solución al problema de la mercadería incautada en los depósitos aduaneros.

1.7 Metodología de investigación

1.7.1 Método de investigación

Uzquiano (2018) afirma “Un método es un procedimiento para tratar un conjunto de problemas. Cada clase de problema requiere un conjunto de métodos o técnicas especiales” (p.12).

Los problemas del conocimiento, a diferencia de los del lenguaje o los de la acción, requieren la invención o aplicación de procedimientos especiales adecuados para los varios estadios del tratamiento de los problemas, desde el mero enunciado de estos hasta el control de las soluciones propuestas (Bunge, 2011).

Desde la dimensión metódica, la presente investigación tiene características de método deductivo, en consecuencia, se adopta como método de investigación la deducción que a partir de datos generales trata de particularizar el análisis (Zorrilla & Torres, 2015).

Siguiendo a Eco (1986) “En la deducción, las inferencias se establecen conclusiones necesarias a partir de determinadas premisas por razones puramente formales” (p.24).

Álvarez (1997) señala “Mientras en la inducción, se parte de los hechos observados para formular conclusiones más generales. La relación entre premisa y conclusiones no es necesaria sino probable” (p.45).

1.7.2 Tipo de investigación

Según Arias (2006) “La investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento” (p.31).

El tipo de investigación que se ha realizado en el presente documento de estudio, es el de carácter descriptivo, debido a que se han seleccionado las principales

características de las importaciones ilegales y su tratamiento por parte de las instituciones encargadas a nivel nacional.

1.7.3 Instrumentos de investigación

El instrumento de investigación utilizada en la presente investigación para realizar el respectivo análisis fue la estadística descriptiva, esto con la finalidad de efectuar un análisis descriptivo de cada una de las variables seleccionadas y tratar de encontrar las posibles relaciones que existan entre dichas variables de investigación.

1.7.4 Fuentes de información

En la recopilación de información, se recurrió a fuentes primarias y secundarias. La información primaria básicamente está constituida por: datos recogidos a través del acopio documental referente al tema de investigación. La información secundaria está conformada por fuentes bibliográficas, e investigaciones anteriormente realizadas y documentos relacionados con el tema de investigación como informes del Instituto Nacional de Estadística (INE).

**“OPTIMIZACIÓN DE LA DISPOSICIÓN FINAL DE LA
MERCANCÍA INCAUTADA POR DEPÓSITOS ADUANEROS
BOLIVIANOS”**



**CAPÍTULO II
MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL**

CAPÍTULO II

2 MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

2.1 Teoría del comercio exterior

El comercio exterior estudia la interrelación económica entre países; considera inicialmente el flujo de bienes, servicios y pagos entre un país y el resto del mundo, también analiza las políticas diseñadas para regular dicho flujo, así como sus efectos en el bienestar del país¹.

La teoría del comercio exterior representa la aplicación de principios generales de microeconomía y macroeconomía al contexto internacional, diversos avances teóricos se han obtenido directamente del campo de la economía internacional, asimilando las contribuciones de la economía internacional en el ámbito de la economía moderna (Viner, 1996).

2.1.1 Comercio exterior

El comercio exterior es el intercambio de bienes y servicios económicos que se efectúa entre agentes económicos de dos o más economías, de tal manera, que se dé origen a salidas de mercancía de un país y entradas de mercancías procedentes de otros países, que generalmente se la conoce como exportaciones e importaciones (Duran Lima & Alvarez, 2008).

El comercio exterior suele ser utilizado como sinónimo de comercio mundial. Esta modalidad comercial implica la existencia de economías abiertas que están dispuestas a permitir el ingreso de bienes procedentes de otros países (Kennen, 2001).

¹ Salvatore Dominick, Economía Internacional, 4ta Edición. 1990

Las actividades del comercio exterior permiten a un país especializarse en la producción de los bienes que fabrica de forma más eficiente y con menores costes (Duran & Ventura , 2003). El comercio internacional también aumenta el mercado potencial de los bienes que produce determinada economía, y caracteriza las relaciones entre países, permitiendo medir la fortaleza de sus respectivas economías (McKinnon, 1993).

El comercio internacional está determinado por la capacidad de producción y especialización de un país respecto a la necesidad de un producto de parte de otro, balanceados por el manejo de la importación y exportación unido a una seguridad jurídica - comercial por acuerdos especiales llevados a cabo entre países y el precio que se va a pagar por el producto (Landes, 1999)

2.1.2 Ventajas del comercio exterior

El comercio entre países es la principal fuente de ingresos de los países, es por eso que los gobiernos fomentan la generación de nuevas empresas (Balassa, 1963). Por un lado, el comercio es una fuente de recursos para el empresario, inversionista o comerciante individual, debido a que estos obtienen ganancias de la compra-venta de bienes y servicios; y, por otra parte, el país también obtiene ingresos, esto por medio del desarrollo económico que el comercio genera (Montiel, 2003).

El libre comercio genera un incremento de la producción, la cual requiere de fuerzas productivas y nuevas fuentes que las provean, estimulando al mismo tiempo el crecimiento económico (Kindleberger, 1996).

El comercio exterior da paso a una mayor flexibilidad de los factores productivos entre distintos países, dejando como consecuencia ventajas a un nivel macro, entre las que pueden mencionarse:

- Si cada país se especializa en aquellos productos en los que tiene mayor eficiencia utilizará mejor sus recursos tanto humanos como no humanos, y así elevará el nivel de vida de sus trabajadores y de todos

sus habitantes; es por eso que los gobiernos se interesan en incrementar el volumen de las exportaciones, diversificar los productos y mercados, dentro de las posibilidades que permite la globalización.

- El comercio exterior hace posible que un país obtenga aquellos bienes cuya producción interna no es suficiente o no sean producidos de manera eficiente, como maquinaria, bienes intermedios y manufacturas.
- Hace posible la oferta de productos que se consumen otros países, en otros mercados, es decir las exportaciones. Específicamente, las exportaciones posibilitan el aumento de divisas, generan empleos, mejoran la utilización de los recursos naturales e incrementan el desarrollo tecnológico.
- Los movimientos de entrada y salida de mercancías dan paso a la balanza en el mercado internacional. Por medio de la balanza de pagos se informa qué tipos de transacciones internacionales han llevado a cabo los residentes de una nación en un periodo dado (CEPAL, 1991, p.72).

El comercio internacional permite una mayor movilidad de los factores de producción entre países, dejando como consecuencia las siguientes ventajas:

- Cada país se especializa en aquellos productos donde tienen una mayor eficiencia lo cual le permite utilizar mejor sus recursos productivos y elevar el nivel de vida de sus trabajadores.
- Los precios tienden a ser más estables.
- Hace posible que un país importe aquellos bienes cuya producción interna no es suficiente y no sean producidos.
- Hace posible la oferta de productos que exceden el consumo a otros países, en otros mercados. (Exportaciones)
- Equilibrio entre la escasez y el exceso.

- Los movimientos de entrada y salida de mercancías dan paso a la balanza en el mercado internacional (Lafay, 1979, p.134).

2.1.3 Barreras al comercio exterior

Para corregir los desequilibrios de la balanza de pagos, los gobiernos tratarán, lógicamente, de fomentar las exportaciones. Pero para ello, en algunos casos, se sentirán tentados a utilizar medidas perjudiciales para el resto de los países, por lo que pueden provocar reacciones indeseables (Hirshman, 1985). Además, siempre está la tentación de establecer barreras a las importaciones. Existen dos tipos de barreras en el Comercio Internacional: Barreras Arancelarias y Barreras no Arancelarias (Mochón, 1993).

2.1.3.1 Barreras arancelarias

Las barreras arancelarias son restricciones al comercio exterior, donde los importadores y exportadores en las aduanas de un país deben pagar aranceles (impuestos) por la entrada o salida de las mercancías, con el objetivo principal de impedir la importación de ciertas mercancías, ya sea para equilibrar la balanza comercial del país, para proteger la producción nacional o para incrementar el intercambio entre un grupo de países (Mikio, 1997).

2.1.3.2 Barreras no arancelarias

Las barreras no arancelarias son disposiciones gubernamentales, leyes, regulaciones o prácticas de un país, que restringen el ingreso de mercancías a un país poniendo como requisito para dejarlos entrar, que los productos y servicios cumplan con las reglas determinadas (Duran & Ventura , 2003).

2.1.4 Instrumentos de política comercial

Según Viner (1996) “Estas acciones incluyen impuestos sobre algunas transacciones internacionales, subsidios para otras transacciones, límites legales

en el valor o el volumen de determinadas importaciones, y muchas otras medidas” (p.78).

Un arancel, es la más simple de la política comercial, es un impuesto aplicado cuando se importa un bien. Los aranceles específicos son una cantidad fija exigida por cada unidad de bien importado² (por ejemplo, 3 dólares por barril de petróleo). Los aranceles ad valorem son impuestos exigidos como porcentaje del valor de los bienes importados (por ejemplo, el 25 por el 100 del valor de los camiones importados a Estados Unidos). En ambos casos, el efecto del arancel es aumentar el coste de trasladar los bienes de un país.

Los aranceles son la forma más antigua de política comercial, y han sido utilizados tradicionalmente como una fuente de ingresos para el Estado. Hasta la introducción del impuesto sobre la renta, por ejemplo, el gobierno de los Estados Unidos obtenía la mayor parte de sus ingresos en concepto de aranceles. Sin embargo, su verdadera finalidad ha sido, generalmente, no solo proporcionar ingresos, sino proteger sectores nacionales concretos. No obstante, la comprensión de los efectos de un arancel continúa siendo una base esencial para entender las otras políticas comerciales.

2.1.5 Cuotas de importación

Una cuota de importación es una restricción directa de la cantidad que se puede importar de algún bien. La restricción es impuesta normalmente mediante la concesión de licencias a algún grupo de individuos o empresas. Por ejemplo, Estados Unidos tienen una cuota de importación de queso extranjero. Las únicas empresas que pueden importar queso son algunas compañías comerciales, cada una de las cuales tiene derecho a importar un máximo de kilos de queso al año; el tamaño de la cuota de cada empresa está determinado por la cantidad de queso

² Krugman, P. y Obstfeld. M. “Economía Internacional Teoría y Política”. Quinta Edición. Edit. Addison Wesley. Madrid. 2001. Pág. 193.

que importo en el pasado. En algunos casos importantes, especialmente el azúcar y los vestidos, el derecho a vender a Estados Unidos se da directamente a los gobiernos de los países exportadores (Barurak, 2004).

La diferencia entre una cuota y un arancel es que, con una cuota, el Estado no recibe ingresos. Cuando se utiliza una cuota en vez de un arancel para restringir las importaciones, la cantidad de dinero que habría aparecido como ingresos del Estado con un arancel es recaudada por cualquiera que reciba las licencias de importación. Los poseedores de licencias pueden comprar productos importados y volver a venderlos a un precio más elevado en el mercado nacional. Los beneficios recibidos por los poseedores de licencias de importación son conocidos como las rentas de las cuotas.

En la valoración de los costes y beneficios de una cuota de importación es crucial determinar quién obtiene las rentas. Cuando los derechos de vender en el mercado nacional son asignados a gobiernos de países exportadores, como a menudo ocurre, la transferencia de rentas al exterior hace el coste de una cuota sustancialmente más elevado que el del arancel equivalente.

2.1.6 Restricciones voluntarias a la exportación

Las restricciones voluntarias a la exportación son impuestas, normalmente, por exigencia del importador, y aceptadas por el exportador para evitar otras restricciones comerciales. Las ventajas políticas y legales de las RVE han hecho que sean los instrumentos preferidos de la política comercial de los últimos años. Sin embargo, desde un punto de vista económico, una restricción voluntaria a la exportación es exactamente como una cuota de importación en que las licencias son asignadas a los gobiernos extranjeros y es, por tanto, la RVE produce realmente una pérdida para el país importador (Fukusaku, 1992).

2.1.7 Otros instrumentos de política comercial

Existen muchos otros modos en los que el Estado pueda influir en el comercio, las cuales se señalaran brevemente a continuación:

- a) Subsidios de crédito a la exportación. Esto es como subsidio a la exportación, pero tiene la forma de un préstamo subsidiado al comprador. Estados Unidos, como muchos países, tiene una institución estatal, el Banco de Exportación e Importación, que se dedica a proporcionar préstamos, al menos, ligeramente subsidiados para ayudar a las exportaciones.
- b) Compras estatales. Las compras del Estado o de las empresas fuertemente reguladas pueden ser dirigidas hacia bienes producidos en el país, aun a pesar de que esos bienes sean más caros que los importados. Un ejemplo clásico de la industria de telecomunicaciones europea. Las naciones de la unión europea tienen, en principio, libre comercio entre sí.
- c) Los principales compradores de equipos de telecomunicaciones son las compañías telefónicas y, en Europa, esas compañías, hasta hace poco, han sido todas propiedad del Estado. Estas compañías telefónicas de propiedad estatal compran a los proveedores nacionales incluso cuando esos proveedores establecen precios más elevados que los proveedores de otros países. La consecuencia es que hay muy poco comercio en equipos de telecomunicaciones en Europa.
- d) Barreras administrativas. A veces un gobierno quiere restringir las importaciones sin hacerlo formalmente. Por suerte o por desgracia, es fácil complicar los procedimientos sanitarios, de seguridad y aduaneros normales para establecer sustanciales obstáculos al comercio. Un ejemplo clásico es el decreto francés de 1982 por el que todos los magnetoscopios japoneses debían pasar atreves del pequeño puesto

aduanero de Poitiers, limitando realmente las importaciones a un puñado³.

2.1.8 Comercio exterior en los países en vías de desarrollo

Durante unos 30 años tras la segunda guerra mundial las políticas comerciales en muchos países en desarrollo estuvieron fuertemente influidas por la creencia de que la clave para el desarrollo económico era la creación de un sector industrial fuerte, y que la mejor forma para crear este sector industrial era mediante la protección de los fabricantes nacionales frente a la competencia internacional.

Si bien la principal preocupación de la política económica en los países en desarrollo ha sido el bajo nivel global de renta, también se da el caso de que muchos países en desarrollo se caracterizan por grandes diferencias en los ingresos entre regiones y sectores. Este problema de dualismo económico da lugar a algunas cuestiones especiales de política.

2.1.9 Relaciones económicas y la balanza de pagos

Las cuentas de una nación con el exterior son similares a las de una empresa o familia. Las familias y empresas, y, a la luz de sus ingresos y gastos totales, incurren en un déficit o un superávit. La diferencia principal entre las cuentas de una familia o una empresa y las cuentas de una nación estriba en que en las de ésta se mezclan operaciones realizadas en muchas monedas distintas (Naciones Unidas , 2002).

El instrumento contable capaz de permitir el seguimiento de las relaciones de una economía determinada con el resto del mundo es la balanza de pagos. La balanza de pagos es un documento contable que registra sistemáticamente el conjunto de

³ Krugman, P. y Obstfeld. M. "Economía Internacional Teoría y Política". Quinta Edición. Edit. Addison Wesley. Madrid. 2001. Pág. 204.

transacciones económicas de un país con el resto del mundo durante un periodo de tiempo determinado, generalmente es de un año⁴.

La balanza de pagos suministra información detallada acerca de todas las transacciones económicas con el exterior, ya sean transacciones de bienes y servicios o transacciones financieras. La estructura genera de una balanza de pagos y las distintas sub balanzas que la integran, son la diferencia entre ingresos y pagos, denominados saldos.

Las transacciones registradas por la balanza de pagos se agrupan en dos grandes categorías, que integran la balanza por cuenta corriente y la balanza por cuenta de capital.

2.1.9.1 Balanza por cuenta corriente

Las transacciones por cuenta corriente son las compras y ventas de bienes y servicios, así como las transferencias unilaterales corrientes. En la balanza por cuenta corriente aparecen recogidas todas aquellas transacciones que dan lugar a una generación de renta en nuestro país (las exportaciones) o en el exterior (las importaciones) y aquellas transacciones que sin generar rentas dan lugar a una mayor o menor disponibilidad de renta para el gasto, esto es, las transferencias corrientes. La balanza por cuenta corriente está integrada por la balanza comercial, la balanza de servicios y la balanza de transferencias (CEPAL, 1991).

Todo país intercambia mercancías con otros países. Las que compra al exterior se denomina importaciones, y las que vende a otros países son las exportaciones. Así pues, la balanza comercial o de mercancías, recoge los ingresos pagos generados por los movimientos de mercancías. Son ingresos de esta sub balanza las

⁴Mochón, Francisco, Economía, Teoría y Política, McGraw-Hill Tercera edición, 1993.

exportaciones de bienes intermedios y finales mientras que, por el contrario, son pagos las importaciones de dichos bienes.

2.1.9.2 Balanza de servicios

Junto a las mercancías, todo país compra y vende servicios. La balanza de servicios está muy ligada a la evolución del turismo, a las necesidades de importación, a las posibilidades de exportación de tecnología y a los rendimientos de las inversiones en el exterior o del resto del mundo en el país. Las actividades que llevan consigo el pago como contraprestación a un servicio constituyen las importaciones de servicios. Las exportaciones de servicios están constituidas por todas las actividades similares a las referidas, pero que implican cobrar por parte de los agentes económicos (CEPAL, 1991).

