

PERLOG

PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA

BOLIVIA

Título: PEFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)

BOLIVIA

Depósito legal: lf74320153203666

ISBN: 978-980-422-019-7

Editor: CAF

Vicepresidencia

Vicepresidencia de Infraestructura

Antonio J. Sosa, Vicepresidente Corporativo

Autor: Rafael Farromeque Quiroz, Especialista Senior

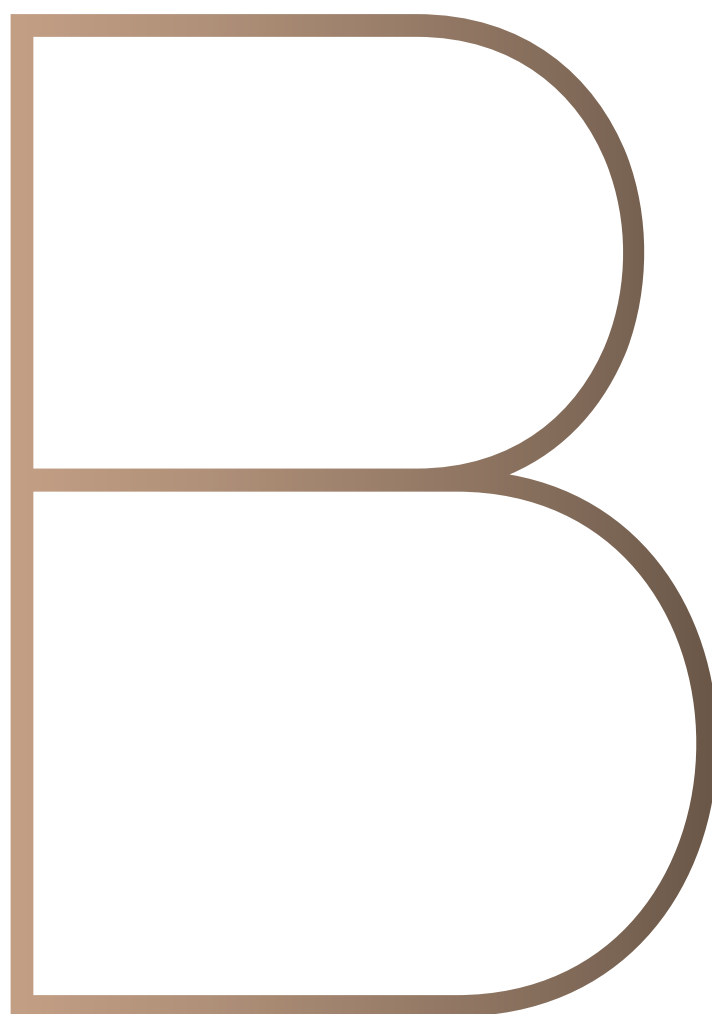
Colaboradores: Felipe Manchón Contreras, SPIM S.L.

Diseño gráfico e impresión: Gatos Gemelos Comunicación

Las ideas y planteamientos contenidos en la presente edición son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no comprometen la posición oficial de CAF.

La versión digital de este libro se encuentra en: scioteca.caf.com

© 2016 Corporación Andina de Fomento Todos los derechos reservados



PERFIL LOGÍSTICO DE BOLIVIA



EL PERFIL LOGÍSTICO DE BOLIVIA EN EL MARCO DEL
PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)



INTRODUCCIÓN AL PERFIL LOGÍSTICO DE BOLIVIA

El Perfil Logístico de Bolivia en el marco del Perfil Logístico de América Latina (PERLOG)

CAF –Banco de Desarrollo de América Latina– apoya a los países de la región en el desarrollo de nuevos planes, proyectos y programas, orientados a intervenir en todos los elementos que componen los sistemas logísticos nacionales.

En este contexto, CAF creó el **Programa de Desarrollo Logístico Regional para América Latina (CAF-LOGRA)** cuyo objetivo es identificar, analizar, promover, realizar y difundir proyectos y programas que contribuyan al desarrollo y desempeño competitivo de los sistemas logísticos nacionales en la región, en sus ámbitos económicos, sociales, sectoriales y medioambientales.

Como punto de partida, para el **CAF-LOGRA** se elaboró el **“Perfil Logístico de América Latina” (PERLOG)** que aporta el análisis de la situación actual y el desarrollo potencial a futuro del Sistema Logístico Regional

Latinoamericano, bajo un enfoque de sistema logístico conformado por los siguientes elementos: infraestructura, servicios, procesos, sistemas de información, capacidades de gestión, institucionalidad y regulación.

En su primera etapa (2014), el **PERLOG** se complementa con los perfiles logísticos más detallados de ocho países de la región (Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay).

Para la elaboración del **Perfil Logístico de Bolivia** se utilizaron un conjunto de documentos, planes y análisis precedentes. Estos han sido sistematizados desde una óptica regional, estableciendo la referencia con los demás países estudiados, para así contribuir a avanzar en una visión integradora de la logística de América Latina.

Estructura del Perfil Logístico de Bolivia

Perfil socioeconómico
Página 5

Desempeño logístico
Página 12

Perfil de Comercio Exterior
Página 6

Formulación de ambiciones estratégicas
Página 13

Sistema Logístico de Bolivia
Página 8

Lineamientos estratégicos de Bolivia
Página 14

Estructura funcional de Bolivia
Página 10

Indicadores cumplimiento lineamientos estratégicos
Página 16

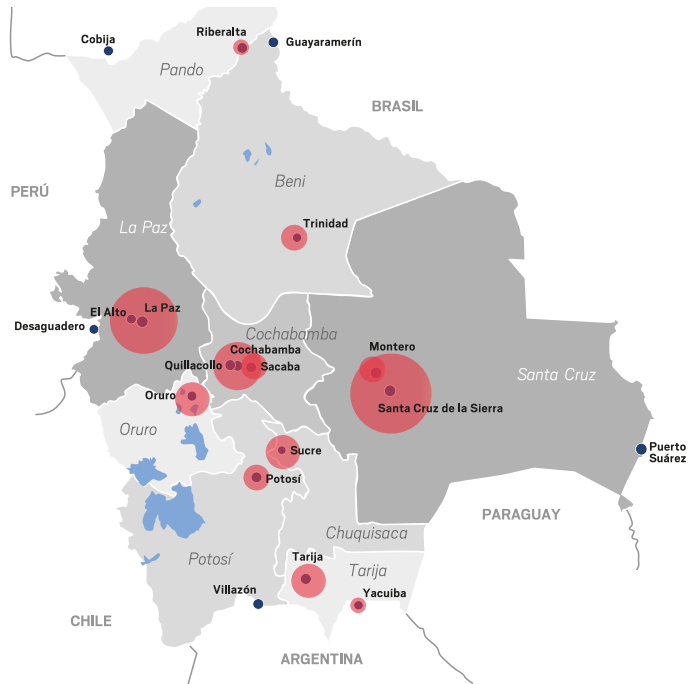
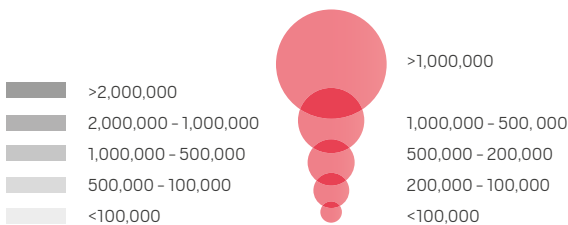
Hoja de ruta logística de Bolivia
Página 18

PERFIL SOCIOECONÓMICO DE BOLIVIA

Territorio y población

Los departamentos de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz concentran el 71% de los 10 millones de habitantes de Bolivia, a pesar de que solo suponen el 50% del territorio nacional.