La balanza de servicios registra los flujos monetarios debidos a servicios realizados por el país al resto del mundo (ingresos o exportaciones) o del resto del mundo al país considerado (pagos o importaciones).

2.1.9.3 Balanza de las transferencias

Todos los tipos de transacciones internacionales hasta ahora descritas comprenden operaciones en las que se entregan o se reviven unos recursos reales a cambio de otros. No ocurre lo mismo con las denominadas transferencias, en las que tienen lugar entregas a título gratuito o son contrapartida y que exigen una contabilización especial. Las remesas remitidas por los ciudadanos de un país que trabajan en otros países y as donaciones gubernamentales son las partidas más representativas de este tipo de transacciones internacionales. Entonces, la balanza de las transferencias recoge los ingresos y pagos que se realizan son contrapartidas (Naciones Unidas , 2002).

2.2 Marco conceptual

2.2.1 Carga no manifestada

Según Naciones Unidas (2002) “Mercancía que no se encuentra declarada en el manifiesto internacional de carga ni amparada en un documento de embarque, y que cuya descripción comercial no corresponde a los documentos de embarque” (p. 232).

2.2.2 Concesionario de depósito con presencia obligatoria

Andrade (2013) “Concesionario de depósito aduanero, que, en los términos establecidos por la Aduana Nacional en el Contrato de Concesión, se obliga a prestar los servicios concesionados en la administración aduanera en forma continua y sin interrupciones” (p.288).

2.2.3 Depósitos aduaneros

Andrade (2013) “Espacios cubiertos o descubiertos perfectamente delimitados, habilitados por la Aduana Nacional como zonas primarias, que tienen por objeto el correcto almacenamiento y custodia de las mercancías, hasta que se aplique un régimen aduanero dentro de los plazos establecidos” (p.221).

2.2.4 Barreras no arancelarias

Dícese de cualquier método, excluyendo los aranceles, que utilicen los gobiernos para limitar las importaciones. El propósito de tales barreras puede ser equilibrar la balanza de pagos o proteger a la industria nacional. Para ello se establecen, según los casos: a) prohibiciones, que impiden por completo las importaciones de ciertos bienes; b) cuotas o contingentes, que fijan límites a la cantidad de bienes que es posible importar; c) otros controles.

Las prohibiciones y cuotas son llamadas restricciones cuantitativas, las cuales comprenden también las licencias previas, autorizaciones específicas que dan los gobiernos para importar. Los controles se aplican por lo general a la calidad técnica

o sanitaria de los bienes; aunque tienen, por lo tanto, otros propósitos no ligados a la restricción de las importaciones, actúan de hecho muchas veces como efectivas barreras para la penetración de los mercados nacionales. Las barreras no arancelarias reducen la oferta de los bienes importados, forzando a la demanda a trasladarse hacia los bienes de producción nacional, ello induce, por lo general, un aumento en los precios.

**“OPTIMIZACIÓN DE LA DISPOSICIÓN FINAL DE LA
MERCANCÍA INCAUTADA POR DEPÓSITOS ADUANEROS
BOLIVIANOS”**



**CAPÍTULO III
MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL**

CAPITULO III

3 MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL

3.1 Depósitos aduaneros bolivianos

Decreto supremo No. 29694 del 03 de septiembre 2008 que establece la creación de Depósitos Aduaneros Bolivianos.

Tiene por objetivo la prestación de Servicios Logísticos, Servicio de Almacenaje y Servicio de Asistencia al Control de Tránsito en todos los recintos aduaneros a nivel nacional.

3.1.1 Misión

"Prestar servicios logísticos, de almacenaje y de asistencia al control de tránsitos con calidad, seguridad, transparencia y ética profesional para contribuir a la facilitación del comercio exterior boliviano"

3.1.2 Visión

"Ser la principal empresa prestadora de servicios logísticos, de almacenaje y de asistencia al control de tránsitos con calidad a nivel nacional, contribuyendo al desarrollo del comercio exterior boliviano"

3.1.3 Certificación sistema de gestión de la calidad

Procesos de Prestación de Servicios Logísticos en:

Recintos de Aduana Interior La Paz, Oruro y Tarija,

- **Recintos de Aduana Aeropuerto** Viru Viru y Jorge Wilsterman
- **Recintos de Aduana Frontera** Desaguadero (ZOFRADESA), Charaña, Puerto Suárez, Guayaramerín, San Vicente y San Matías.

Procesos de Prestación de Servicios de Almacenaje en:

- **Recintos de Aduana Interior** La Paz, Oruro y Tarija,
- **Recintos de Aduana Aeropuerto** Viru Viru y Jorge Wilsterman
- **Recintos de Aduana Frontera** Desaguadero (ZOFRADESA), Charaña, Puerto Suárez, Guayaramerín, San Vicente y San Matías.

Proceso de Prestación de Asistencia al Control de Tránsitos en:

- **Recintos de Aduana Frontera** Desaguadero (CEBAF y Puente Internacional), Charaña, Puerto Suárez, Guayaramerín, San Vicente y San Matías."

3.1.4 Objetivo

Establecer las formalidades para las operaciones de ingreso, almacenamiento y salida de mercancías destinadas al régimen de depósito de aduana en sus diferentes modalidades y de las mercancías amparadas con Declaración de Mercancías ubicadas en la zona de custodia (resguardo) al interior del recinto aduanero, con la finalidad de lograr el debido cumplimiento de las normas que lo regulan.

3.1.5 Alcance

El presente procedimiento es de aplicación en las administraciones de aduana de frontera, interior y aeropuerto.

3.1.6 Responsabilidad

El cumplimiento de lo establecido en el presente procedimiento es de responsabilidad de:

- Servidores públicos de las Administraciones de Aduana y Gerencias Regionales,
- Concesionarios de Depósitos Aduaneros,
- Despachantes de Aduanas y Agencias Despachantes,

- Personas naturales, jurídicas privadas o públicas autorizadas para la operación de depósitos aduaneros.
- Alcanza también a las empresas de transporte terrestre internacional y a cualquier persona que por sus actividades tenga relación con el Régimen de Depósito.

3.1.7 Base legal

Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas de 18 de abril de 1961, ratificada mediante Ley N° 456 de 16 diciembre de 2013.

Ley N° 1990 de 28 de julio de 1999 - Ley General de Aduanas y sus modificaciones.

- a. Ley N° 2492 de 02 de agosto de 2003 - Código Tributario Boliviano y sus modificaciones.
- b. Ley N° 165 de 16 de agosto de 2011 - Ley General de Transporte.
- c. Decreto Supremo N° 25870 de 11 de agosto de 2000 - Reglamento de la Ley General de Aduanas, y sus modificaciones.
- d. Decreto Supremo N° 27310 de 09 de enero de 2004 - Reglamento al Código Tributario Boliviano, y sus modificaciones.
- e. Decreto Supremo N° 29522 de 16 de abril de 2008, que facilita las operaciones de internación, depósito transitorio, importación para el consumo en la modalidad de despacho inmediato, de maquinaria y equipo o unidad funcional importada con destino a empresas públicas nacionales estratégicas.
- f. Decreto Supremo N° 29694 de 03 de septiembre de 2008 - que crea la Empresa Pública Nacional Estratégica denominada Depósitos Aduaneros Bolivianos, cuya sigla es DAB.
- g. Decreto Supremo N° 0015 de 19 de febrero de 2009 - que determina que las Empresas Públicas Nacionales Estratégicas, Boliviana de Aviación - BOA y Depósitos Aduaneros Bolivianos - DAB, quedan exentas de constituir garantías ante la Aduana Nacional - AN.

- h. Decreto Supremo N° 2756 del 04 de mayo de 2016, que realiza incorporaciones al reglamento para la importación de vehículos automotores, aplicación de arrepentimiento eficaz y la política de incentivos y desincentivos mediante la aplicación del Impuesto al Consumo Específico – ICE, aprobado por Decreto Supremo N° 28963 de 06/12/2006
- i. Decreto Supremo N° 3267 de 02/08/2017, establece procedimiento para las importaciones de material bélico, realizadas por el Ministerio de Defensa.

3.1.8 Aspectos generales

3.1.8.1 Potestad de la aduana en zona primaria

La Aduana Nacional conforme a lo establecido en el Artículo 4° del Reglamento a la Ley General de Aduanas, ejerce plena potestad en la zona primaria del territorio aduanero nacional, así como de las áreas geográficas de territorios extranjeros donde rige la potestad aduanera boliviana.

3.1.8.2 Delito de contrabando

De conformidad a lo establecido en el Artículo 181° del Código Tributario Boliviano y su Reglamento, cometerá el delito de contrabando el que retire o permita retirar de la zona primaria mercancías no comprendidas en la Declaración de Mercancías.

3.1.8.3 Pérdida o sustracción de mercancías

La pérdida o sustracción de mercancías en los depósitos aduaneros generará la obligación de pago en Aduanas, sin perjuicio de seguir con las acciones legales respectivas, conforme establecen los Artículos 158 y 245 del Reglamento a la Ley General de Aduanas.

3.1.8.4 Destrucción total o parcial de mercancías

La destrucción total o parcial de las mercancías, se sujetará a lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento a la Ley General de Aduanas.

3.1.8.5 Modalidades de depósito

Los depósitos aduaneros autorizados pueden constituirse bajo las siguientes modalidades (véase Anexo 1):

3.2 Políticas económicas

Las políticas están orientadas inicialmente a los objetivos estratégicos de la institución, entre los que se encuentran; mejorar la eficiencia de la operativa aduanera y la prestación de servicios aduaneros para su ejecución y el voluntario cumplimiento, modernizar y mejorar la eficiencia de los controles aduaneros mediante la gestión de riesgo y la ejecución de sanciones, para fomentar el cumplimiento de obligaciones aduaneras y reprimir el contrabando, fortalecer la comunicación y transparencia institucional para promover la modernización aduanera y los valores éticos en el servicio público y desarrollar las capacidades internas necesarias para conducir y ejecutar el proceso de modernización aduanera.

Dentro las políticas internas y de calidad se encuentran; facilitar el registro y habilitación de operadores de comercio exterior de una manera simple y ágil a través de personal calificado y mediante el uso de Tecnologías de la Información y Comunicación, asegurando que se cumplan los requisitos establecidos en la normativa vigente, se validen los datos y se mantenga actualizado el Padrón de Operadores de Comercio Exterior, promoviendo la mejora continua de la institución.

3.2.1 Misión de la aduana

Facilitar las operaciones de comercio exterior, efectuar el control de mercancías y mejorar la recaudación de tributos aduaneros en beneficio del desarrollo y seguridad del Estado

3.2.2 Visión de la aduana

Ser una aduana que responde a las exigencias del comercio mundial con una efectiva gestión de riesgos, integrada con otros actores vinculados a las operaciones aduaneras, reconocida por su vocación de servicio e integridad de su recurso humano, bajo estándares internacionales.

3.2.3 Valores de la aduana

Las relaciones de trabajo deben basarse en el respeto por los demás y el propio. El éxito del trabajo en equipo se fundamenta en la confianza y sinceridad de sus componentes, así como en la consideración ante los demás.

3.2.4 Acuerdo de integración económica

Se entiende como el compromiso asumido por dos o más países, para participar en el proceso de eliminación de las restricciones de la movilidad de las mercancías, capitales y personas, de la armonización de políticas económicas y de la adopción de una moneda única.

3.3 Marco legal

3.3.1 Ley general de aduanas 1990

La ley general de aduanas fue promulgada bajo decreto Ley No. 1990 del 28 de julio del año 1999, con el objeto de regular el ejercicio de la potestad aduanera y las relaciones jurídicas que se establecen entre la Aduana Nacional y las personas naturales o jurídicas que intervienen en el ingreso y salida de mercancías del territorio aduanero nacional.

La Aduana Nacional es una institución encargada de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las fronteras, puertos y aeropuertos del país, intervenir en el tráfico internacional de mercancías para los efectos de la recaudación de los tributos que gravan las mismas y de generar las estadísticas de ese movimiento, sin perjuicio de otras atribuciones o funciones que le fijen las leyes.

Los hechos generadores de la obligación tributaria aduanera son:

- a) La importación de mercancías extranjeras para el consumo u otros regímenes sujetos al pago de tributos aduaneros bajo la presente Ley.
- b) La exportación de mercancías en los casos expresamente establecidos por Ley.

Las mercancías constituyen prenda preferente en favor del Estado, las cuales garantizan el cumplimiento de las obligaciones tributarias y de pago aduaneras, las sanciones pecuniarias y otros derechos emergentes.

Mientras las mercancías se encuentren en posesión de la administración aduanera y no se acredite la cancelación de obligaciones aduaneras, no procederá ningún embargo ni remate de las mismas por obligaciones diferentes a las tributarias o de pago aduaneras.⁵

De acuerdo al código tributario la Administración Tributaria dispondrá indistintamente de amplias facultades de control, verificación, fiscalización e investigación, a través de las cuales, en especial, podrá:

- Exigir al sujeto pasivo o tercero responsable la información necesaria, así como cualquier libro, documento y correspondencia con efectos tributarios.

⁵ 4 Ley General de Aduanas N° 1990 del 28 de julio de 1999

- Inspeccionar y en su caso secuestrar o incautar registros contables, comerciales, aduaneros, datos, bases de datos, programas de sistema y programas de aplicación, incluido el código fuente, que se utilicen en los sistemas informáticos de registro y contabilidad, la información contenida en las bases de datos y toda otra documentación que sustente la obligación tributaria o la obligación de pago (CEPAL, 1991, p.98).

3.3.2 Reglamento a la Ley general de aduanas ⁶

El reglamento a la ley general de aduanas fue promulgado de acuerdo al Decreto Supremo No. 25870 del 11 de agosto del año 2000, donde se establece que la Aduana Nacional ejerce su plena potestad en la zona primaria del territorio aduanero nacional. En aplicación del artículo 4 de la Ley, en la zona secundaria, no se realizarán operaciones aduaneras, sin embargo, la Aduana Nacional, realizará cuando corresponda las funciones de vigilancia y control aduanero, a las personas, mercancías, establecimientos comerciales y depósitos de mercancías extranjeras de distribución mayorista en esta zona.

El manifiesto internacional de carga es el único documento al amparo del cual pueden ingresar mercancías a territorio aduanero nacional y deberá ser presentado al momento de la llegada del medio y unidades de transporte comercial ante la aduana de ingreso, inclusive cuando las mercancías provengan de zonas francas localizadas en países extranjeros.

No se permitirá la emisión de manifiestos internacionales de carga en las aduanas de ingreso. La Aduana Nacional procederá, en cualquier punto del país, al decomiso de la mercancía y del medio de transporte si no están amparados por el manifiesto

⁶ Manual de Procedimientos por Contrabando - Resolución de Directorio N° RD 01-016-20 de 24/06/2020

internacional de carga, aun cuando el medio de transporte se presente ante una aduana de ingreso.

En caso de mercancías sujetas a adjudicación o subasta, producto del abandono con resolución firme o decomisadas por ilícito de contrabando, la autoridad competente bajo responsabilidad funcionaria y a título gratuito, deberá emitir un certificado equivalente a la Autorización Previa.

En caso de mercancías sujetas a adjudicación o subasta, producto del abandono con resolución firme o decomisadas por ilícito de contrabando, la autoridad competente responsable de la emisión de la Certificación deberá emitir la misma en los plazos conforme a Ley.

La valoración aduanera ejerce una gran relevancia y significación, entre los que se encuentran:

- Impuestos internos como el “IVA” se basan en gran parte en la valoración aduanera para el establecimiento de su base de cálculo.
- Impuestos internos como el que grava la renta, pueden encontrar explicaciones en la valoración aduanera.
- Las utilidades a ser repartidas por una empresa a sus empleados o socios pudiesen también ser manipuladas al adulterarse el valor de los objetos importados adquiridos por ella.
- La valoración aduanera juega un papel fundamental en los controles cambiarios o de régimen de adquisición preferencial de divisas, pues en ellos existe la tendencia a la sobrefacturación.

3.3.3 Manual para el procesamiento por contrabando

La resolución 01/016/20 del 25 de junio de 2020 establece el Manual para el Procesamiento por Contrabando, establece los criterios a aplicarse desde el decomiso de la mercancía y la resolución por proceso de contrabando de acuerdo a la Constitución Política del Estado, que es aplicado dentro la jurisdicción de la

administración aduanera, las zonas francas, los depósitos de concesión y los puntos de inspección aduanera.

También se establece las bases y acciones a considerar en caso de que la mercancía se llegue a incautar, y establece el conjunto de acciones a realizar por parte de los funcionarios de la Aduana y el conjunto de agentes, tanto policiales como militares en el resguardo de las fronteras del Estado Plurinacional de Bolivia.

3.3.4 Convenio de Kioto

Este convenio indica que es posible lograr beneficios mediante la facilitación comercial sin comprometer las apropiadas normas de control aduanero siempre y cuando las partes contratantes se comprometan a aplicarlo. Alcanzando un alto grado de simplificación y de armonización de los regímenes y prácticas aduaneras, y ejecutando una importante contribución a la facilitación del comercio internacional. En concordancia con el Art. 8, de la Ratificación del Convenio, todo miembro de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) o de sus organismos especializados se puede convertir en parte contratante del convenio suscribiéndolo, adhiriéndose al mismo o presentando un instrumento de ratificación luego de suscribir el mismo sujeto a ratificación.

El Convenio de Kioto indica lo que una aduana moderna debe considerar antes de poner en marcha un Plan de control aduanero. Principalmente establece que debería evitarse al máximo los controles de los movimientos de carga y hacerlo por auditorías, para no entorpecer el libre flujo comercial de los países. Adicionalmente nombra a la gestión de riesgo como elemento clave para poder manejar el crecimiento del comercio internacional. Resalta, también, aspectos relacionados con la cooperación con la empresa privada.

Debe existir, además, una evaluación constante de los proyectos para determinarse eficacia y rentabilidad, así como el uso de tecnología informática y de telecomunicaciones para facilitar las operaciones.

El apoyo de la alta dirección; un personal debidamente capacitado, motivado y remunerado; una organización y procedimientos adecuados son necesarios más que nunca, de otra manera se vería comprometido el éxito de cualquier iniciativa de mejoramiento del control aduanero.

Estas recomendaciones se basan en la simplificación de trámites y la eficiencia, objetivos fundamentales que persigue el convenio de Kioto, los mismos que son muy importantes para el comercio internacional. Asimismo, considera que los países deben ser eficaces con la protección nacional de los productos que ingresan por sus puntos de control aduaneros.

La aduana debería llevar regularmente a cabo tareas de evaluación y de revisión mediante un proceso de medición de cumplimiento de la ley. También se puede realizar a través de auditorías de gobierno externas mediante autoridades auditoras del Estado, como el Revisor de Cuentas o el Auditor General. Aunque el alcance y las metodologías de estas revisiones difieren, su objetivo es identificar las debilidades presentes en el programa de control y realizar las o recomendaciones pertinentes para su mejoramiento.

Varias administraciones aduaneras han instituido un enfoque moderno y filosófico de su misión que especifica que su última finalidad es lograr el cumplimiento de la ley. El éxito se mide con respecto al total cumplimiento de las leyes comerciales por parte de sus comerciantes y de las mercancías importadas y exportadas. El 3 de febrero de 2006 entro en vigor El Convenio de Kioto, el cual tiene la finalidad de facilitar el comercio entre economías e instaurar una relación aduanera moderna.

El convenio de Kioto genera una actualización de los Convenios Internacionales sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros, los cuales fueron instaurados en la década de los setenta. EL objetivo principal es proporcionar estándares con carácter técnico. Las economías que buscan adherirse al convenio de Kioto deben aceptar un conjunto de normas y principios fundamentales, los cuales son:

- Uso de la administración de riesgos y controles por auditoría.
- Intervenciones coordinadas con otras entidades fronterizas, y colaboración con el sector comercial.
- Transparencia y previsibilidad de las acciones de la Aduana.
- Estandarización y simplificación de la declaración de mercancías y los documentos de soporte.
- Procedimientos simplificados para los operadores.
- Máxima utilización de la tecnología de la información.
- Controles Austeros aduaneros necesarios para garantizar el cumplimiento con las reglamentaciones internas y externas (CEPAL, 1991, p.91).

**“OPTIMIZACIÓN DE LA DISPOSICIÓN FINAL DE LA
MERCANCÍA INCAUTADA POR DEPÓSITOS ADUANEROS
BOLIVIANOS”**



**CAPÍTULO IV
MARCO EXPLICATIVO**

CAPITULO IV

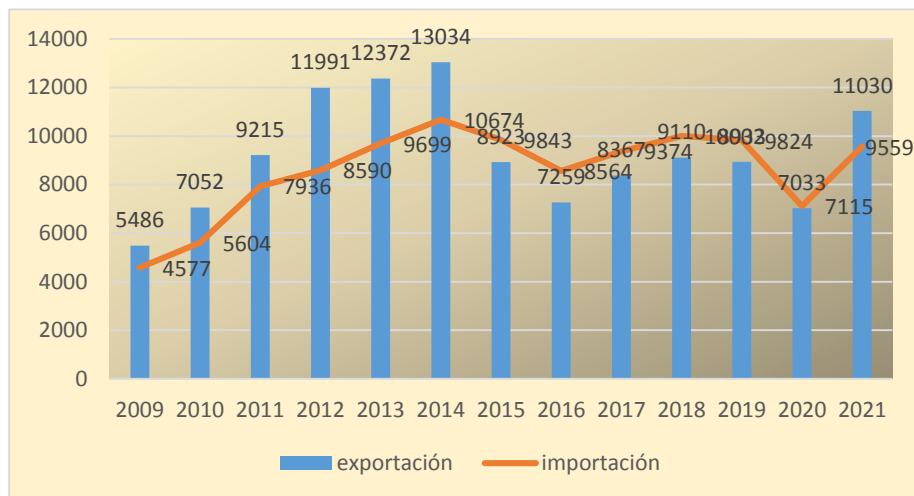
4 MARCO EXPLICATIVO

Para el desarrollo del marco explicativo se procedió a la descripción y posterior análisis de las principales variables seleccionadas con el propósito de responder a los objetivos previamente planteados.

4.1 Descripción de las variables seleccionadas

4.1.1 Bolivia: exportación e importación

Gráfico 1 Bolivia: Exportaciones e importaciones 2009-2021 (En millones de \$us)



Fuente: Elaboración propia en base a información de la CNC

En el gráfico 1 se observa el comportamiento de las exportaciones y las importaciones de Bolivia durante el periodo 2009 al 2021, se puede indicar que la tendencia de las exportaciones ha sido positiva, mientras que las importaciones han presentado un comportamiento relativamente estable.

El cuadro 1 presenta las principales estadísticas de las importaciones durante el periodo 2009-2021, con un promedio de 8566.23 millones de dólares americanos, un máximo de 10674 y un mínimo de 4577 millones de dólares americanos.

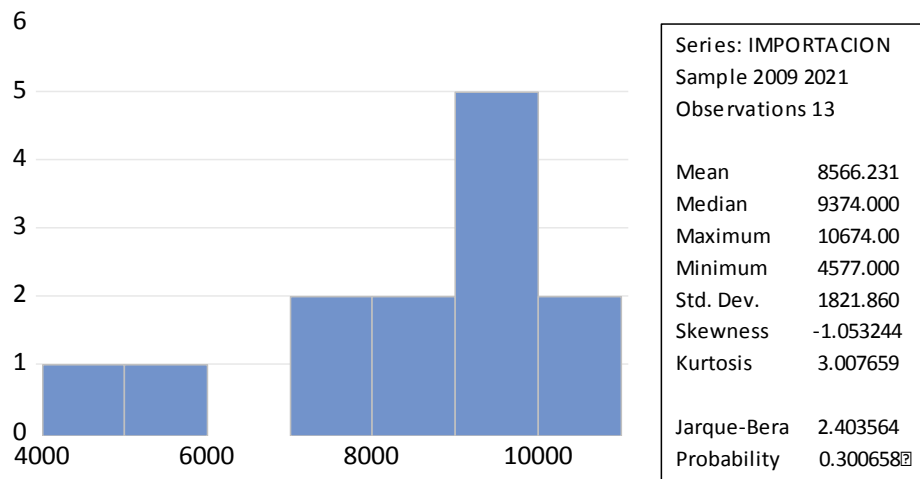
Cuadro 1 Principales estadísticas de las exportaciones e importaciones

	EXPORTACION	IMPORTACION
Mean	9215.769	8566.231
Median	8933.000	9374.000
Maximum	13034.00	10674.00
Minimum	5486.000	4577.000
Std. Dev.	2302.495	1821.860
Skewness	0.240773	-1.053244
Kurtosis	2.040535	3.007659
Jarque-Bera	0.624250	2.403564
Probability	0.731890	0.300658
Sum	119805.0	111361.0
Sum Sq. Dev.	63617790	39830100
Observations	13	13

Fuente: Elaboración propia con base en información de la CNC

El gráfico 2 presenta el histograma de la variable importación, el cual muestra un comportamiento parecido a la normal con un valor de asimetría de -1.05 y un coeficiente de curtosis de 3, el valor de Jarque Bera es de 2.40.

Gráfico 2 Histograma de la variable importación

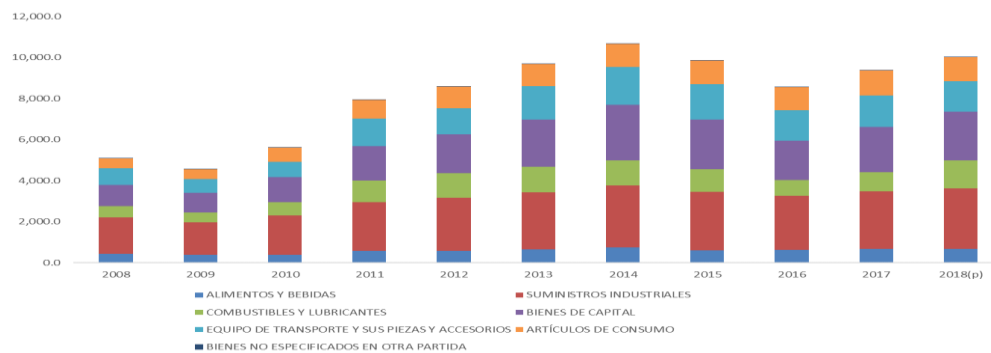


Fuente: Elaboración propia con base en información de la CNC

La importación de materias primas y productos intermedios han tenido su resultado a partir del desempeño en productos para la industria, combustibles y lubricantes, y materiales de construcción, mientras que las importaciones de capital en artículos para la industria y equipo de transporte.

Las importaciones desde la gestión 2006, se han caracterizado por un aumento significativo, donde los suministros industriales concentran gran parte de las compras a nivel internacional (véase Gráfico 3).

Gráfico 3 Importaciones según grandes categorías (En millones de \$us)

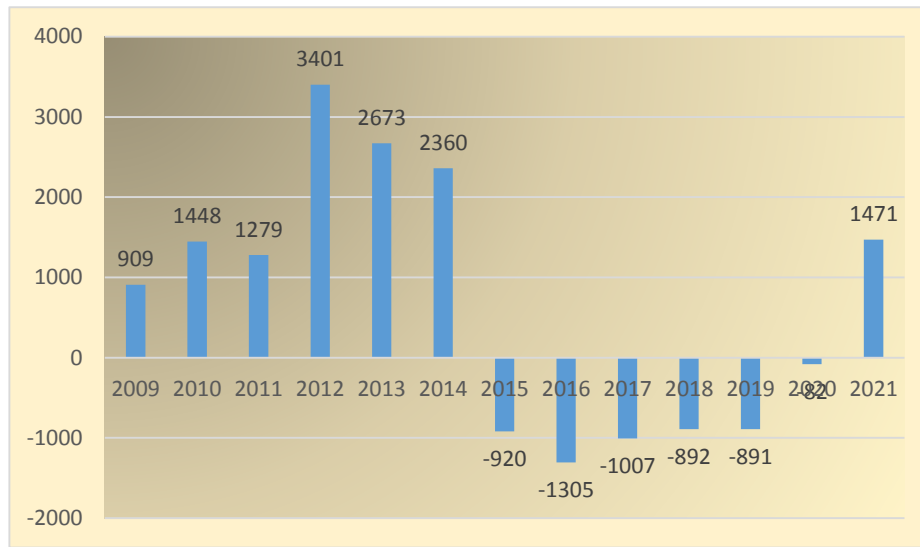


Fuente: Instituto Nacional de Estadística – Aduana Nacional 2018.

4.1.2 Bolivia: Balanza comercial

El gráfico 4 presenta el comportamiento de la balanza comercial de Bolivia durante el periodo 2009 al 2021, en una primera etapa ha sido positivo desde el año 2009 hasta el 2004, posteriormente el comportamiento fue negativo entre 2015 al 2020, y recuperándose durante el último año.

Gráfico 4 Bolivia: Balanza comercial 2009-2021



Fuente: Elaboración propia con base en información de la CNC

El cuadro 2 presenta las principales estadísticas de la variable balanza comercial durante el periodo 2009 al 2021, con un promedio de 649.53 millones de dólares, con un máximo de 3401 y un mínimo de -1305 millones de dólares.

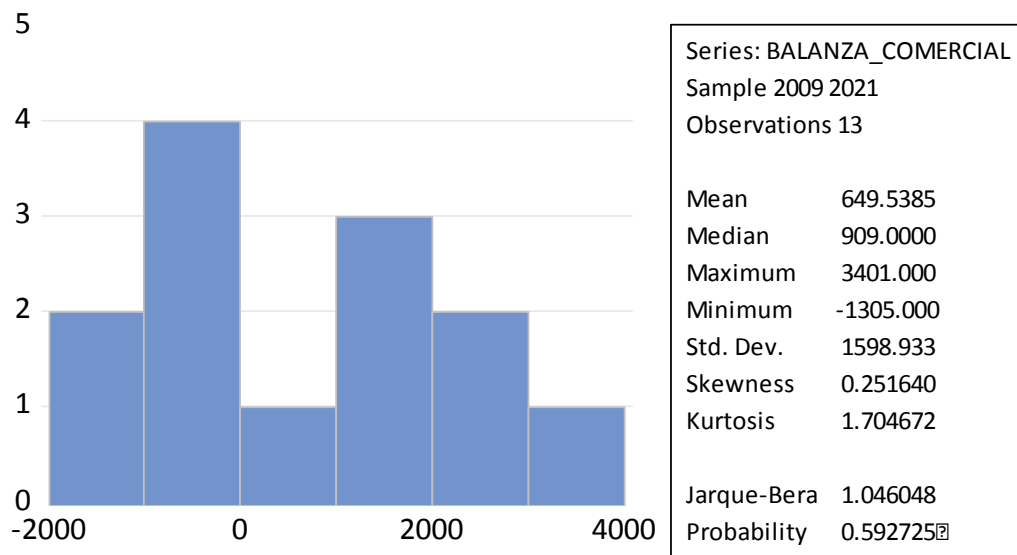
Cuadro 2 Principales estadísticas de la variable balanza comercial

	BALANZA_COMERCIAL
Mean	649.5385
Median	909.0000
Maximum	3401.000
Minimum	-1305.000
Std. Dev.	1598.933
Skewness	0.251640
Kurtosis	1.704672
Jarque-Bera	1.046048
Probability	0.592725
Sum	8444.000
Sum Sq. Dev.	30679037
Observations	13

Fuente: Elaboración propia con base en información de la CNC

El gráfico 5 presenta el histograma de la variable balanza comercial, en el cual se puede señalar que tuvo un comportamiento bastante parecido a la curva normal, con un coeficiente de asimetría de 0.25 y un coeficiente de curtosis de 1.70.

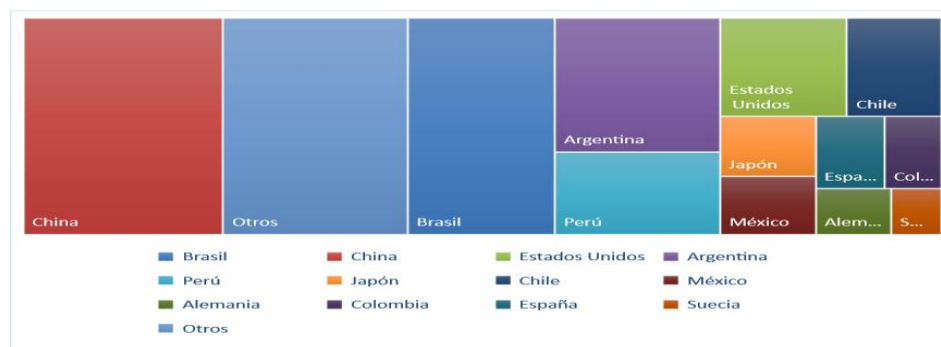
Gráfico 5 Histograma de la variable balanza comercial



Fuente: Elaboración propia con base en información de la CNC

Observando el Gráfico 6 se puede señalar que las importaciones desde la gestión 2006, se han caracterizado por un aumento significativo, donde los suministros industriales concentran gran parte de las compras a nivel internacional.

Gráfico 6 : Importaciones según países



Fuente: Instituto Nacional de Estadística – Aduana Nacional.

4.2 Procedimiento de las importaciones en los depósitos aduaneros bolivianos

Depósitos Aduaneros Bolivianos (DAB) es una institución pública con mucho potencial operativo y que la misma se encuentra posicionada en la cadena del comercio exterior, siendo de esta manera un brazo operador de la Aduana Nacional de Bolivia.

Esta institución (DAB) se enfoca en fortalecer los procesos administrativos, financieros y operativos transparentes que permitan mejorar la calidad del servicio y eficacia en la utilización de los recursos económicos y humanos, y sobre todo, trabajar con responsabilidad para evitar que se efectúen actos ilícitos y de corrupción que van en desmedro de la imagen de la institución; generando ingresos que permitan aportar en programas sociales del Gobierno, otra de las metas a mediano plazo es el de poder lograr que DAB se posicione a nivel nacional en el servicio logístico y se pueda explotar todo su potencial, considerando sobre todo la política de Gobierno que es lograr que la empresa pública sea competitiva y que tenga un buen rendimiento.