Inmerso en un territorio mediterráneo, en el centro-oeste de América del Sur, el Estado Plurinacional de Bolivia se extiende cerca de 1.100.000 km² de superficie. Abarca desde los Andes centrales, pasando por parte del Chaco, hasta la Amazonía, limitando al norte y este con Brasil, al sur con Paraguay y Argentina, y al oeste con Chile y Perú.



Fuente: Elaboración propia con base en el Instituto Nacional de Estadística (INE)

Economía

Bolivia presenta un crecimiento sostenido del 4% anual en la última década. El sector terciario (48%) y secundario (39%) predominan en la economía del país.

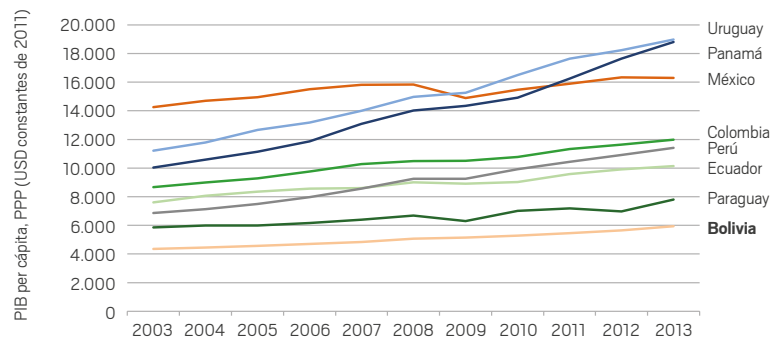
Bolivia ha experimentado un progreso, con una tasa de crecimiento del PIB anual promedio del 5,7%, en los últimos tres años. Sin embargo, su PIB per cápita sigue siendo el más bajo de la región: alcanza los 5.900 USD/cápita en 2013, cuando países como Uruguay o Panamá superan los 18.000 USD/cápita.

La economía de Bolivia se fundamenta en las actividades de extracción de hidrocarburos y minerales, así como en las relacionadas con la industria manufacturera y con la obtención de materias primas (agricultura, silvicultura, caza y pesca). Esta situación está en línea con el modelo económico de industrialización que el país emprendió a partir de 2006, mediante el cual se potenció la producción en estos sectores estratégicos.

Pese al crecimiento constante, Bolivia sigue estando en posiciones muy rezagadas del Doing Business (posiciones 151 de 189 países valorados en 2014).

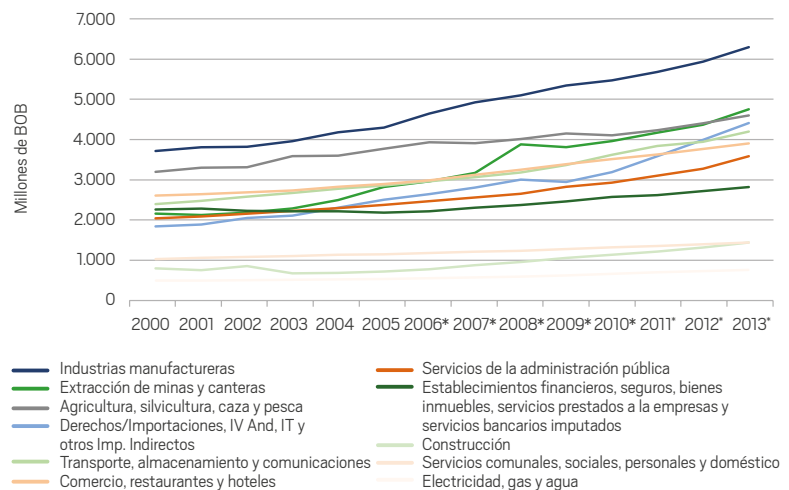
Los principales motivos de este rezago son la baja seguridad jurídica, la volatilidad en las normas, regulaciones y decisiones judiciales y ejecutivas, así como la alta ineficiencia administrativa en la apertura de un negocio en el país.

Evolución del PIB per cápita de Bolivia y países de la región



Fuente: Elaboración propia con base en WDI

Evolución del PIB constante por principales actividades productivas

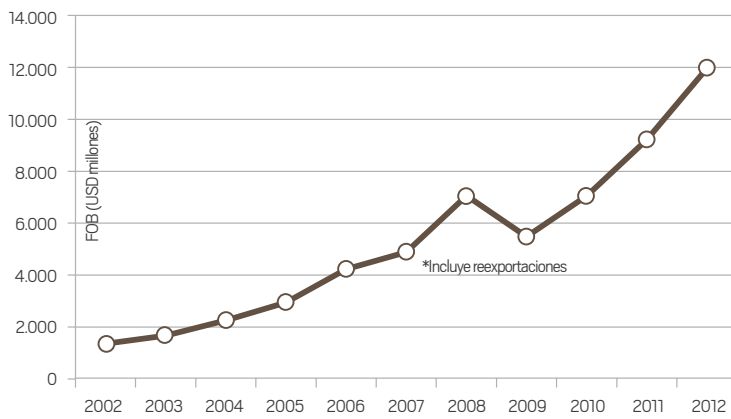


*Preliminares

Fuente: Elaboración propia con base en el Instituto Nacional de Estadística (INE)

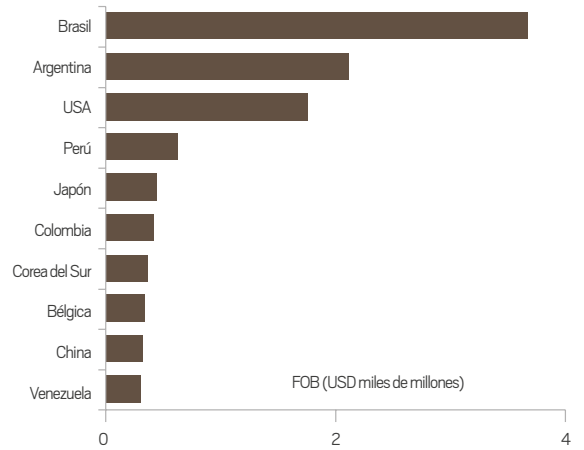
PERFIL DE COMERCIO EXTERIOR DE BOLIVIA

Exportaciones de Bolivia hasta 2012 *

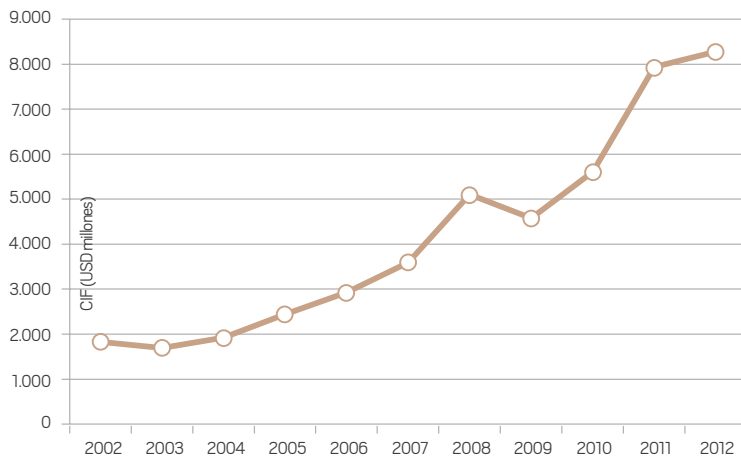


Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Principales países, 2013

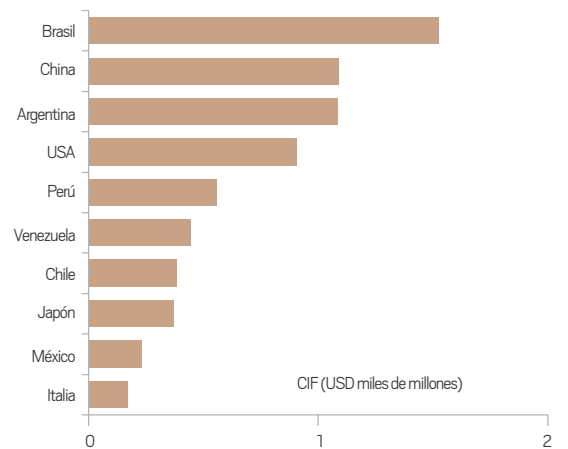


Importaciones de Bolivia hasta 2012

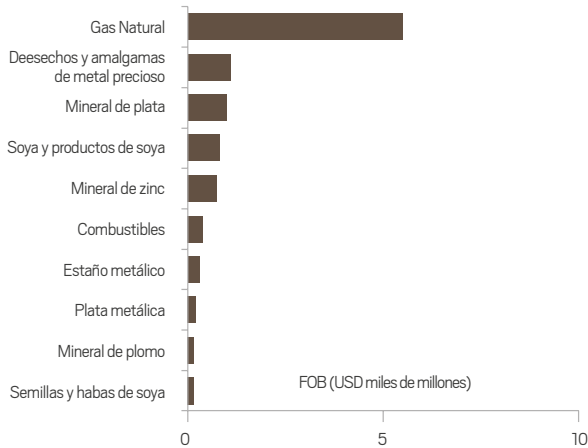


Fuente: Instituto Nacional de Estadística

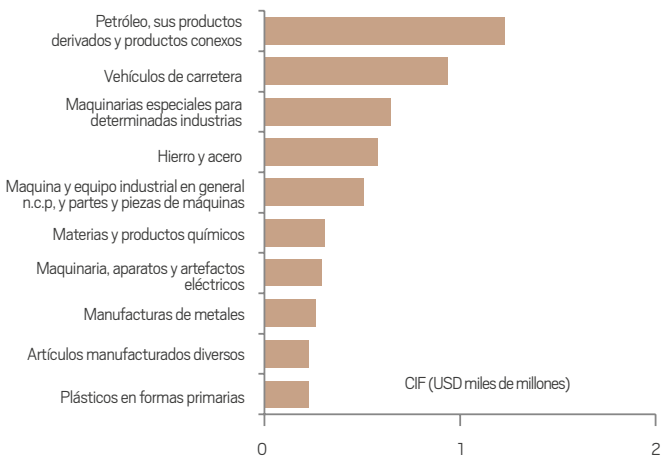
Principales países, 2013



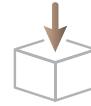
Principales productos, 2013



Principales productos, 2013



USD 11,9 miles de millones
Exportaciones 2013



USD 8,3 miles de millones
Importaciones 2013



25,7%
Crecimiento anual exportaciones 2003-2013



17,6%
Crecimiento anual importaciones 2003-2013



151
Ranking Doing Business 2014 (189 países)

La balanza comercial boliviana, en valor, se encuentra en superávit.

En 2012, el comercio exterior de Bolivia supuso exportaciones por un valor de USD 11,97 miles de millones e importaciones por valor de USD 8,28 miles de millones.

En el rubro “exportaciones” predomina el gas natural, con Brasil, Argentina y Estados Unidos como principales receptores.

Las exportaciones bolivianas han tenido una tendencia clara al alza en los últimos años, solo truncada por el decrecimiento experimentado en 2009, año en que se hizo palpable la crisis a escala global. La tasa anual promedio de crecimiento de las exportaciones en la última década se sitúa alrededor del 25,7%, con un máximo de 44,3% en el período 2007-2008.

Las importaciones bolivianas han experimentado crecimientos similares a las exportaciones, con una tasa anual del 17,6% durante los últimos 10 años.

El país del cual Bolivia importa un mayor valor de productos es Brasil, con un valor en 2012 de USD 1,52 miles de millones, seguido por China, Argentina y Estados Unidos.

SISTEMA LOGÍSTICO DE BOLIVIA

El país está sujeto a diversos condicionantes geográficos que impactan la dinámica del sistema logístico nacional.

Cabe destacar, en primer lugar, el carácter de mediterraneidad de Bolivia que la obliga a acceder al mercado mundial a través de los países vecinos, haciéndola dependiente de las relaciones con los mismos y de la gestión de las infraestructuras de terceros.

La inversión pública en infraestructuras de transporte representa cerca de un 5% del PIB nacional y ha estado principalmente orientada a la adecuación de vialidad (hasta un 88% del total).

Infraestructuras lineales

La inversión pública en infraestructuras de transporte se centra en la adecuación de la vialidad (88% del total).

El principal eje de comunicación se extiende de este a oeste, conectando los pasos fronterizos de Tambo Quemado y Desaguadero con las ciudades de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz, así como con la frontera de Brasil (Puerto Suárez). Un segundo eje conecta la zona amazónica con La Paz. El último conecta el eje Este-Oeste con Argentina.

El sistema ferroviario boliviano se configura a través de dos redes: la red occidental, por la que mueve productos mineros y la red oriental, por donde transporta soja.

La red ferroviaria de Bolivia está dividida en dos tramos, no conectados entre sí, que dan servicio a diferentes ámbitos. La red occidental conecta las zonas de extracción de Oruro y Potosí con el puerto chileno de Antofagasta en el Pacífico, y accede a Córdoba y Buenos Aires en Argentina. La red oriental permite la conexión del este de Bolivia con Argentina, a través de la zona fronteriza de Yacuiba.

La red fluvial es un recurso crítico de la conectividad logística de Bolivia. A través de ella se transporta, principalmente, soja y azúcar.

Bolivia cuenta con cerca de 14.000 km de ríos navegables. Los principales puertos fluviales son Puerto Quijarro y Puerto Suárez, así como Central y Gravelal en el Canal de Tamengo. El transporte fluvial, visto como una alternativa, le permite acceder más fácilmente a los mercados internacionales por vía marítima.