4.2.1 Servicio logístico

Comprende todas las actividades que Depósitos Aduaneros Bolivianos (DAB) realiza en los recintos aduaneros, para la recepción, descarga, carga, entrega de mercancías y otras operaciones necesarias para los regímenes que se apliquen a

las mismas, excepto las operaciones comprendidas en el Régimen de Tránsito Aduanero y en el Servicio de Almacenaje. Alcanza las siguientes actividades:

- ❖ Verificación, registro de ingreso y salida de medios y unidades de transporte al o del recinto, amparado en el manifiesto internacional de carga o documento que establezca los procedimientos aduaneros según corresponda.
- ❖ Asignación de espacios de estacionamiento a los medios de transporte dentro de los recintos. Registro de datos de mercancías y medios de transporte, en sistemas informáticos tanto de la Aduana Nacional de Bolivia y como Depósitos Aduaneros Bolivianos.
- ❖ Pesaje del medio de transporte al ingreso y salida del área restringida.
- ❖ Asignación del espacio de descarga dentro de área restringida, manipulación, apertura, cierre y colocación de precintos y otras actividades de verificación autorizadas por la Aduana Nacional de Bolivia.
- ❖ Carga, descarga, estiba, desestiba, manipulación y determinación del peso global y peso unitario de las mercancías.
- ❖ Emisión de documentos necesarios para el cumplimiento del servicio.

4.2.2 Servicio de almacenaje

Son todas aquellas actividades que DAB realiza sobre las mercancías que se encuentren sometidas a las modalidades de depósito temporal, depósito de aduana, depósito transitorio o depósito especial establecidas en la Ley General de Aduanas y su reglamento, cuyas tarifas están reguladas y aprobadas por la Aduana Nacional de Bolivia, mediante Resolución de Directorio N° 01-033-02 de 16 de octubre de 2002, así como también sobre las mercancías incautadas. Adicionalmente, el servicio de almacenaje comprende todas las actividades de almacenaje que DAB realice sobre las mercancías sujetas a traslados:

- ❖ Recepción del manifiesto internacional de carga y documentos de embarque de la mercancía procesada por el técnico de la Aduana Nacional de Bolivia.
- ❖ Recepción física de mercancía y emisión de documentos de recepción según procedimiento aduanero.
- ❖ Verificación de la cantidad, peso y estado de la mercancía recibida antes del ingreso a almacén, comprende también la verificación apertura de precintos conforme a la normativa aduanera.
- ❖ Manipulación, estiba y traslado de mercancías desde el área de descarga al área de almacenamiento o viceversa.
- ❖ Almacenaje y custodia de las mercancías en los almacenes de DAB.
- ❖ Entrega de mercancías para su salida del depósito previa autorización de la Aduana Nacional.

4.2.3 Servicio de asistencia y control de tránsito

Este servicio se desarrolla en todas las actividades realizadas por DAB en lugares de ingreso y salida de mercancías del territorio aduanero nacional en los recintos aduaneros.

Tiene como objetivo: Asistir a la administración aduanera en la función del control de tránsito aduanero, en el ingreso y salida de los medios de transporte.

- ❖ Colocar, reemplazar o retirar precintos a las mercancías, medios y unidades de transporte que tengan la autorización de la administración aduanera y conforme a los procedimientos aduaneros.
- ❖ Brindar el servicio de carga, descarga, manipuleo y estiba para el reconocimiento físico de mercancías y verificación de las averiadas en tránsito solicitadas por la administración aduanera.
- ❖ Realizar el pesaje de los medios o unidades de transporte cuando corresponda.
- ❖ Imprimir certificados de salida de exportación.

4.2.4 Recinto aduana interior Oruro – Pasto grande “aduana especializada”

El recinto perteneciente a la Administración de Aduana Interior de Oruro ubicado en Pasto Grande es el lugar donde se ha implementado la denominada “Aduana Especializada”, dado que es el único recinto en Bolivia donde la Aduana Nacional de Bolivia ha determinado la aplicación del “Procedimiento de Despacho de Importación para mercancías provenientes de zonas francas extranjeras”. En virtud al mencionado procedimiento, todas las mercancías que provienen de zonas francas como la de Iquique (Chile) deberían ser destinadas para su nacionalización en Pasto Grande.

4.2.5 Recinto aduana interior La paz – Patacamaya

En este recinto, el objetivo es el de ofrecer las condiciones necesarias, la cual funciona las 24 horas, los 7 días a la semana, los 365 días del año, cumpliendo con todas las condiciones necesarias. La ubicación privilegiada de la mencionada localidad es ideal para optimizar la gestión logística de cualquier empresa que opera en Bolivia, ya que puede distribuir su carga -una vez nacionalizada al resto del territorio nacional desde Patacamaya, o hacia el Puerto de Arica dada la cercanía de ésta, la presencia que tiene sobre la principal carretera del país y la posición intermedia de la que goza con relación a los principales centros urbanos: La Paz, Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra.

4.2.6 Mercancía incautada por DAB

Se define al contrabando como la actividad ilícita que consiste en extraer del (o introducir al) territorio aduanero nacional clandestinamente mercaderías, sin la documentación legal, en cualquier medio de transporte, sustrayéndola así del control de la aduana, es decir es una actividad ilegal y quien la práctica está cometiendo un delito.

El contrabando en Bolivia está concentrado en las siguientes fronteras:

- Frontera con Chile: Charaña, Pisiga, Sabaya, Ollague, Hito Cajones,
- Frontera con Argentina: Villazón, Bermejo, Yacuiba,
- Frontera con Paraguay: Ibibobo, Hito Villazón,
- Frontera con Brasil: Puerto Quijarro, San Matías, San Vicente, Guayaramerín y Cobija,
- Frontera con Perú: Desaguadero y Guaqui.

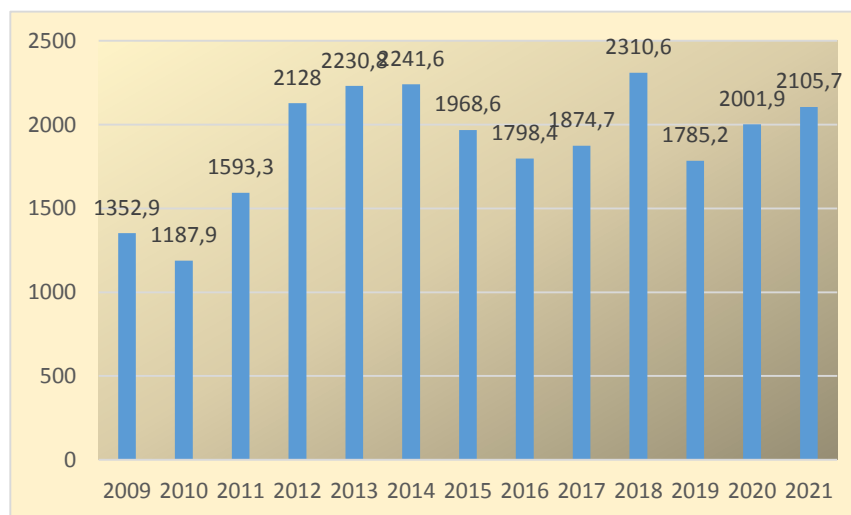
Las mercancías de contrabando se transportan principalmente por la red caminera vecinal y secundaria hasta llegar a poblaciones como Viacha, Oruro, Uyuni, Puerto Suarez, San Ignacio de Velasco, Trinidad y Puerto Villarroel, localidades que cuentan con galpones para depósito, acondicionamiento temporal para transporte y distribución hacia mercados en el interior del país.

Tomando en cuenta que el control administrativo y aduanero no registra operaciones de comercio exterior, por lo tanto, el tratamiento se estima de acuerdo al balance de oferta y uso.

- Registro en el valor de las importaciones por efecto de evasión fiscal.
- Internación ilícita de mercancías según finalidad.
- Intercambio fronterizo para bienes importados.
- Salida ilegal de mercancías.

El contrabando y la pérdida tributaria generan grandes pérdidas para la economía nacional, de acuerdo a los datos de la Cámara Nacional de Comercio (CNC, 2018), se indica que en promedio cerca del 23% de las importaciones tienen un carácter de contrabando, y en promedio representa una pérdida tributaria para el país del 5%.

Gráfico 7 Comportamiento de la mercadería incautada 2009-2021 (En millones de \$us)



Fuente: Cámara Nacional de Comercio – Aduana Nacional 2021

En el gráfico 7 se puede observar el comportamiento de la mercadería incautada durante el periodo 2009-2021, cuyo comportamiento ha mostrado una tendencia positiva en el periodo de estudio, es necesario indicar que este comportamiento se ha incrementado, y perjudica de forma negativa a la economía nacional.

En el cuadro 3 se observan las principales estadísticas de la variable mercadería incautada, con un promedio de 1890 millones de dólares, con un máximo de 2310.6 y un mínimo de 1187 millones de dólares.

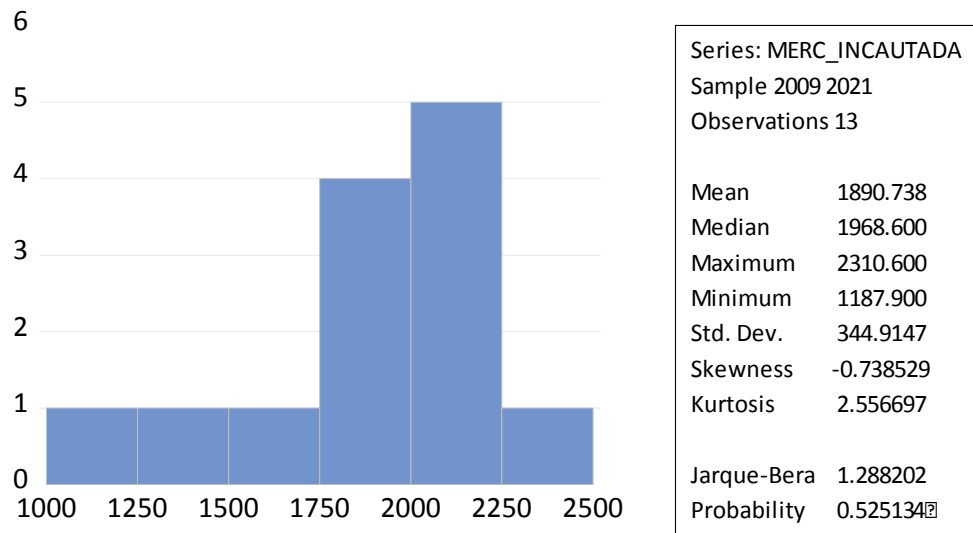
Cuadro 3 Principales estadísticas de la variable mercancía incautada

	MERC_INCAUTADA
Mean	1890.738
Median	1968.600
Maximum	2310.600
Minimum	1187.900
Std. Dev.	344.9147
Skewness	-0.738529
Kurtosis	2.556697
Jarque-Bera	1.288202
Probability	0.525134

Sum	24579.60
Sum Sq. Dev.	1427594.
Observations	13

Fuente: Elaboración propia con base en información de CNC-Aduana Nacional

Gráfico 8 Histograma de la variable mercadería incautada



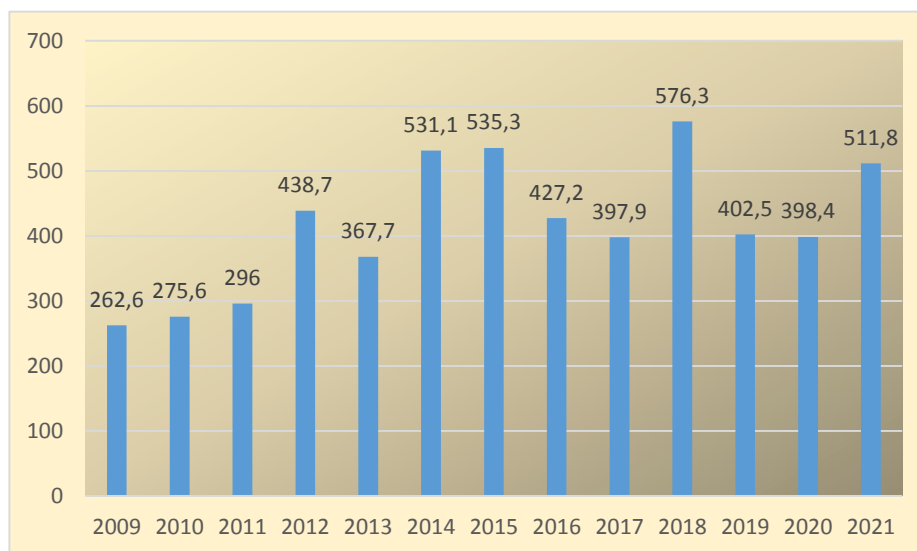
Fuente: Elaboración propia con base en información de CNC-Aduana Nacional

En el gráfico 8 se muestra el histograma de la variable mercadería incautada, con un promedio de 1890.73 millones de dólares, con un valor máximo de 2310.6 y un mínimo de 1187.9 millones de dólares, un coeficiente de Jarque Bera de 1.28.

Como información adicional, se ha estimado el comportamiento aproximado de una variable complementaria como son las pérdidas económicas que sufre el país por una de las actividades como es la importación ilegal de ciertos bienes.

El gráfico 9 presenta el comportamiento de la variable pérdidas económicas durante el periodo 2009-2021, mostrando en la mayoría de dicho periodo, cifras relativamente altas, este hecho es muy perjudicial para la economía nacional.

Gráfico 9 Comportamiento de la variable pérdidas económicas 2009-2021 (En millones de \$us)



Fuente: Elaboración propia con base en información de CNC-Aduana Nacional

En el cuadro 4 es posible observar las características de la variable pérdidas económicas, con un promedio de 417 millones de dólares, con una cifra máxima de 576.3 y una mínima de 262.6 millones de dólares.

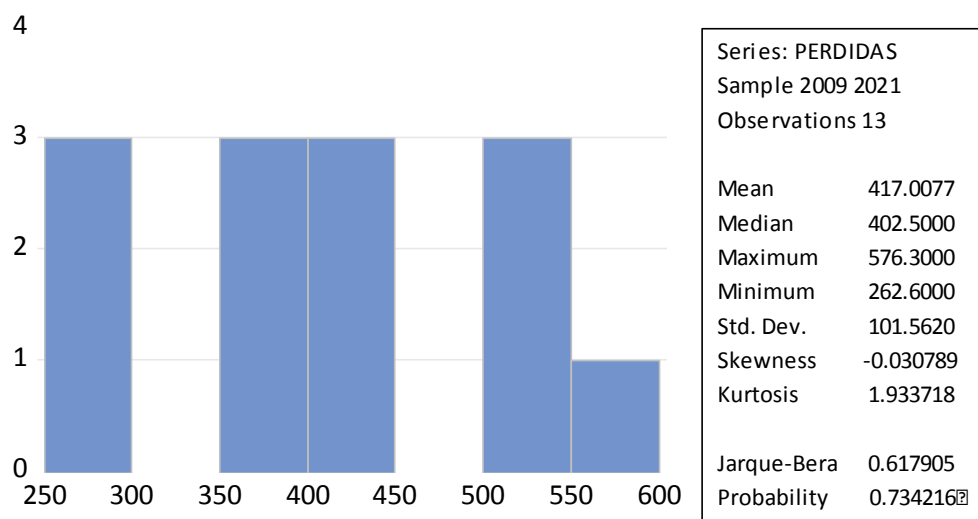
Cuadro 4 Principales estadísticas de la variable pérdidas económicas

	PERDIDAS
Mean	417.0077
Median	402.5000
Maximum	576.3000
Minimum	262.6000
Std. Dev.	101.5620
Skewness	-0.030789
Kurtosis	1.933718
Jarque-Bera	0.617905
Probability	0.734216
Sum	5421.100
Sum Sq. Dev.	123778.0
Observations	13

Fuente: Elaboración propia con base en información de CNC-Aduana Nacional

En el gráfico 10 se presenta el histograma de la variable pérdidas económicas, con un coeficiente de asimetría de -0.03 y un coeficiente de curtosis de 1.93, y un coeficiente de Jarque Bera de 0.61, se puede indicar que el comportamiento de dicha variable es parecido a la curva normal.

Gráfico 10 Histograma de la variable pérdidas económicas



Fuente: Elaboración propia con base en información de CNC-Aduana Nacional

Durante los últimos años el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas (MEyFP), ha publicado en su portal institucional, que el contrabando mueve entre US\$ 400 y US\$ 2.000 millones anuales, y que el Estado boliviano deja de percibir aproximadamente US\$ 400 millones por la evasión de impuestos, aranceles y otros pagos formales.