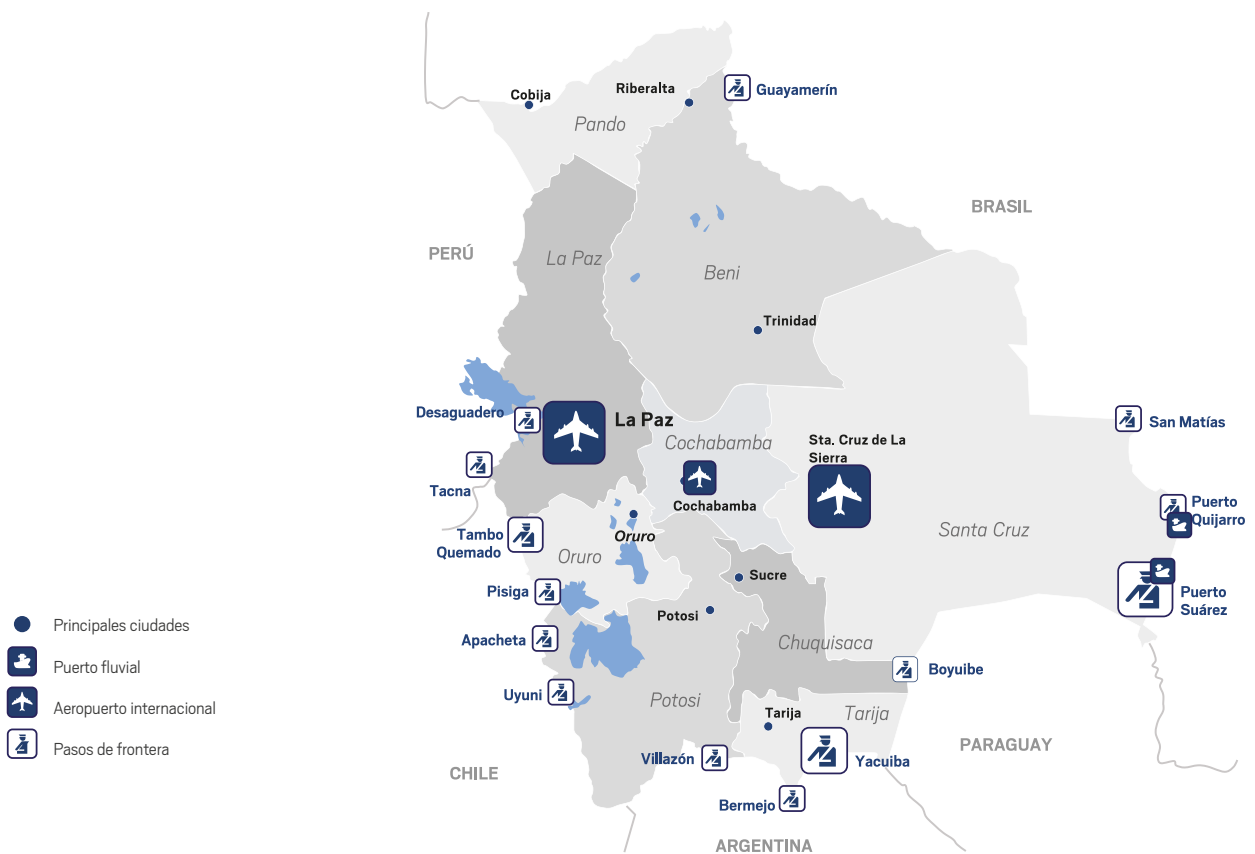
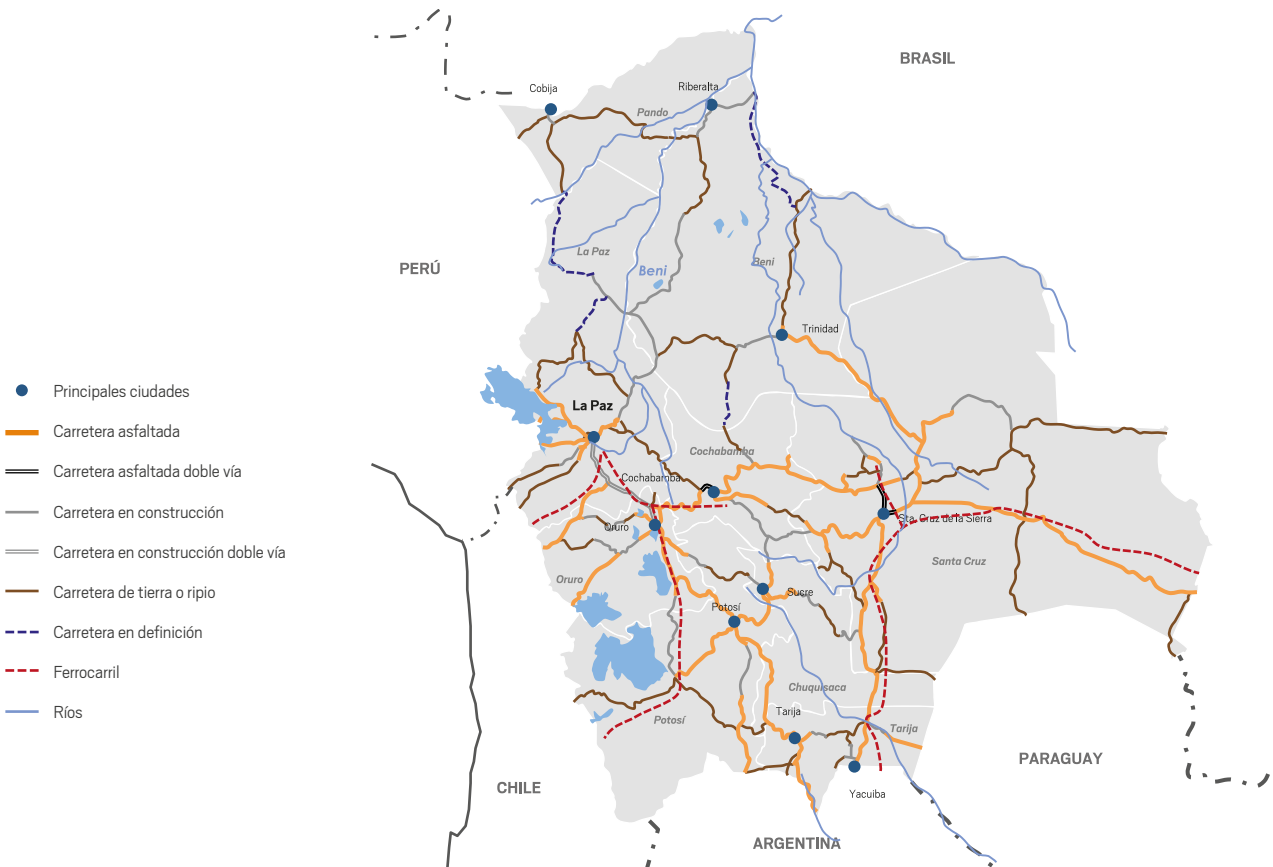
Infraestructuras nodales

Arica es el principal puerto marítimo en que opera Bolivia en la costa del Pacífico.

En la costa del Pacífico, los principales puertos marítimos en los que Bolivia realiza sus operaciones son Arica, en primer lugar, seguida de Antofagasta y Mejillones, todos ellos ubicados en Chile. En menor medida lo hace en Ilo y Matarani en Perú. En la costa del Atlántico, sus puertos de referencia son Santos en Brasil, Buenos Aires en Argentina y Nueva Palmira en Uruguay.

Bolivia mueve carga aérea, principalmente de importación (87,8% del total), por los aeropuertos de El Alto, Viru viru y Jorge Wilstermann.

El tráfico aéreo de carga de Bolivia no ha tenido grandes variaciones en la última década, con un total movilizado de 13.000 toneladas anuales en 2012 que contrastan ampliamente con el resto de países de la región.



Fuente: Elaboración propia con base en la revisión y consulta de varias fuentes.

ESTRUCTURA LOGÍSTICA FUNCIONAL DE BOLIVIA

Nodos logísticos

Nodo primario nacional: domina la logística del país.

La Paz.

Nodos emergentes: con peso poblacional y centros de distribución y consolidación de mercancías a escala nacional

Santa Cruz de la Sierra.

Nodos intermedios de distribución: actúan como ámbitos intermedios entre los nodos primarios y secundarios

Cochabamba, Sucre, Trinidad, Tarija, Oruro, Potosí y Ribalta.

Nodos de comercio exterior: puertos, aeropuertos y centros fronterizos con flujos de comercio estables y significativos

- Nodo portuario de **Puerto Suárez.**
- Nodos transfronterizos de **Desaguadero, Tambo Quemado, Guayamerín, Pisiga, Villazón y Yacuiba.**

Ámbitos logísticos

Ámbito logístico nacional: engloba los nodos de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra, principales nodos de consumo y de producción nacional.

Ámbito logístico de Cochabamba: ámbito único y de carácter independiente.

Ámbito logístico de La Paz-Desaguadero-Oruro.

Ámbito logístico de Santa Cruz de la Sierra: conjuntamente con los núcleos de población de su entorno, con los que ha creado sinergias.

Ámbito logístico de Sucre-Potosí.

Ámbito logístico de Tarija-Villazón-Yacuiba.

Ámbito logístico de Ribalta- Guayamerín: conforman un ámbito logístico de intercambio con las poblaciones fronterizas de Brasil (municipios fronterizos de Epiaciolândia y Brasiléia en el Estado de Acre)

Corredores logísticos

Corredor logístico de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz de la Sierra.

Corredor logístico de La Paz-Cochabamba-Sucre-Potosí-Tarija.

Corredor logístico de Tarija-Villazón.

Corredor logístico de La Paz-Oruro-Pisiga, en conexión con el Puerto de Iquique en Chile.

Corredor logístico de La Paz-Tambo Quemado, en conexión con el Puerto de Arica en Chile.

Corredor logístico de La Paz-Desaguadero, en conexión con Perú.

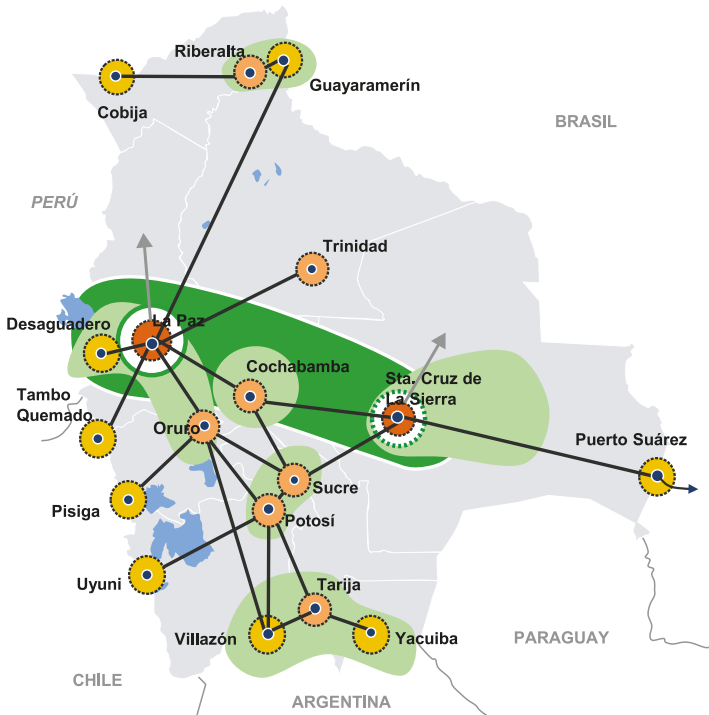
La Paz y Santa Cruz concentran las operaciones logísticas de valor agregado, mientras que Puerto Suárez lo hace para las cargas tipo *commodities*.

Este ámbito central ha conseguido tejer un conjunto de relaciones logísticas con los años cada vez más intensas, que mejora conforme los pequeños generadores de carga y pequeñas empresas de transporte van formalizando su actividad de forma progresiva. El nodo de Puerto Suárez tiene una elevada

importancia logística por su vocación a atender cargas tipo *commodities* que usen el río Paraguay y, aguas abajo, la hidrovía.

Las áreas productoras del Norte están especializadas en la producción agrícola y silvícola de bajo valor agregado, mientras que en las áreas productoras del Sur la producción minera y de gas son dominantes, y despunta también la producción de algunos rubros agrícolas, como es el caso de la quinua.

Nodos logísticos, relaciones funcionales y ámbitos logísticos



Nodos logísticos

- Nodos primarios
- ⊙ Nodos emergentes
- Nodos intermedios de distribución
- Nodos de comercio exterior
- Nodos de comercio portuario
- Nodos de comercio aeroportuario
- Núcleos urbanos

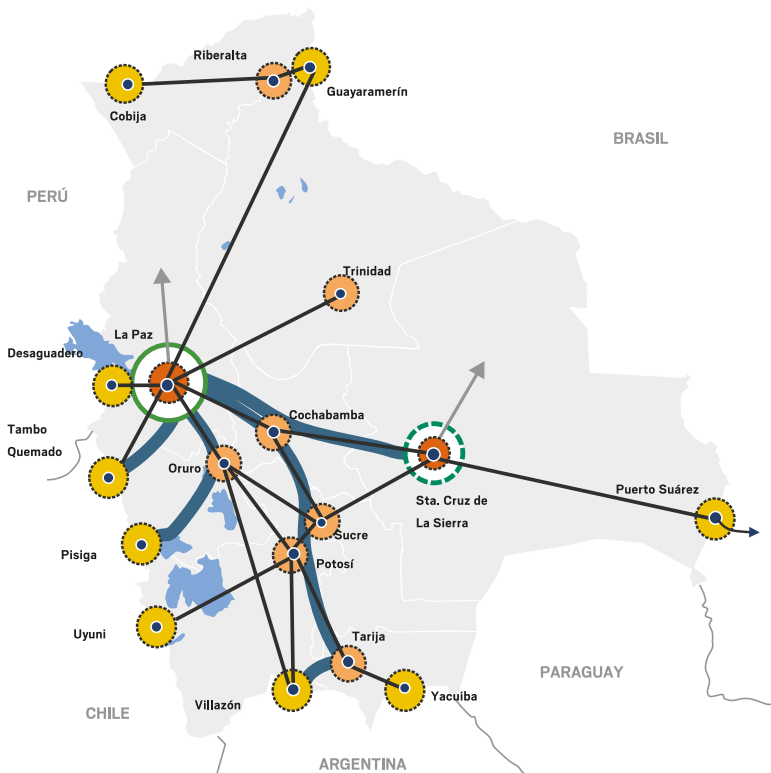
Ámbitos logísticos a escala nacional

- ▬ Ámbitos logísticos de escala nacional
- ▬ Ámbitos logísticos regionales

Relaciones funcionales

- ▬ Relaciones principales
- ▬ Relaciones secundarias
- - - Ejes en desarrollo

Corredores funcionales



Nodos logísticos

- Nodos primarios
- ⊙ Nodos emergentes
- Nodos intermedios de distribución
- Nodos de comercio exterior
- Nodos de comercio portuario
- Nodos de comercio aeroportuario
- Núcleos urbanos

Corredores Logísticos

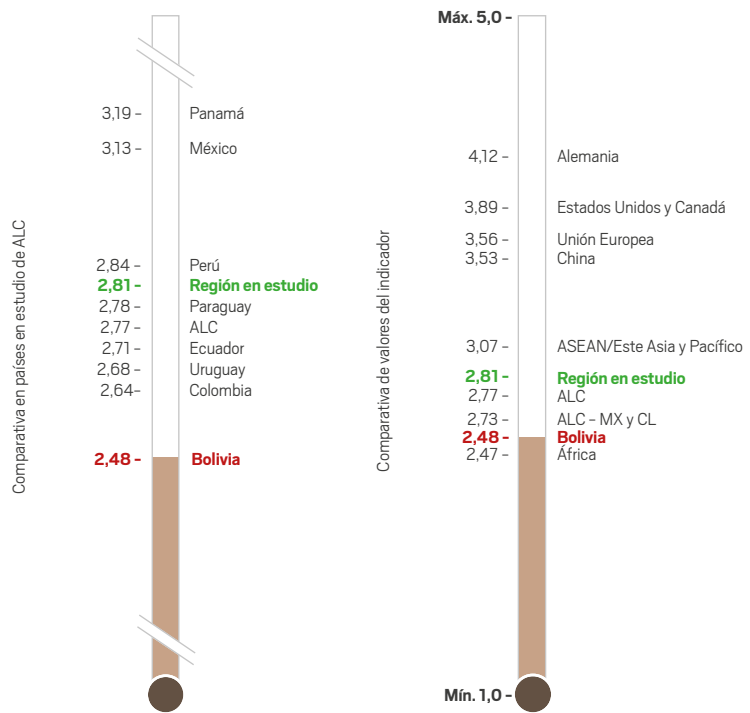
- ▬ Corredores domésticos

DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE BOLIVIA

Bolivia presenta resultados bajos en los principales indicadores internacionales de referencia, relacionados con la logística y competitividad.