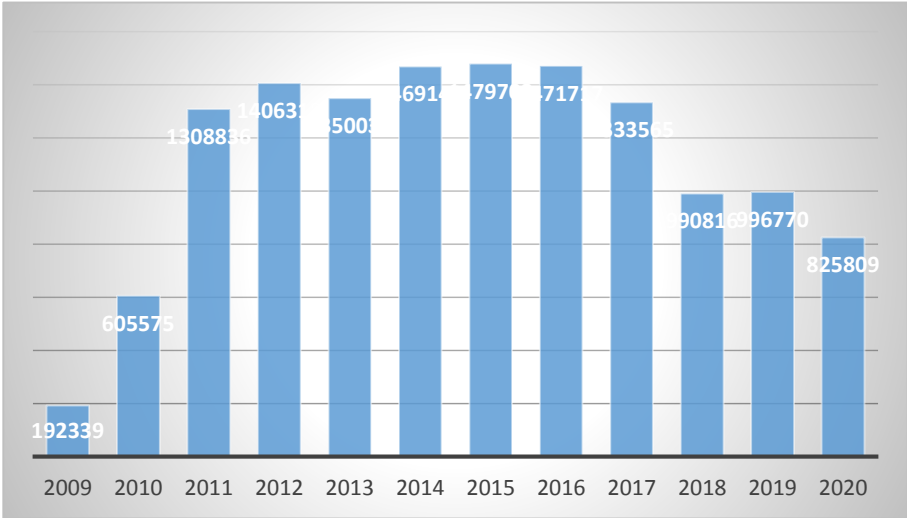
4.2.7 Principales actividades DAB

Mediante Decreto Supremo N° 29694 del 3 de septiembre de 2008, se crea la Empresa Pública Nacional Estratégica “Depósitos Aduaneros Bolivianos”, bajo tuición del Ministerio de Hacienda, actualmente Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, con patrimonio propio, autonomía de gestión administrativa, financiera, legal y técnica, cuya organización y funcionamiento con domicilio en la ciudad de El Alto, pudiendo establecer oficinas y centros de operación en el resto del territorio

nacional. A continuación, se presenta información acerca de las principales actividades que realiza DAB.

El gráfico 11 presenta el despacho de carga regular para el periodo 2009 al 2020, en el cual se observa que la institución se ha caracterizado por tratar de agilizar los despachos en el menor tiempo posible.

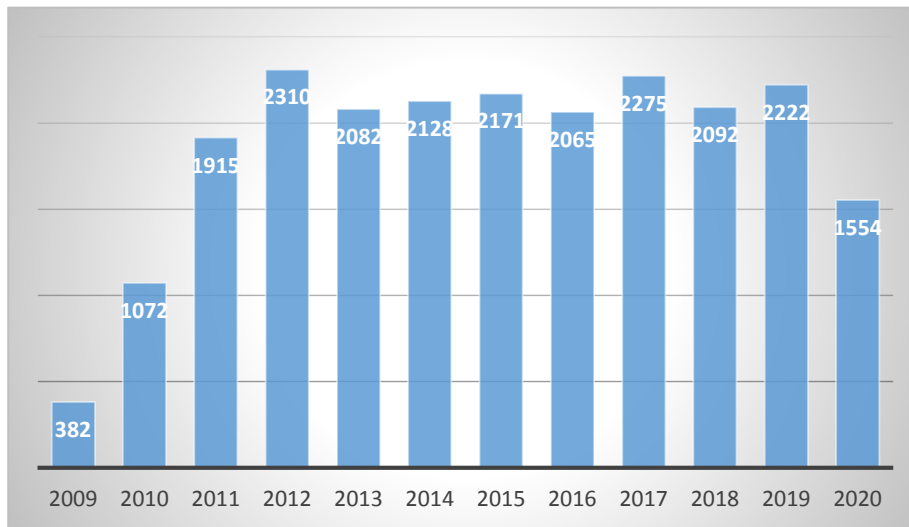
Gráfico 11 Despacho de carga regular 2009-2020 (En toneladas)



Fuente: Elaboración propia en base a información de la Aduana Nacional

En el gráfico 12 se puede observar el comportamiento del valor de la mercancía despachada entre el 2009 y el 2020, cuya tendencia ha ido en constante incremento, demostrando que la institución ha mejorado en la forma de despacho de mercancía.

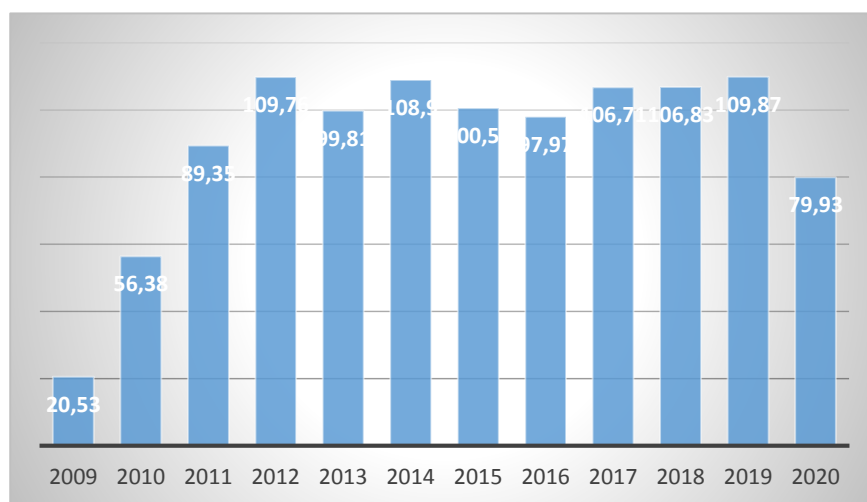
Gráfico 12 Valor de mercancía despachada (En millones de \$us)



Fuente: Elaboración propia en base a información de la Aduana Nacional

El gráfico 13 presenta la evolución de los ingresos facturados por la institución por venta de servicios durante el periodo 2009 al 2020, se puede advertir que la institución ha mejorado en forma ostensible los ingresos por este concepto.

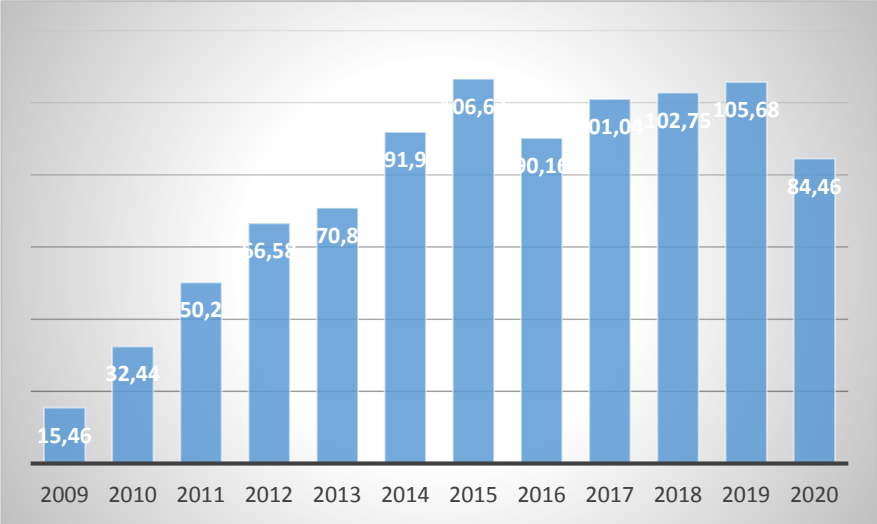
Gráfico 13 Ingresos facturados por venta de servicios (En millones de Bs.)



Fuente: Elaboración propia en base a información de la Aduana Nacional.

En el gráfico 14 se puede observar el comportamiento del gasto corriente en el cual ha incurrido la institución durante el periodo 2009 al 2020, que ha consecuencia de la mayor cantidad de servicios ofrecidos, se requiere mayor personal que atienda todos estos requerimientos.

Gráfico 14 Gasto corriente (En millones de Bs.)

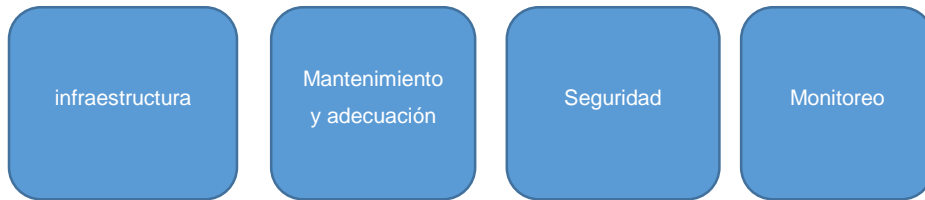


Fuente: Elaboración propia en base a información de la Aduana Nacional

4.3 Propuesta de solución al problema planteado

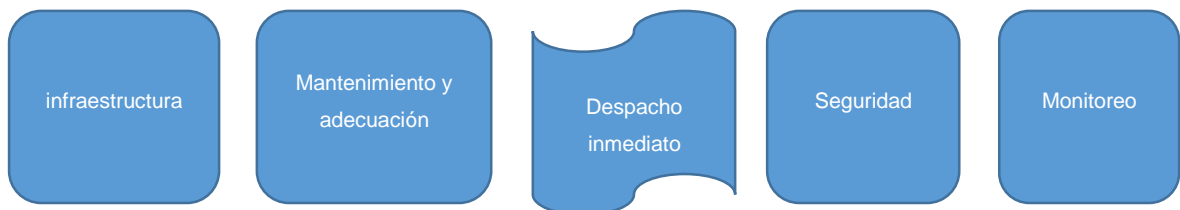
Las actividades de Depósitos Aduaneros Bolivianos (DAB), gradualmente está mejorando en la prestación de los servicios principales relacionados con la Gestión Logística, Almacenaje y Asistencia al Control de Tránsitos, buscando la reducción y optimización de tiempos, además de la simplificación y automatización de procesos, así como establecer procedimientos técnicos y administrativos que permitan, por un lado, brindar servicios de calidad y por otro, mejorar la gestión interna de la empresa.

Gráfico 15 Esquema actual de DAB



La posición de la empresa, busca que los recintos de Pasto Grande y Patacamaya se constituyan en “Aduanas Modelo”, donde además de proporcionar un servicio de calidad, la carga regular de importación ingrese y salga de manera expedita, reduciendo tiempos en beneficio de los clientes de DAB y de los demás operadores de comercio exterior que forman parte de la cadena logística.” Por otra parte, se pretende lograr que DAB pueda convertirse en la principal puerta de ingreso al país, consolidando de manera definitiva el posicionamiento geoestratégico de la Empresa Estatal en el occidente de Bolivia.

Gráfico 16 Esquema tentativo para DAB



La valoración de mecanismos para la disposición final de la mercancía incautada por parte de Depósitos Aduaneros Bolivianos y la aduana Nacional se ha transformado en una actividad que cada vez cobra más relevancia y que evidentemente resguarda a la economía boliviana, que se encuentra expuesta a un aumento progresivo del contrabando y de la evasión tributaria.

Uno de los principales objetivos para las instituciones y autoridades encargadas de controlar la importación de mercaderías, debería ser la implementación de leyes y

procedimientos que ayuden en la optimización de recursos para toda la mercadería incautada en los centros aduaneros del país, con el objetivo de no generar pérdidas que afectan de gran manera a los ingresos que percibe el Estado boliviano.

Se ha tratado de investigar los procedimientos aduaneros en cuanto se refiere a las importaciones, y las actividades que afectan dicho control. Por tanto, se hace también necesario indicar que la solución de este problema podría ser la mejora en cuanto a las políticas de importación, aceleración en cuanto a despacho de mercancías se refiere, y este objetivo se podrá lograr con una adecuada información que pueda suministrarse a los diferentes agentes económicos e instituciones que realizan sus actividades en este sector productivo.

De acuerdo a la información obtenida y el respectivo análisis estadístico, se puede indicar que la economía nacional ha mostrado una tendencia positiva, pero se debe mencionar también que actividades ilícitas como el contrabando generan pérdidas para el conjunto de los ingresos del Estado boliviano, por lo cual se hace sumamente necesario la implementación de políticas de orden jurídico y económico que coadyuven al control y procedimientos adecuados cuando se trata de mercadería internada de forma ilícita.

La presente investigación se ha centrado en los procedimientos que se deben seguir para las importaciones, se ha podido observar las deficiencias en este rubro, y tratar de cuantificar los montos económicos que el país pierde de acuerdo con las actividades ilícitas, es un hecho que el contrabando se constituye en una actividad sumamente negativa que afecta de gran manera tanto a la economía, como a las instituciones y empresas nacionales que no pueden competir contra esta actividad. Por lo cual, se debe tratar de realizar mayor investigación y formular políticas de desarrollo que se encarguen de subsanar estas falencias.

**“OPTIMIZACIÓN DE LA DISPOSICIÓN FINAL DE LA
MERCANCÍA INCAUTADA POR DEPÓSITOS ADUANEROS
BOLIVIANOS”**



**CAPÍTULO V
CONCLUSIONES**

CAPÍTULO V

5 CONCLUSIONES

Una vez realizadas las pruebas estadísticas a las variables seleccionadas se llegaron a las siguientes conclusiones:

5.1 Conclusión específica 1

En lo que se refiere a las importaciones y exportaciones bolivianas durante el periodo de investigación, se puede indicar que estas variables han ido mostrando un crecimiento continuo, por lo cual, la economía nacional ha ido creciendo en forma considerable especialmente durante los primeros años del citado periodo. En cuanto a la balanza comercial se puede indicar que en un principio, en el periodo de estudio, la balanza comercial mostró resultados positivos, pero luego la tendencia fue negativa, este desequilibrio de la balanza comercial de Bolivia, fue un elemento negativo que perjudicó a la economía nacional, ya que el país tuvo que erogar mayor cantidad de divisas.

5.2 Conclusión específica 2

Desde su creación, Depósitos Aduaneros Bolivianos (DAB) se ha enmarcado en un fuerte compromiso con el desarrollo del país, convirtiéndose en un competitivo proveedor de servicios logísticos para la cadena del comercio exterior boliviano, generando una rentabilidad económica que permite aportar en programas sociales gubernamentales a través de gestiones eficientes y transparentes.

Gracias al servicio continuo proporcionado y a la existencia de un recinto prácticamente nuevo en Patacamaya, se conseguirá proporcionar un servicio más ágil para la carga que ingresa al occidente del país, lo que redundará también en la posibilidad de que tanto empresas como medios de transporte puedan movilizar más volúmenes de carga y realizar más operaciones aduaneras, al momento se está recibiendo un promedio de 27 camiones por día.

Depósitos Aduaneros Bolivianos, tiene la misión de prestar servicios logísticos, de almacenaje y de asistencia al control de tránsitos, con calidad, seguridad, transparencia y ética profesional para contribuir a la facilitación del comercio exterior boliviano.

La principal visión de la Empresa Pública Nacional Estratégica “Depósitos Aduaneros Bolivianos”, es prestar servicios logísticos, de almacenaje y de asistencia al control de tránsitos con calidad a nivel nacional, contribuyendo al desarrollo del comercio exterior boliviano.

DAB ha logrado conseguir el equipamiento y maquinaria que garantiza la prestación de un servicio acorde con las necesidades de los operadores de comercio exterior en todos los Recintos que son administrados. También, cuenta con modernos sistemas electrónicos de vigilancia que apoyan en las tareas de seguridad y custodia de las mercancías regulares, incautadas y abandonadas ingresadas a sus instalaciones.

5.3 Conclusión específica 3

La mercancía incautada y que se deposita en los almacenes del DAB, una vez revisada la información estadística, la cual ha mostrado una tendencia positiva, si bien se ha cumplido con la adecuada verificación de las mercancías de importación, la estadía de dichas mercancías en los centros aduaneros por un espacio largo de tiempo se torna en costos de almacenaje, depreciación de la mercancía y otros costos adicionales que perjudican de forma negativa a la economía de estas instituciones.

La información estadística es reducida, pese a ello se estableció la clasificación de las mercancías, el porcentaje incautado, las regiones geográficas con mayor propensión al contrabando entre otras. La optimización de la mercadería incautada debe cumplir los lineamientos de la Ley general de Aduana y del código tributario, para este fin se debe establecer un conjunto de acciones que garantice la transparencia con la mercadería incautada por parte de la Aduana Nacional.

En la caracterización del proceso de despacho se encontró que tanto los proveedores como en los clientes hay dos tipos de actuantes que pueden ser de carácter lógico o físico.

Las particularidades de cada organización hacen que día a día se avance e innove más a nivel de elementos logísticos como TIC, elementos de transporte, tipos de almacenamiento, modelos de transporte entre otras, lo que hace que se presente una mayor competitividad en el sector logístico.

Cualquier error que se presente en los procesos logísticos internos del centro de distribución afectará directamente el proceso de despacho. Las implementaciones de las TIC proporcionan mayor eficiencia en el proceso de despacho, sin embargo, no asegura la exactitud del mismo.

Es importante establecer sistemas de control de despacho más eficientes, por ejemplo, el despacho por voz evitaría errores minimizando la desconcentración del operario. Las fallas encontradas en el proceso de despacho se pueden mitigar con mejores prácticas de trabajo, lo cual conllevaría a una disminución en la devolución de mercancía, pero no va a asegurar que no se presenten devoluciones.