Posición comparativa de Bolivia respecto al indicador Índice de Desempeño Logístico (LPI)

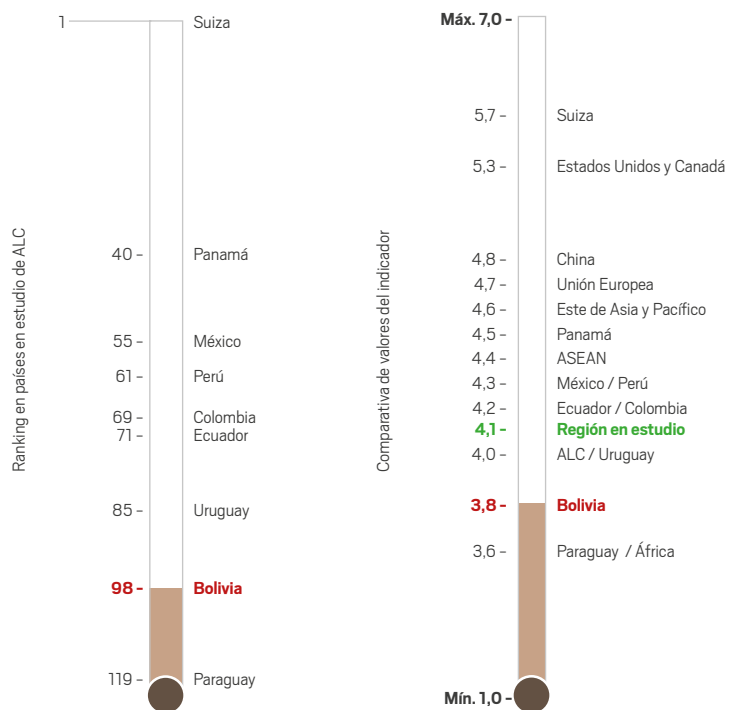
Índice de Desempeño Logístico (LPI)-2,48 (2014): Bolivia obtiene resultados muy bajos de forma global, con puntuaciones en los distintos años de evaluación cercanas a las alcanzadas por África. Queda lejos del promedio de América Latina y el Caribe (ALC) (2,77) y de la región en estudio (2,83), a la vez que a mucha más distancia respecto a las regiones que encabezan el índice, Estados Unidos y Canadá (3,89), Unión Europea (3,56) y China (3,53). En relación con los demás países de la región, Bolivia observa puntuaciones del LPI inferiores en la mayoría de las evaluaciones.



Fuente: Elaboración propia con base en WDI (BM)

Posición comparativa de Bolivia respecto al indicador Índice de Competitividad Global (GCI)

Índice de Competitividad Global (GCI) 3,842 (2013): Bolivia se sitúa en la posición 98 a escala mundial. En la comparación con las principales regiones en 2013, se ubica a la cola, siendo África (3,592) la única que obtiene una peor puntuación. Respecto a América Latina y el Caribe (ALC) (4,011) se sitúa ligeramente por debajo, mientras que ASEAN (4,445), Este de Asia y Pacífico (4,575), UE (4,695), China (4,836) y Estados Unidos y Canadá (5,341) consiguen puntuaciones mucho más elevadas. De acuerdo con el estudio a escala regional, en 2013 Bolivia se coloca de nuevo en las posiciones más bajas.



Fuente: Elaboración propia con base en World Economic Forum

FORMULACIÓN DE AMBICIONES LOGÍSTICAS DE BOLIVIA

Ambición estratégica de Bolivia¹

Mejorar su estructura logística interna para pasar a desempeñar un rol de eje interoceánico de integración subregional.



Visión estratégica

Bolivia debe reforzar su estructura logística interna, mejorando sus infraestructuras con un enfoque de multimodalidad, a través de la modernización de su sector automotor de carga y la reducción de sus costos logísticos, muy condicionados por su mediterraneidad y su geografía. Así podrá pasar a desempeñar progresivamente un rol de eje integrador subregional

entre las dos vertientes oceánicas, gracias a la mejora de sus conexiones con los puertos peruanos y chilenos, así como sus conexiones a través de la hidrovía con puertos de Paraguay, Argentina y Uruguay, la diversificación de su matriz exportadora y la empresarización del sector logístico de comercio exterior.

Avances y oportunidades de Bolivia en los tres niveles de ambición:

Respecto al Nivel 1 – competitividad interna-país	Respecto al Nivel 2 – estrategias de tránsitos	Respecto al Nivel 3 – estrategias de <i>hub</i> logístico
<p>Pese a los avances en inversiones en transportes, Bolivia sigue teniendo falencias de estructuración logística básica, fundamentalmente. Para mejorar su competitividad se requiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura insuficiente. • Mediterraneidad y características geográfica. • Predominio del transporte carretero. 	<p>Bolivia tiene un elevado potencial como puente funcional logístico entre las dos vertientes oceánicas regionales. Para ello, sus ejes de oportunidad serían:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consolidar relaciones logísticas eficientes con los puertos. • Desarrollar cadenas productivas transnacionales. • Potenciar la multimodalidad del Corredor Bioceánico. • Aprovechar la centralidad subregional de Santa Cruz. 	<p>Bolivia no ha incursionado todavía en este nivel de ambición logística, si bien, en términos de planificación, sí se visiona como estrategia a futuro.</p>

Posicionamiento estratégico de Bolivia

<ul style="list-style-type: none"> • La principal fortaleza de Bolivia es su posicionamiento geoestratégico como eje integrador subregional entre las dos vertientes oceánicas. 	<p>Principales retos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Superar los rezagos estructurales de su sistema logístico nacional: infraestructuras, mediterraneidad y predominio del sector carretero. • Diversificación de su matriz exportadora y empresarización del sector logístico.
--	---

Nota1: El concepto de ambiciones estratégicas, con tres niveles y dos subniveles, se encuentra definido en el documento IDEAL 2013 y se adopta como criterio general en el Perfil Logístico Regional de América Latina (PERLOG).

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE BOLIVIA

PERLOG ha definido –en el despliegue estratégico a escala regional y de cada país– un sistema de 18 lineamientos, agrupados en cuatro grandes ejes o bloques estratégicos.

Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y Bolivia:

1. Planificación e institucionalización logística

Lineamientos estratégicos

Orientaciones a largo plazo

- | | |
|--|--|
| 1.1 Planificación logística integral | <ul style="list-style-type: none"> Contribuir a dotar a todos los países de la región de instrumentos de planificación logística integrada. En el marco general de planificación de Bolivia se precisa un documento de planificación logística, con integralidad y transversalidad. |
| 1.2 Institucionalización logística | <ul style="list-style-type: none"> Configurar un sistema institucional compatible para la logística en todos los países de la región. Bolivia tiene la oportunidad de definir la implantación de la Política Nacional de Logística en lo que se refiere a la participación público-privada en el desarrollo de infraestructura y servicios logísticos. |
| 1.3 Formación y conocimiento logístico | <ul style="list-style-type: none"> Impulsar la formación y capacitación logística, así como los sistemas de progresión y divulgación del conocimiento logístico. Bolivia deberá abordar el desarrollo de herramientas de formación y capacitación del sector transporte y logística. |

2. Desarrollo del sistema logístico

Lineamientos estratégicos

Orientaciones a largo plazo

- | | |
|--|--|
| 2.2 Logística portuaria terrestre | <ul style="list-style-type: none"> Planificar y estructurar la relación logística terrestre entre los puertos y su hinterland, con infraestructuras (ZALes, puertos secos), corredores intermodales y procesos eficientes. Por la mediterraneidad de Bolivia, es muy importante reforzar y consolidar relaciones logísticas eficientes con los puertos de Perú y Chile. |
| 2.3 Fomento de la integración e intermodalidad ferroviaria | <ul style="list-style-type: none"> Fomentar la intermodalidad ferroviaria, impulsando la integración de redes y las conexiones con los principales puertos y nodos (con plataformas intermodales), y los tránsitos internacionales La integración ferroviaria es uno de los grandes ejes estratégicos de Bolivia, en su estructuración interna y en la consolidación de su rol de Corredor Multimodal Bioceánico. |
| 2.4 Potenciamiento y competitividad en corredores prioritarios | <ul style="list-style-type: none"> Estructurar los principales corredores logísticos, mediante un sistema de infraestructuras, servicios y soluciones tecnológicas para optimizar la prestación de los servicios logísticos y de comercio internacional. En Bolivia, la prioridad es el fortalecimiento del Corredor Este-Oeste para convertirlo en un eje multimodal e impulsar la estrategia de Corredor Bioceánico. |
| 2.5 Fomento de la navegación fluvial | <ul style="list-style-type: none"> Potenciar y aprovechar el transporte fluvial en la articulación logística subregional, mediante inversiones en infraestructuras, servicios y procesos. Bolivia deberá potenciar las alternativas modales en el sector carretero y, en especial, la oportunidad del transporte fluvial a través del río Paraguay. |
| 2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria | <ul style="list-style-type: none"> Articular un sistema de hubs regionales de carga aérea, con proyectos integrados colaborativos de infraestructuras (centros de carga aérea), servicios y procesos. Aunque en Bolivia existen niveles básicos, es necesario fomentar el desarrollo del sector de carga aérea, complementario para el fomento del comercio exterior. |

En negro: Orientaciones estratégicas para la región

En naranja: Orientaciones estratégicas para Bolivia

Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y Bolivia:

3. Desarrollo de logística básica y sostenible

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> Promover la eficiencia y competitividad sistemática del sector de carga por carretera, mediante estrategias sistémicas que incorporen infraestructuras de servicios (redes de <i>truck centers</i>), formación, regulación, fomento de servicios avanzados, etc. La modernización del sector transporte automotor de carga boliviano constituye otro de los grandes ejes estratégicos de progreso logístico (sistemas de información, bolsas de carga y <i>red de truck centers</i>).
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> Promover planes integrales de logística urbana en el sistema de ciudades de la región, principalmente en ciudades medias y grandes áreas metropolitanas, con sistemas de plataformas de distribución urbanas y metropolitanas. Los dos principales nodos logísticos de Bolivia, el área de La Paz y Santa Cruz deben dotarse de planes integrales de logística urbana, como las grandes metrópolis regionales.
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar sistemas de apoyo a la logística agroalimentaria, tanto en origen (redes de agrocentros) como en destino (plataformas logístico-alimentarias de distribución). Bolivia deberá mejorar la accesibilidad rural en las zonas agrarias y el desarrollo de centros logísticos especializados en logística agraria.
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir con soluciones logísticas específicas a la articulación de territorios menos desarrollados, principalmente aquellos con presencia indígena significativa. Se precisa la mejora de la accesibilidad logística en los territorios menos integrados.
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> Promover la concentración logística mediante la planificación territorial integrada, respetuosa con el medioambiente. Bolivia deberá desarrollar la planificación territorial logística, con orientación de sostenibilidad, en el marco de los planes integrales de logística urbana de La Paz y Santa Cruz.
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar el desarrollo progresivo de proyectos y servicios de logística inversa, vinculados a las grandes metrópolis y a los principales clústeres estratégicos de la región. En Bolivia, la logística inversa se abordará, en el marco de los planes integrales de logística urbana de La Paz y Santa Cruz.

4. Logística de comercio internacional

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> Apoyar el desarrollo del comercio internacional en los clústeres estratégicos de la región mediante soluciones integrales, con plataformas logísticas de apoyo a clústeres (plataformas especializadas con servicios logísticos a un determinado <i>clúster</i>), eficiencia de servicios, agilización de procesos y estrategias comerciales colaborativas. Bolivia deberá promover la diversificación de la matriz exportadora y dar un impulso a las exportaciones en áreas externas al eje central.
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a la agilización de los tránsitos en frontera mediante proyectos integrados de infraestructuras logísticas, procesos y servicios. Bolivia debe abordar la mejora de procesos e infraestructuras en las fronteras prioritarias de Tambo Quemado y Desaguadero.
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar la gestión integral de las cadenas de comercio internacional, estratégicas de cada país, con presencia y decisión en los destinos comerciales, y apoyo a la creación de grandes operadores logístico-comerciales regionales. Es necesario que Bolivia desarrolle nuevos instrumentos que faciliten el comercio, orientados a aumentar la base exportadora.

En negro: Orientaciones estratégicas para la región

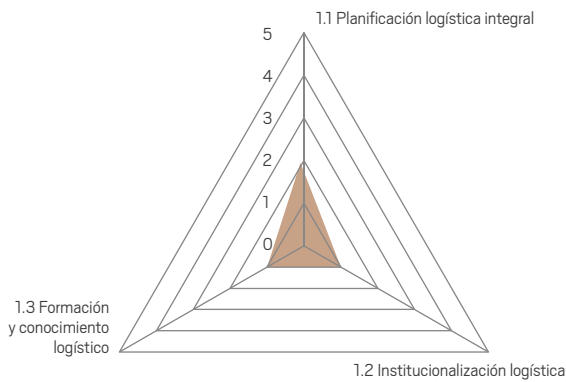
En naranja: Orientaciones estratégicas para Bolivia

INDICADORES DE CUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS (INDILOG)

El perfil logístico incluye un sistema de indicadores para la monitorización del **Nivel de Cumplimiento de los Lineamientos Estratégicos de la Logística Regional a Largo Plazo (INDILOG)** definidos en PERLOG, en una escala de 1 a 5 en cada uno de los lineamientos estratégicos.