“Si se efectúa una ponderación del porcentaje de participación que este volumen de mercancía tiene sobre el total almacenado en los recintos (entre incautados, abandonos y regular), se tiene que la mercancía incautada total representa alrededor del 26% del total almacenado, quedando un 64% de mercancía abandonada y tan solo un 10% de mercancía regular” (Depósitos Aduaneros Bolivianos, 2019).

5.4 Conclusión específica 4

Una vez revisada las cantidades de mercancías incautadas en los centros aduaneros y su posterior valoración económica, se ve por conveniente realizar un estudio profundo acerca de las causas y consecuencias de dichas importaciones. Con el propósito principal de generar acciones jurídicas y económicas que

favorezcan al erario nacional, y a un despacho de estas mercancías, en el menor tiempo posible, ya que cuando están por un espacio de tiempo muy largo, se produce un incremento sustancial en los costos por almacenaje en los centros de aduanas a nivel nacional.

5.5 Conclusión general

Se puede señalar que el acceso a la información en cuanto a las disposiciones aduaneras en muchos casos no es conocido a nivel de los agentes importadores, por lo cual, al no cumplir con dichas normas, ciertos bienes importados tienen que ser incautados en los centros aduaneros, perjudicando su normal tránsito. Si bien se hace cumplir con las normas de importación de importación establecidas por Ley, se incurre en costos en cuanto al almacenaje de dichas mercancías en los diferentes puestos de verificación.

6 BIBLIOGRAFÍA

- Akamatsu, K. (1982). *A historical pattern of economic growth in developing countries*. Tokio: IDE.
- Alvarez, N. (1997). *Introducción a la evolución de la metodología de la Investigación*. Madrid, España: Distancia.
- Arias, O. (2006). *El Proyecto de Investigación - Introducción a la Metodología Científica*. Caracas, Venezuela : Episteme.
- Balassa, B. (1963). *European Integration: Problems and Issues*. American Economic Review.
- Barurak, G. (2004). *Comparison of the Structure and Development of International Trade*. Zagreb: Conference of the Institute of Economics.
- Bunge, M. (2011). *La Investigación Científica*. México D.F.: Siglo XXI.
- CEPAL. (1991). *Intraindustry Trade: A comparison between Latina America and some Industrial countries*. Working Paper Division of Statistics and Projection.
- Depósitos Aduaneros Bolivianos. (08 de 02 de 2019). Obtenido de Fuente: Sistema GSISDAB al 08/02/2019: <http://www.dab.gob.bo/>
- Duran Lima, J., & Alvarez, M. (2008). *Indicadores de Comercio Exterior y Política Comercial: Mediciones de posición y dinamismo comercial*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Duran, J., & Ventura, V. (2003). *Comercio Intrafirma: Concepto, alcance y magnitud*. México D.F.: McGraw Hill.
- Eco, H. (1986). *Técnicas y procedimientos de investigación, estudio y escritura*. Barcelona, España: GEDISA.

- Fukusaku, K. (1992). *Economic Regionalization and Intra-Industry Trade*. París: Organization for Economic Cooperation and Development (OCDE).
- Hirshman, O. (1985). *National Power and Structure of Foreign Trade*. California: Berkeley University Press.
- Kennen, P. (2001). *The International Financial Architecture*. Washington D.C.: FMI.
- Kindleberger, C. (1996). *Manias, Panics and Crashes*. Nueva York: John Wiley and Sons.
- Krugman, P. (2001). *Economía Internacional: Teoría y política*. Madrid, España: Addison Wesley.
- Lafay, G. (1979). *Dynamique de la Specialisation International*. París: Económica.
- Landes, D. (1999). *The Wealth and Poverty of Nations*. Nueva York: Norton Press.
- Lucangelli, J. (2013). *Integración comercial. Intercambio Intra-Industrial y creación y desvío*. Buenos Aires, Argentina: PNUD.
- McKinnon, R. (1993). *The Order of Economic Liberalization*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Mikio, K. (1997). *El fomento de las relaciones económicas entre Japón y América Latina*. México D.F.: Integración.
- Mochón, F. (1993). *Economía: Teoría y Política*. Mc Graw Hill.
- Montiel, P. (2003). *Macroeconomics in Emerging Markets*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Naciones Unidas . (2002). *Manual sobre el comercio internacional de servicios*. Ginebra: OMC.
- Safir, A. (1992). *Regional Integration in Europe*. Economic Journal.

- Trejos, A. (2008). *Evaluación del impacto de acuerdos comerciales internacionales aplicaciones y consideraciones* . México: Naciones Unidas.
- Usquiano, E. (2018). *Manual para la elaboración y presentación de trabajos de investigación basado en el formato APA*. La paz, Bolivia: UPEA.
- Viner, A. (1996). *MERCOSUR, NAFTA, UE y los Procesos de Integración Regional*. México D.F.: Impresiones Gráficas.
- Wakasugi, R. (2007). *Vertical Intra-Industry and Economic Integration*. Economic Papers.
- Wilmore, L. (1975). *The Pattern of Trade and Specialisation in the Central American Common Market*. Journal of Economic Studies.
- Zorrilla, S., & Torres, M. (2015). *Guía para elaborar La Tesis*. México D.F.: McGraw Hill Interamericana.

7 ANEXOS

Anexo 1 Modalidades de depósito

MODALIDAD	DEPÓSITO TEMPORAL	DEPÓSITO TRANSITORIO	DEPÓSITO ESPECIAL
HABILITACIÓN/ AUTORIZACIÓN	Sujeto a lo dispuesto por el Reglamento de Concesiones y el contrato suscrito con la Aduana Nacional.	Conforme ANEXO 2 del presente procedimiento.	Conforme ANEXO 1 del presente procedimiento.
RESPONSABLE	Concesionario de Depósito Aduanero o Administración Aduanera (en ausencia de un Concesionario de Depósito).	Persona Jurídica autorizada para operar bajo la modalidad de depósito transitorio.	Concesionario de Depósito Aduanero o administración aduanera (en ausencia del concesionario de depósito).
TIPO DE DEPÓSITO	Público.	Privado para Personas Jurídicas, Empresas Públicas Nacionales Estratégicas.	Privado de personas naturales o jurídicas.
PLAZO DE PERMANENCIA DE LAS MERCANCÍAS	60 días calendario.	<ul style="list-style-type: none"> • 60 días calendario para personas jurídicas. • 180 días calendario para Empresas estatales, Empresas Públicas Nacionales Estratégicas, y estatales intergubernamentales. 	60 días calendario.
MERCANCÍAS ADMITIDAS	Todas las mercancías, excepto mercancías peligrosas o perecederas.	<ul style="list-style-type: none"> • Materia prima perecedera o destinada al sector productivo. • Alimentos que, por su carácter y necesidad, requieran instalaciones adecuadas. • Mercancías que por sus características y volumen requieran de tratamiento especial para su almacenamiento. • Mercancías transportadas a través de ductos o conductores (Instalaciones fijas). • Para Empresas Públicas Nacionales Estratégicas se admitirá maquinaria y equipo o unidad funcional. 	Mercancías que por su naturaleza se presuman peligrosas para la seguridad del depósito o aquellas que requieran de almacenamiento en ambientes especiales para su conservación, no existentes en los depósitos aduaneros
GARANTÍA	Global del Concesionario de Depósito Aduanero.	Global o especial constituida por el consignatario de la mercancía a favor de la Aduana Nacional. Las Empresas Públicas Nacionales Estratégicas constituirán Garantía Prendaria.	Global del Concesionario de Depósito Aduanero. Garantía del consignatario de la mercancía, cuando sea la administración aduanera la que autorice el depósito especial, (en ausencia de un concesionario).
INGRESO A RECINTO	Mercancía arribada a aduana de destino sin que en el manifiesto de carga o documento de transporte se solicite otro régimen aduanero. No aplicará el Régimen de Depósito para mercancías que hubiesen obtenido la autorización de levante durante el tránsito aduanero.	Mercancía autorizada por la aduana de destino previa verificación de constitución de garantías y registro como operador de depósito transitorio ante la Unidad de Servicio a Operadores. En el depósito transitorio habilitado únicamente pueden ser almacenadas mercancías consignadas al operador del depósito autorizado.	Mercancía autorizada por la aduana de destino. Depósito aduanero cuya operación fue solicitada a la administración aduanera previamente por el Concesionario de Depósito Aduanero.
RECEPCIÓN	En zona primaria de los depósitos aduaneros concesionados.	En los depósitos particulares transitorios autorizados, de no contar con báscula de pesaje	En los depósitos particulares especiales autorizados, previa presentación de la carga en la

		camionera, la carga deberá ser presentada previamente a la administración aduanera de destino.	administración aduanera de destino. Entrega de las mercancías al concesionario de depósito aduanero bajo supervisión establecida por la administración aduanera, cuando corresponda.
EMISION PARTE DE RECEPCIÓN	Concesionario de Depósito Aduanero/Administración Aduanera en ausencia del Concesionario	Consignatario responsable del depósito transitorio.	Concesionario de Depósito Aduanero o administración aduanera en ausencia del concesionario
DECLARACIÓN DE INGRESO A DEPÓSITO	Previo al ingreso a Depósito aduanero.	Previo al ingreso a depósito transitorio.	Previo al ingreso a depósito Especial.
OTRAS CONSIDERACIONES	La modalidad de depósito temporal se aplicará únicamente en las administraciones de aduana que cuenten con infraestructura para el almacenamiento de mercancías. La carga manifestada en tránsito a Bolivia y con levante de mercancías, no entrara a Recinto Aduanero.	No está permitida la operación de subalquiler u otro tipo de uso de espacios por terceros, dentro del plano general del depósito habilitado.	Cuando la mercancía esté sujeta a control por otra autoridad nacional diferente a la aduanera (por ejemplo, sustancias controladas), el operador de depósito especial debe contar con la autorización de la autoridad nacional competente para el almacenamiento de la mercancía bajo la modalidad de depósito especial. En el caso de sustancias controladas, la hoja de ruta deberá identificar como destino al depósito especial.

Anexo 2 Recepción de carga

N°	Actividad	Responsable	Tareas
I.	Recepción de la carga en depósito aduanero	Transportador	<p>i. Autorizada la descarga de la mercancía por la administración aduanera, ingresa al depósito aduanero asignado y efectúa la entrega de la carga al responsable del depósito aduanero, presentando ejemplar del manifiesto internacional de carga.</p> <p>ii. En el caso de transporte aéreo la entrega de mercancías será efectuada en plataforma al arribo del medio de transporte bajo supervisión de la administración aduanera.</p>
		Responsable de Depósito Aduanero	<p>iii. Verifica en el sistema informático el Manifiesto Internacional de Carga, y el documento de embarque además de revisar la Declaración de Ingreso a Depósito (DID en caso que corresponda), cuando las mercancías ingresen al régimen de depósito y sean descargadas.</p> <p>iv. Para realizar el ingreso a la modalidad de depósito temporal, se deberá verificar que la mercancía no sea peligrosa o perecedera.</p> <p>v. Cuando el consignatario solicite la emisión del parte de recepción sobre el medio y/o unidad de transporte, el concesionario de depósito aduanero verificará que se cumplan las condiciones previstas en el numeral V.A.11.1 del presente procedimiento; de no existir observaciones, confirmará en el sistema informático la emisión del parte de recepción sin descarga de las mercancías.</p>
		Técnico aduanero y/o Fiscalizador	<p>vi. Cuando la operación de descarga haya sido seleccionada para la supervisión por un Fiscalizador, éste conjuntamente con un técnico de aduana deberá verificar que las mercancías y su documentación aduanera cumplen con la normativa vigente. Los resultados deben registrarse en el sistema informático. Además, deberá comprobar o descartar las observaciones registradas en la aduana de partida, de paso o por los controles con la aplicación de equipos de control no intrusivos en ruta. Se emitirá Informe o Acta en caso de corresponder; adjuntando dicho documento digitalizado al parte de recepción, firmando digitalmente en el parte de recepción.</p>
		Responsable de Depósito Aduanero	<p>vii. En presencia de la Aduana (en caso de corresponder) procede al retiro del precinto del medio/unidad de transporte y efectúa la descarga de la mercancía verificando la cantidad de bultos y peso respecto a lo consignado en el manifiesto de carga.</p> <p>viii. Si la mercancía se recibió con faltantes, en contenedores, pero con precintos de origen intactos, consigna en el rubro de observaciones del parte de recepción la frase "PRECINTOS DE ORIGEN INTACTOS".</p> <p>ix. Cuando la mercancía presenta avería, merma, daño deterioro o destrucción, comunicará el hecho a la administración aduanera para que se levante el inventario de la mercancía en presencia del funcionario de aduana y el transportador, registrando la leyenda "CON ACTA DE INSPECCIÓN N° ..." en el rubro de observaciones del parte de recepción en el sistema informático.</p> <p>x. Registra los resultados en el Acta de Inspección (ANEXO 3) del presente procedimiento, posteriormente deberá adjuntar el Acta digitalizada al parte de recepción y transmitir el documento mediante sistema informático para conocimiento de (consignatario, transportador, concesionario).</p>
II.	Emisión del parte de recepción.	Responsable del Depósito Aduanero	<p>i. Una vez descargada y almacenada la mercancía, con base a la información registrada en el ejemplar del documento de embarque, procede a efectuar las siguientes tareas en el sistema informático:</p> <p>a. Registra la ubicación física de la mercancía en depósito conforme el ANEXO 4 del presente procedimiento.</p>

		<p>b. De existir diferencia entre la carga manifestada y la entregada respecto a la cantidad o peso, el sistema informático de la Aduana Nacional automáticamente genera los sobrantes o faltantes.</p>	
	Sistema Informático	<p>ii. Valida la información ingresada, de no existir observaciones asigna número al Parte de Recepción.</p>	
	Responsable del Depósito Aduanero	<p>iii. Firma digitalmente el parte de recepción en el sistema informático. iv. A través del sistema informático, emite el parte de recepción. v. Cuando existan diferencias en peso o cantidad entre los declarado y efectivamente recibido comunica inmediatamente este aspecto al transportador y la administración aduanera a través del sistema informático, en los siguientes casos: • Mercancía a granel: Cuando haya sido entregada con un faltante en peso mayor al 5% respecto a lo manifestado. • Mercancía contenerizada: Cuando haya sido entregada con faltantes en cantidad o peso y los precintos de origen se encontrarán rotos al momento de la entrega. • Mercancía transportada como carga suelta: Cuando haya sido entregada con faltantes en cantidad o peso.</p>	
III.	Evaluación de las diferencias en la recepción de carga	Transportador	<p>i. Mediante el sistema informático presenta los descargos en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles a partir de la emisión del parte de recepción. ii. Si existiesen faltantes en cantidad de bultos y/o peso, el transportador deberá presentar como descargo el documento original del proveedor que certifique la cantidad de la mercancía enviada, de no presentarse dicha certificación el importador deberá realizar el pago de los tributos aduaneros sobre la totalidad de la mercancía declarada. iii. Por razones justificadas, podrá solicitar a la administración aduanera la ampliación de plazo para la presentación de descargos por única vez por otros cinco (5) días.</p>
	Técnico aduanero	<p>iv. Considera los siguientes aspectos durante la evaluación de descargos presentados y una vez examinada físicamente la carga: a) Cuando exista faltante en peso, pero no en cantidad, se admitirá un margen de tolerancia del 5% para mercancía a granel; excepto para minerales y metales preciosos. b) Si existen faltantes en cantidad de bultos, pero no en peso y se entregó la carga con precintos intactos en contenedor cerrado, se acepta la diferencia aplicándose el tratamiento de errores en la elaboración del manifiesto internacional de carga, con la aplicación de sanciones conforme al Anexo de clasificación de contravenciones aduaneras y graduación de sanciones, vigente. c) Cuando la mercancía no haya sido pesada en aduana de partida y el manifiesto se haya elaborado en base al dato consignado en el documento de embarque, se admitirá como prueba la boleta de pesaje emitida por autoridad competente del país de procedencia, siempre y cuando esta hubiera intervenido en el control del tránsito aduanero internacional. d) Cuando el descargo presentado es suficiente, autoriza la prosecución del trámite, registra en el sistema informático la evaluación efectuada de los descargos presentados. Los documentos de descargo presentados deberán formar parte del despacho aduanero conforme el procedimiento del Régimen de Importación para el Consumo. Firma digitalmente los resultados de la evaluación.</p>	

		e) Cuando el descargo presentado es insuficiente, registra en el parte de recepción el rechazo de los documentos presentados, los motivos y la comunicación expresa al transportador que el importador deberá realizar el pago de los tributos por la totalidad de la mercancía manifestada, firma digitalmente dichos resultados
	Responsable de depósito aduanero	v. la salida del medio de transporte debe verificar en el sistema informático de la aduana la respectiva autorización del técnico aduanero.

Anexo 3 Zonas potenciales de contrabando

Departamento	Poblaciones Sensibles
Cochabamba	Chapare, Valle Alto, Valle Bajo Sayari, Pongo, Llavini, Confital, Bombeo.
La Paz	Desaguadero, Hito IV, Kasani, Charaña, Wirupaya
Pando	Puerto Morales, Extrema, Cobija
Potosí	Villazón, Hito Cajones, Ventilla.
Santa Cruz	San Matías, Puerto Suarez, Valles Mesotérmicos, Boyuibe.
Tarija	Yacuiba, Bermejo, Hito BR-94, Línea fronteriza Yacuiba.
Beni	Guayaramerín
Oruro	Julo, Puerto Rico, Pisiga, Sabaya, Todos Santos, Coipasa, Chacoma, Llica, Cayhuasi, San Pedro, Negrillos, Cosapa, Callapata, Huari.

clasificación CUODE

Anexo 4 Clasificación CUODE

BOLIVIA: IMPORTACIONES SEGÚN CLASIFICACIÓN USO O DESTINO ECONÓMICO (CUODE) POR AÑO,											
(Valor CIF Frontera en millones de dólares)											
GRUPO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018(p)
TOTAL	5,100.2	4,577.4	5,603.9	7,935.7	8,590.1	9,699.0	10,674.1	9,843.1	8,563.8	9,373.7	10,046.2
BIENES DE CONSUMO	1,118.7	928.0	1,200.6	1,817.5	1,882.3	2,115.1	2,235.6	2,226.1	2,103.6	2,298.7	2,225.0
Bienes de Consumo No Duradero	554.0	516.9	680.3	909.5	1,035.9	1,125.9	1,165.9	1,171.6	1,130.9	1,193.9	1,206.9
Bienes de Consumo Duradero	564.7	411.0	520.4	908.0	846.4	989.2	1,069.7	1,054.5	972.6	1,104.8	1,018.2
MATERIAS PRIMAS Y PROD. INTERMEDIOS	2,599.0	2,305.0	2,802.5	3,843.9	4,203.6	4,499.0	4,848.4	4,376.0	3,814.1	4,206.5	4,776.8
Combustibles, Lubricantes y Productos Conexos	555.4	470.2	649.2	1,063.2	1,218.4	1,243.8	1,215.6	1,100.6	765.7	937.5	1,357.0
Materias Primas para la Agricultura	210.9	218.3	241.1	298.9	309.5	378.0	377.4	362.3	330.9	389.7	426.6
Materias Primas para la Industria	1,393.5	1,204.2	1,451.5	1,835.2	1,963.7	2,085.7	2,285.1	2,091.7	1,934.3	2,070.5	2,149.3
Materiales de Construcción	309.0	295.5	316.0	454.4	459.2	497.7	616.6	508.8	501.1	500.8	559.2
Partes y Accesorios de Equipo de Transporte	130.3	116.9	144.7	192.2	252.9	293.8	353.6	312.5	282.1	307.9	284.7
BIENES DE CAPITAL	1,315.1	1,273.9	1,544.7	2,245.3	2,431.6	3,026.8	3,540.1	3,179.7	2,593.8	2,814.7	3,010.5
Bienes de Capital para la Agricultura	97.3	77.3	106.5	170.7	223.0	193.9	225.7	167.2	105.7	129.9	148.8
Bienes de Capital para la Industria	902.1	852.5	1,083.6	1,550.1	1,666.9	2,161.3	2,537.3	2,226.3	1,804.1	2,070.7	2,430.4
Equipo de Transporte	315.7	344.1	354.7	524.6	541.7	671.6	777.0	786.3	684.0	614.1	431.3
DIVERSOS	61.8	64.3	49.2	20.9	64.2	51.0	43.6	55.0	46.7	49.8	30.4
Efectos Personales	5.5	6.1	6.8	8.1	8.3	7.0	6.5	6.2	5.6	4.1	3.5

Fuente: INE

Anexo 5 Bolivia: Importaciones según país de origen por año

BOLIVIA: IMPORTACIONES SEGÚN PAÍS DE ORIGEN POR AÑO,

(Valor CIF Frontera en millones de dólares)

PAÍS DE ORIGEN	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018(p)
TOTAL	5,100.2	4,577.4	5,603.9	7,935.7	8,590.1	9,699.0	10,674.1	9,843.1	8,563.8	9,373.7	10,046.2
Brasil	925.2	788.4	1,010.0	1,395.2	1,524.2	1,605.1	1,665.7	1,613.3	1,496.0	1,566.8	1,612.4
China	445.0	415.5	652.8	1,112.6	1,293.6	1,459.0	1,884.2	1,780.1	1,712.6	2,060.3	2,075.4
Estados Unidos	549.7	624.9	730.2	886.6	937.5	1,206.6	1,245.6	1,037.6	836.1	746.3	637.0
Argentina	729.6	628.2	713.3	966.2	1,066.5	1,022.7	1,152.9	1,157.0	900.1	1,163.9	1,166.4
Perú	354.3	321.9	389.1	472.2	558.6	601.5	650.5	605.7	589.9	610.9	670.1
Japón	501.7	319.6	328.2	598.9	387.5	491.7	519.9	510.3	414.1	349.0	308.4
Chile	350.5	246.5	281.1	308.4	383.5	574.4	436.3	453.0	352.5	357.2	499.3
México	109.8	96.6	128.2	188.8	236.3	281.9	302.9	279.0	225.2	285.5	254.4
Alemania	91.7	97.8	112.4	142.6	164.6	238.7	213.1	232.3	181.3	210.0	228.3
Colombia	111.7	98.8	118.4	195.0	162.3	183.8	182.4	192.4	196.3	226.2	207.8
España	54.9	48.0	72.8	99.6	97.7	190.3	251.6	176.8	125.7	158.9	291.8
Suecia	98.4	97.7	62.1	169.3	93.6	215.7	196.0	123.4	85.9	143.8	224.0
Venezuela	253.1	308.7	321.9	526.2	444.4	15.6	5.9	3.2	2.4	6.0	2.0

Italia	45.0	44.5	69.4	93.6	173.7	123.7	191.2	175.6	100.1	146.2	168.3
Francia	57.0	42.9	86.9	47.1	61.1	96.2	188.4	142.0	163.1	95.6	169.9
India	26.6	34.1	56.7	76.3	86.2	111.0	175.6	127.9	114.8	142.8	153.1
Corea (Sur).	31.3	25.4	43.7	67.8	74.4	105.2	175.3	187.7	92.0	98.0	81.4
Paraguay	46.6	27.9	32.1	57.7	85.1	78.7	94.3	78.0	60.1	52.1	85.4
Canadá	50.4	48.7	63.3	35.9	59.4	58.7	94.2	58.1	51.9	58.1	45.4
Tailandia	22.5	18.6	26.4	58.6	69.7	86.0	116.1	130.9	128.2	92.8	98.7
Reino Unido	22.6	28.5	34.1	46.1	72.0	70.2	70.8	67.7	47.8	54.6	42.7
Suiza	11.7	11.6	15.6	20.8	48.6	138.9	59.5	41.8	76.9	102.6	59.4
Singapur	3.8	2.5	3.9	4.9	71.0	95.9	120.1	30.2	42.8	26.8	166.7
Países Bajos	11.4	11.4	14.7	19.0	59.7	147.8	85.9	70.0	22.1	20.6	76.6
Taiwán	25.2	25.0	32.0	36.0	45.0	57.4	49.1	42.4	37.2	38.3	34.5
Uruguay	18.2	18.6	26.8	26.8	36.8	36.2	51.1	38.4	44.3	45.6	67.9
Ecuador	20.8	18.4	16.8	27.3	33.5	37.4	45.7	47.6	42.7	49.7	51.3
Bélgica- Luxemburgo	17.6	15.8	21.0	31.5	34.0	41.4	50.5	39.4	28.7	28.8	24.8
Austria	11.6	7.4	10.8	15.2	17.2	52.5	52.6	37.4	77.6	94.6	46.8
Rusia, Federación de	2.3	2.4	6.7	8.7	13.6	12.6	36.7	16.8	17.0	23.9	69.0

Indonesia	9.4	9.1	13.5	24.9	30.0	36.7	34.8	39.4	30.5	38.0	48.8
Turquía	3.0	7.2	7.0	9.6	10.4	17.7	19.4	24.5	20.4	28.1	64.1
Malasia	7.5	6.4	7.6	11.4	14.2	20.5	22.0	18.3	21.1	22.7	25.1
Dinamarca	5.8	5.7	11.2	7.1	9.4	20.7	12.9	9.9	11.2	20.0	21.8
Viet-Nam	3.5	3.0	4.0	7.0	9.3	12.4	11.5	29.7	27.4	31.2	44.3
Panamá	6.3	5.0	3.8	6.0	4.8	4.0	6.0	4.3	3.4	3.9	5.2
Israel	9.5	9.6	7.9	9.1	8.1	9.6	10.2	11.6	7.2	4.8	4.9
Finlandia	4.2	3.6	5.5	5.6	9.6	6.1	7.5	35.4	6.6	9.8	9.7
Hungría	2.4	1.5	1.2	23.1	2.7	3.8	4.1	9.9	23.4	30.4	23.4
Sudáfrica. República de	3.5	5.0	3.7	5.3	7.9	12.5	14.3	17.9	16.5	11.3	8.3
Hong Kong	3.4	3.6	5.5	8.1	12.2	10.1	8.0	7.2	13.9	6.8	13.7
República Checa	1.9	2.0	3.3	5.0	3.9	5.1	9.8	14.5	11.3	16.1	10.7
Australia	4.9	6.7	2.1	3.3	4.2	5.3	6.7	4.2	5.6	6.1	5.6
Polonia	1.0	1.8	2.2	3.2	5.2	6.4	10.4	9.9	10.8	9.9	12.4
Irlanda (Eire)	2.1	2.0	3.4	2.4	2.7	5.0	4.6	17.5	4.6	3.9	3.1
Swasilandia	0.1	0.1	0.6	0.1	0.1	9.6	15.8	7.9	0.0	0.1	24.4
Arabia Saudita	0.0	0.1	0.2	0.7	0.8	1.4	0.4	0.6	0.5	1.7	19.7
Portugal	1.3	1.3	1.6	2.9	2.9	6.4	11.3	11.1	5.5	5.8	5.5

Tunicia	0.1	0.2	0.7	1.2	2.6	2.9	22.3	14.0	18.5	1.0	0.5
Cuba	5.9	2.6	1.5	6.9	4.0	1.9	3.2	2.6	2.6	2.0	3.7
Nueva Zelandia	1.8	0.8	0.7	1.2	0.8	2.0	4.9	1.2	1.6	2.2	1.9
Emiratos Árabes Unidos	0.1	0.1	1.5	0.7	10.5	13.5	1.9	2.7	1.7	7.3	5.4
Noruega	0.5	0.6	0.6	0.9	3.2	2.1	1.9	3.1	5.7	2.2	3.1
Filipinas	1.8	1.7	3.4	1.4	2.8	2.6	2.7	3.9	4.4	5.1	3.0
Guatemala	1.3	1.3	1.2	18.1	1.2	2.0	2.5	1.6	1.8	1.7	2.8
Rumania	0.3	0.4	0.7	2.2	1.6	4.2	7.3	4.6	2.0	4.8	6.9
Ucrania	0.6	0.5	0.2	0.6	0.9	4.1	6.0	0.8	0.4	1.7	1.7
Corea (Norte).	1.0	0.8	5.0	2.8	1.0	0.5	0.4	0.8	1.2	0.8	0.6
Eslovaquia	0.8	0.7	0.8	1.1	2.1	2.6	3.5	3.4	3.1	3.4	3.8
Costa Rica	1.8	1.4	1.7	2.1	2.2	2.3	2.5	1.4	1.4	1.4	1.4
Puerto Rico	0.7	0.9	0.4	0.6	0.5	1.2	1.0	0.7	0.9	0.6	0.4
Estonia	0.0	0.2	0.0	0.1	0.1	0.3	1.3	2.3	1.2	1.7	1.7
Sri Lanka	0.8	0.5	0.7	0.9	1.4	1.3	1.7	1.7	2.0	2.3	2.2
No Declarado			0.1	1.4	1.8	0.1	1.4	1.5	1.6	1.3	0.6
Pakistán	1.1	0.7	0.6	0.6	0.7	2.1	1.6	2.5	1.9	2.4	1.9
Bangladesh	0.7	0.3	0.3	0.7	0.7	1.0	1.6	1.8	2.2	2.3	2.5

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas 2018.

Anexo 6 Puestos de control de la Aduana Nacional



7.1 Glosario de términos aduaneros

Unión aduanera

Implica un proceso en el que los estados participantes, además de liberar las corrientes comerciales por medio de la desgravación arancelaria entre ellos, adoptan frente a terceros países una política arancelaria común o tarifa externa común.

ARNAUD⁷ señala que la unión aduanera perfecta debe reunir las siguientes condiciones: 1) la completa eliminación de tarifas entre sus Estados miembros, 2)

⁷ Arnaud, Viner. "MERCOSUR, Unión europea, NAFTA y los procesos de integración regional". 1996. Pag. 25

el establecimiento de una tarifa uniforme sobre las importaciones del exterior de la Unión y 3) la distribución de los ingresos aduaneros entre sus miembros conforme a una fórmula acordada.

De acuerdo a lo anteriormente dicho, los Estados que integran una unión aduanera, además de reducir las tarifas aduaneras entre sí hasta llegar a cero, adoptan un arancel externo común, en forma gradual con plazos y listas temporarias de excepciones que normalmente son diferentes según el desarrollo económico de los Estados partes, en relación a los productos que importan de países de fuera de la zona.

Por otra parte, al existir un arancel externo común, se eliminan las normas de origen, por lo que una mercadería de procedencia extranjera, ingresada legalmente por cualquier repartición aduanera, previo pago del impuesto común que se haya fijado, tiene libre circulación por el espacio geográfico de los países socios de la unión aduanera.

Mercado común

Los países miembros que componen la unión aduanera le agregan la posibilidad de la libre circulación de personas, servicios y capitales sin discriminación, por tanto, se establece la libre circulación de los factores productivos (CEPAL, 1991).

En el mercado común, no hay aduanas internas ni barreras tarifarias entre los Estados partes; se lleva a cabo una política comercial común, se permite el libre desplazamiento de los factores de la producción (capital, trabajo, bienes y servicios), es decir, las cuatro libertades fundamentales de la comunidad, y se adopta un arancel aduanero exterior unificado.

Por lo tanto, la legislación de los países miembros debe unificarse o armonizarse con el objeto de asegurar las condiciones de libre competencia en el ámbito del mercado interior común. Las normas no sólo deben perseguir la supresión de las barreras que impiden el libre ejercicio de las cuatro libertades que fueran

mencionadas (barreras aduaneras, físicas, técnicas, comerciales, restricciones monetarias, etc.), sino también de aquéllas que son consecuencias de prácticas restrictivas de reparto o explotación de los mercados imputables a las empresas (reglas de competencia).

Unión económica

La unión económica se da cuando los Estados que han conformado un mercado común, le incorporan la armonización de las políticas económicas nacionales, entre ellas, las políticas monetaria, financiera, fiscal, industrial, agrícola, etc., con la finalidad de eliminar las discriminaciones que puedan hallarse de las disparidades entre las políticas nacionales de cada uno de los Estados que la componen (Lucangelli, 2013).

Como son objeto de la integración todas las actividades económicas en el ámbito espacial de la unión económica -entre ellas la política financiera-, la concertación de una política monetaria común lleva a la creación de un banco central común y finalmente a la adopción de una moneda común, con lo que se perfecciona una unión monetaria.

Integración económica completa

Este es el mayor grado de profundidad al que puede aspirar un proceso de integración y se produce cuando la integración avanza más allá de los mercados, porque en el transcurso de este proceso, los Estados involucrados tienden no solo a armonizar, sino a unificar las políticas en el campo monetario, fiscal, social, etc., y más allá incluso, en cuestiones relativas a las políticas exteriores y de defensa (Krugman, 2001).

En esta instancia de integración, se requiere del establecimiento de una autoridad supranacional cuyas decisiones obliguen a los Estados miembros. Algunos autores afirman que este grado de unificación sugiere la desaparición de las unidades

nacionales, por la absorción de las partes en un todo, como es definida la palabra “integración” de acuerdo al diccionario de la RAE.

Desconsolidado

Greco (2013) “Operador que separa en partes individuales las diferentes mercancías que componen una carga consolidada” (p.139).

Documento de embarque

Documento que respalda la emisión de un manifiesto internacional de carga y/o una declaración de tránsito aduanero, el cual una vez suscrito por el transportador internacional autorizado establece que el mismo ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad, obligándose a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en este documento o en el contrato correspondiente (Greco, 2013).

Documento de embarque madre

Seldon y Pennance (2006) “Documento de embarque que ampara el transporte internacional de mercancía consolidada, consignada a un operador de desconsolidación de carga autorizado en el país de destino” (p. 214).

Documento de embarque hijo

Seldond y Pennance (2006) “Documento de embarque emitido por el des consolidador autorizado a nombre del consignatario final de la mercancía, a partir de un documento de embarque consolidado o Madre” (p.213).

Declaración de ingreso a depósito

Andrade (2013) “Declaración que realiza el declarante ante la Aduana Nacional, detallando la mercancía que está ingresando al régimen de depósito de aduana” (p, 214).

Detalle de desconsolidación de carga (consolidated cargo manifest)

Relación elaborada por el consolidador de carga en origen, que detalla la información de la carga que se transporta al amparo de la guía consolidada, el que contiene mínimamente la siguiente información: 1) Razón social del consolidador de carga, 2) Número de documento de embarque hijo, 3) Cantidad de bultos por documento de embarque hijo, 4) Peso por documento de embarque hijo, 5) Remitente, 6) Sumatorias totales de peso, bultos y D/E) Número del documento de embarque madre (CEPAL, 1991).

Faltantes

Andrade 2013 “Parte de la mercancía declarada en el manifiesto internacional de carga o declaración de tránsito aduanero, no entregada a la administración aduanera” (p.283).

Mercancía averiada

Greco 2013 “Mercancía que, durante su transporte, en operaciones de manipulación de la carga, o por las condiciones ambientales existentes, sufre deterioro o daños que afectan su valor, y pueden ser reparados a un costo económicamente factible” (p.297).

Mercancía destruida

Andrade (2013) “Mercancía que, durante su transporte, en operaciones de manipulación de la carga, o por las condiciones ambientales existentes, sufre daños mayores que afectan su valor, y que son irreparables o cuya reparación no es económicamente factible” (p.404).

Mercancía perecedera

Aquellas mercancías de origen animal o vegetal en su estado natural o procesadas primariamente, que no han sido sometidas a procesos industriales para prolongar

su vida útil, por lo cual su uso/transformación debe realizarse en un término breve o aquellas mercancías que requieran de medios de conservación especiales, para evitar su descomposición o muerte.

Parte de recepción

Documento de recepción emitido por el responsable del depósito, por medios informáticos o manuales, que constituye el único documento que acredita la entrega de la carga por parte del transportador internacional a depósito aduanero autorizado bajo control aduanero.

Responsable de depósito

Persona jurídica responsable del almacenamiento y custodia de la mercancía en depósitos aduaneros autorizados, responsable ante el Consignatario por el valor de las mercancías sustraídas o destruidas en el depósito y ante la Aduana Nacional por el pago de los tributos aduaneros aplicables a la misma. Cuando el depósito aduanero este bajo la administración directa de la misma administración aduanera, las responsabilidades que originen daño económico al estado se determinan de acuerdo a lo estipulado en el la Ley de Administración y Control Gubernamental N° 1178 y sus decretos reglamentarios.

Sobrantes

Mercancía declarada en el manifiesto internacional de carga o declaración de tránsito aduanero, amparada en un documento de embarque, que es entregada a la administración aduanera en mayor cantidad o peso respecto a lo manifestado.

Zona primaria

La Zona Primaria comprende todos los recintos aduaneros en espacios acuáticos o terrestres destinados a las operaciones de desembarque, embarque, movilización o depósito de las mercancías, las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de la Aduana Nacional, puertos, aeropuertos, caminos y predios

autorizados para que se realicen operaciones aduaneras. También están incluidos en el concepto anterior los lugares habilitados por la autoridad como recintos de depósito aduanero, donde se desarrollan las operaciones mencionadas anteriormente (CEPAL, 1991).

Aduana nacional

Organismo encargado de aplicar la legislación aduanera, relativa a la importación y exportación de mercancías y a los otros regímenes aduaneros, de percibir y hacer percibir los tributos aduaneros que les sean aplicables y de cumplir las demás funciones que se le encomienden.

Contrabando

Ilícito aduanero que consiste en extraer o introducir del o al territorio aduanero nacional clandestinamente mercancías, sin la documentación legal, en cualquier medio de transporte, sustrayéndolos así al control de la aduana.

Comercio internacional

Intercambio de bienes o servicios entre personas de distintos países. La diferencia esencial entre el comercio dentro de las fronteras nacionales y el comercio internacional es que este último se efectúa utilizando monedas diferentes y está sujeto a regulaciones adicionales que imponen los gobiernos: aranceles, cuotas y otras barreras aduaneras.

En el comercio internacional se benefician tanto la nación que vende, o exporta, como la que compra, o importa: ello sucede, al igual que en el comercio interno, porque cada una posee ventajas comparativas particulares que se traducen en costos comparativos diferentes. Al incremento del comercio exterior, por lo tanto, hay que atribuir una buena parte del crecimiento económico contemporáneo.

Contenedor

Un recipiente (cajón portátil), tanque movable o análogo que responde a las siguientes condiciones:

Constituye un compartimiento cerrado, total o parcialmente, destinado a contener mercancías; tenga carácter permanente y, por lo tanto, sea suficientemente resistente como para soportar su empleo repetido, Haya sido especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o más medios de transporte, sin manipulación intermedia de la carga, y tenga un volumen interior de un metro cúbico, por lo menos.

Declaración de mercancías

Una declaración realizada del modo prescrito por la Aduana, mediante la cual las personas interesadas indican el régimen aduanero deberá aplicarse a las mercancías, proporcionando la información necesaria que la Aduana requiere para la aplicación del régimen aduanero correspondiente.

Declaración certificada de origen

Información sobre el origen de las mercancías certificada por una autoridad o entidad habilitada para hacerlo.

Depósito de aduana

El régimen aduanero según el cual las mercancías importadas son almacenadas bajo el control de la aduana en un lugar habilitado para esta finalidad, (depósito aduanero) con suspensión del pago de los tributos aduaneros a la importación o exportación.

Exportador

Persona que sí o mediante una agencia despachante de aduana presenta una declaración de mercancías de exportación con las formalidades previstas en disposiciones legales.

Gravamen arancelario

El gravamen arancelario es parte del tributo aduanero que grava a la importación o exportación de mercancías.

Importador

Persona que presenta mediante una agencia despachante de aduana, la declaración de mercancías para el despacho, con el cumplimiento de las formalidades aduaneras.

Legislación aduanera

Conjunto de disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que la Aduana está expresamente encargada de aplicar en operaciones aduaneras y de comercio exterior.

País de origen de las mercancías

País en el cual las mercancías han sido producidas, fabricadas o manufacturadas o donde han recibido la forma bajo la cual se efectúa su comercialización, de conformidad con las regulaciones, criterios o normas establecidas en Convenios Internacionales.

Régimen aduanero

Tratamiento aplicable a las mercancías sometidas al control de la aduana, de acuerdo con la Ley y reglamentos aduaneros, según la naturaleza y objetivos de la operación aduanera.

Territorio aduanero

Territorio de un estado en el cual las disposiciones de su legislación aduanera son aplicables.

Tributos aduaneros

Los gravámenes e impuestos internos que gravan a las importaciones o exportaciones de mercancías.

Zona franca

Una parte del territorio de un Estado en el que las mercancías allí introducidas, se considerarán generalmente como si no estuviesen en el territorio aduanero, en lo que respecta a los tributos aduaneros a la importación.

Zona fronteriza

Faja de territorio adyacente a la frontera terrestre o sus costas, en la cual la tenencia y la circulación de mercancías pueden estar sometidas a medidas especiales de control aduanero.

Aduana

Las aduanas de un país se encargan de la administración de las entradas y salidas de productos del extranjero al país. En cualquier país, las aduanas representan la parte que regula y controla cualquier actividad que tenga relación con la entrada y salidas de productos, personas o incluso capitales de un país.

Aranceles

Impuestos que pagan los bienes que son importados a un país. Los aranceles son derechos de aduana que pueden ser específicos o ad valorem: los primeros obligan al pago de una cantidad determinada por cada unidad del bien importado, por cada unidad de peso o por cada unidad de volumen; los segundos se calculan como un porcentaje del valor de los bienes y son los que más se utilizan en la actualidad. Los aranceles aumentan el precio de los bienes importados.

Los aranceles se emplean para obtener un ingreso gubernamental o para proteger a la industria nacional de la competencia de las importaciones. El primero de esos

usos ha tendido a decaer en las economías modernas, prefiriéndose otras fuentes de ingreso.

Los aranceles que se establecen para proteger industrias incipientes o para "defender el empleo" constituyen la base de las políticas proteccionistas que estuvieron tan difundidas en América Latina hasta la década de los ochenta. Pero la teoría económica ha mostrado insostenible esta práctica, pues encarece indebidamente los bienes en el mercado local y -de hecho- hace más difícil que la industria local se actualice tecnológicamente.

Integración económica

Entrando más profundamente y desde una perspectiva de relaciones internacionales, se puede destacar definiciones de integración, las cuales son complementarias y ayudan a una mejor comprensión del fenómeno (Naciones Unidas , 2002).

Krugman (2001) indica "Se entiende por proceso de integración regional el proceso convergente, deliberado, gradual y progresivo, entre dos o más países, sobre un plan de acción común en aspectos económicos, sociales, culturales y políticos" (p.234).

Integración territorial

Esta integración puede producirse de diversas modalidades y su objetivo no es sólo la creación de una unidad central fuerte, sino la construcción de un mercado único, el establecimiento de un código jurídico común, un sistema de transporte unificado y un sistema tributario extendido a todos los grupos (Safir, 1992).

Es posible distinguir tres modelos de integración territorial: la conquista, aquí nos encontramos frente a un centro que toma la iniciativa del proceso de integración con el uso de la fuerza en la mayoría de los casos; la fusión, es un proceso lento de acercamiento progresivo entre los diversos grupos geográficamente contiguos, lo cual se puede ver facilitado por la percepción de valores e intereses comunes; y la

irradiación, requiere la existencia de un símbolo central aceptado por todos los grupos como punto de referencia, además de una considerable homogeneidad étnica y la necesidad de un período prolongado, de manera que las capacidades del sistema se expandan al mismo ritmo que la tasa de movilización (Trejos, 2008).

Mientras el proceso de integración territorial consiste principalmente en imponer obediencia, el proceso de integración nacional consiste en la aceptación, por parte de la población, de las órdenes provenientes de las autoridades centrales porque se consideran legítimas, por tanto, el proceso de integración nacional recibe un fuerte influjo del proceso de integración territorial (Wakasugi, 2007).

Es evidente que el proceso de arreglo y solución de conflictos se ve facilitado entre otras cosas, porque la movilización de las masas esté estrictamente controlada por las élites de los distintos grupos y que por otro lado dichas élites se pongan de acuerdo; además la existencia de estructuras partidistas capaces de mediar en los conflictos y de agrupar los intereses, el reclutamiento de los funcionarios públicos y los magistrados de manera proporcional entre los distintos grupos, así como una economía en expansión, son todos elementos que permiten una solución positiva del proceso de integración nacional.

Integración social

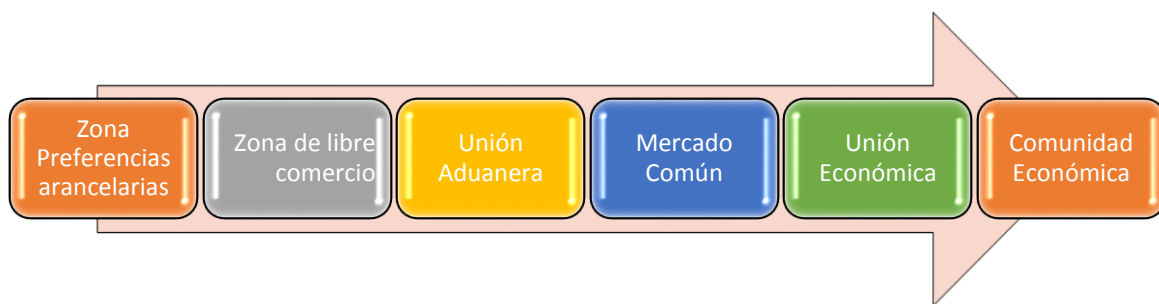
Es la superación de la divergencia entre élites y masas, entre gobernantes y gobernados. Esta divergencia no adquiere importancia política mientras las masas acepten como justo el gobierno de las élites (Wilmore, 1975). La divergencia entre élites y masas no se debe solo a una desigualdad de acceso al poder, sino que depende también de la desigualdad en la instrucción y en el nivel de conocimientos y de la dificultad de las comunicaciones; su superación requerirá intervenciones complejas y múltiples. Si las élites logran mantener siempre un justo equilibrio entre la necesidad de dar una guía y una orientación a la sociedad y la apertura a los deseos de las masas y a los líderes elegidos por éstas, la divergencia tenderá a

reducirse; la superación de las divergencias, por lo tanto, está fuertemente condicionada por la calidad del liderazgo (Akamatsu, 1982).

Clasificación de la integración según sus grados

La integración es un proceso que pasa por diversas etapas en forma paulatina y progresiva, es posible establecer una clasificación según el grado de integración, donde cada una de las etapas o grados tiene ciertos rasgos esenciales que la distinguen tanto de la etapa inmediatamente anterior como posterior. Se hace referencia a la clasificación que realiza Bela Balassa, quien establece 5 etapas o grados de integración, se agrega una etapa preliminar llamada área de preferencias arancelarias a la cual se hace referencia según la definición de Ricardo Basaldúa⁸.

Gráfico 17 Etapas de la integración económica



Fuente: Economía Internacional

Estas etapas de la integración económica consideran que la economía internacional, es principalmente un fenómeno de tipo comercial en el cual están contenidos los siguientes aspectos: comercio de bienes y servicios, pagos internacionales, problemas monetarios, transporte y comunicaciones, finanzas y seguros y movilización de personas (Barurak, 2004).

⁸ De acuerdo a Balassa en "The Theory of economic integration". 1961. Pág. 1-3. Y Basaldúa en "En Torno Al Derecho De La Integración". 1996. Pág. 4. Estos lineamientos serán complementados por la opinión de otros autores

Zonas de preferencias arancelarias

Las zonas de preferencias arancelarias, se pueden dividir a su vez en tres: área de preferencias propiamente dichas, donde las concesiones son exclusivamente a los derechos aduaneros que gravan la exportación e importación de mercaderías; área de preferencias aduaneras, donde no sólo se limitan a las restricciones arancelarias, sino que puede contemplar también otros tributos aduaneros, que se aplican con ocasión de la exportación o la importación, pudiendo contemplar tanto restricciones directas como indirectas; y áreas de preferencias económicas, que abarcan aspectos que no son más de naturaleza aduanera, pero que hacen un tratamiento discriminatorio de la mercadería extranjera una vez que ésta ha sido importada (Fukusaku, 1992).

Este es un grado de integración sumamente superficial por lo que existen autores como Krugman, que no lo consideran como tal. A pesar de esto, se ha estimado igualmente válido mencionarlo como un primer paso hacia lo que pudiera ser un proceso posterior de integración mucho más amplio (Lucangelli, 2013).

Zona de libre comercio

El acuerdo de libre comercio surge el problema del control de las importaciones de extra zona, los Estados partes deben implementar instrumentos que tiendan a establecer el origen de los productos, y de esa forma diferenciar entre los bienes que se generan en la zona y los que provienen de otras latitudes, ya que los productos que se deben beneficiar con el acuerdo son los originarios de los Estados partes, evitando la triangulación que significaría el ingreso de productos del exterior a la Zona a través del país que cobra los aranceles más bajos; esto se obtiene por medio de lo que se denomina "cláusulas de origen", las cuales deben ser muy precisas y severas (Barurak, 2004).

Para llegar a una zona de libre comercio se fijan plazos, condiciones y mecanismos de desgravación arancelarios. La mira está puesta en las "medidas de fronteras"

entre las partes, con el propósito de incrementar los flujos de los intercambios recíprocos.

Propósito del convenio de Kioto

Kioto se diseñó para ayudar a las partes contratantes a lograr una administración aduanera moderna, mejorar la facilitación y el control, así como proporcionar un planteamiento más simple, armonizado y flexible.

Importancia del convenio de Kioto

El convenio de Kioto sirve de fundamento para construir regímenes aduaneros modernos y eficaces y por lo tanto esenciales para la modernización y la reforma aduanera.

Beneficios del convenio de Kioto

El convenio revisado beneficia a mucha gente. Los comerciantes se benefician de la facilitación mejorada y de la reducción de costes. Los exportadores y los transportistas se benefician de los controles aduaneros uniformes y de un movimiento más rápido de mercancías y de personas.

Los gobiernos se benefician de controles más efectivos que aumentan la seguridad fronteriza y reducen la pérdida de ingresos aduaneros. En resumen Kioto proporciona al comercio internacional la previsibilidad y eficiencia que requiere el comercio moderno.

Bolivia: Acuerdo de Facilitación del Comercio

El Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) ratificado hasta julio de 2018 por 137 de los 164 países miembros constituye el más amplio acuerdo multilateral después del GATT de 1944. A un año y seis meses de la entrada en vigor del Acuerdo más del 80% de los países miembros ya tienen ratificado el Protocolo de Enmienda, lo

cual representa que más del 90% del comercio mundial está cubierto por estas disposiciones.

El AFC fue notificado por Bolivia a la OMC el 16 de enero de 2018, el mismo que fue ratificado el 30 de enero, con lo cual, el país se convierte en uno de los 137 países miembros de la OMC que tienen ratificado el Acuerdo hasta el 30 de julio del presente año.

Fuente: Comercio Exterior: un mundo de oportunidades. www.ibce.org.bo

Bolivia 2018. Número 268. Publicación del Instituto Boliviano de Comercio Exterior.