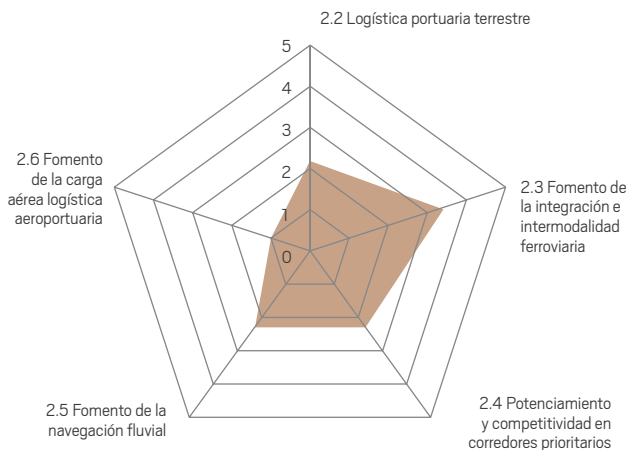
Línea Base del INDILOG en Bolivia

1. Planificación/institucionalización logística: 1,33



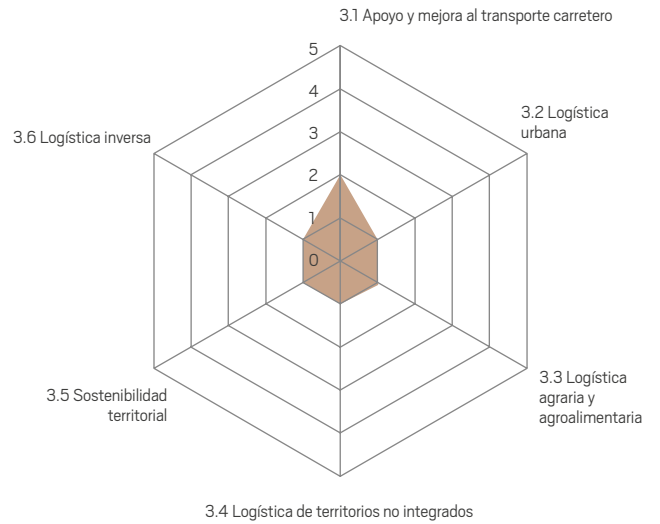
Bolivia es uno de los países más retrasados en este indicador, con planificación del transporte pero no de logística. Tampoco se observa su institucionalización. Como casi toda América Latina y el Caribe, tiene un de rezago en formación logística.

2. Desarrollo del sistema logístico: 2,00



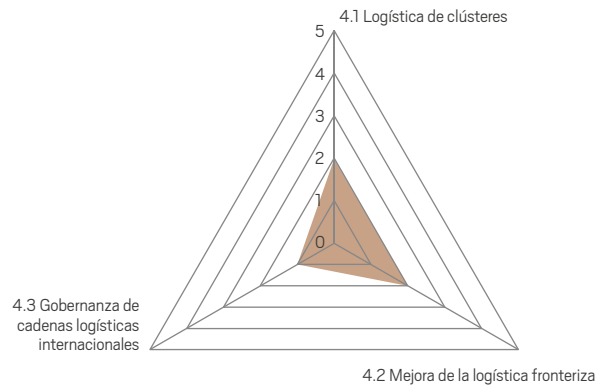
Bolivia presenta un valor en este indicador por debajo de la media de los países analizados: solamente destaca la formulación de su estrategia ferroviaria.

3. Desarrollo de logística básica y sostenible: 1,16



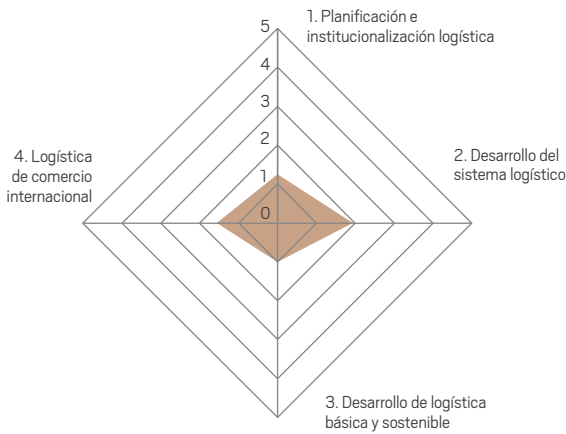
Bolivia es el país con menor nivel de línea base, rezagada en este grupo de lineamientos, con apoyo al sector carretero.

4. Logística de comercio internacional: 1,66



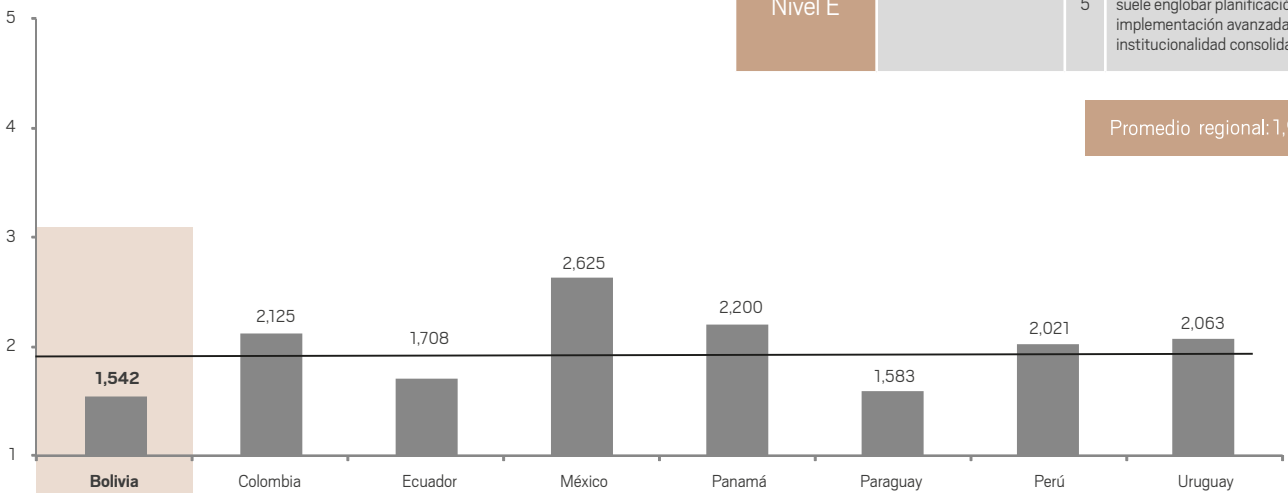
Bolivia presenta, en este grupo de indicadores, una línea base inferior a la media, sin iniciativas de clústeres, pero sí en el terreno de la logística fronteriza e internacional.

Indicador cumplimiento lineamientos: 1,54



Bolivia presenta, en este conjunto de países, un nivel de línea base inferior a la media (1,54), con un nivel inferior al de "iniciación".

Comparativa del INDILOG entre países del PERLOG Fase 1



Niveles de cumplimiento de INDILOG			
Nivel A	básico	1	Sin iniciativas y planificación en el sector logístico o área correspondiente.
Nivel B	de iniciación	2	Representa un nivel con actuaciones o planes iniciales, pero no consolidados ni articulados.
Nivel C	de maduración	3	Conlleva planes integrales ya formulados, con apoyo público y/o privado firme, o alguna actuación relevante del sector ya decidida o en ejecución.
Nivel D	avanzado	4	Avanzado desarrollo de la planificación, o de la implementación de políticas y actuaciones significativas en el sector correspondiente.
Nivel E	de excelencia	5	Mayor nivel de cumplimiento del desarrollo estratégico, que suele englobar planificación, implementación avanzada e institucionalidad consolidada.

Promedio regional: 1.983

HOJA DE RUTA LOGÍSTICA DE BOLIVIA

Retos para avanzar en la ambición estratégica de Bolivia

Como resumen final, el cuadro siguiente recoge la síntesis de las líneas de avance hacia la ambición estratégica en Bolivia, definiendo las principales estrategias por lineamiento a partir de la situación actual.

1. Planificación e institucionalización logística			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> Se ha avanzado en la planificación del transporte, pero no de la logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Documento de planificación logística, con integralidad y transversalidad, que incluya la planificación específica de plataformas logísticas. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Nacional de Logística con planificación de plataformas logísticas.
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> Sin desarrollo de institucionalidad logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de un sistema institucional para la logística. Política de participación público-privada en el desarrollo de infraestructura y servicios logísticos. 	<ul style="list-style-type: none"> Institucionalización público-privada del sector logístico. Mejora del marco regulatorio con criterios de competitividad.
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> Sin una planificación ni programas de formación logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de herramientas de formación y capacitación del sector transporte y logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Nacional de Formación del Sector Empresarial Logístico. Participación en el Programa Regional de Formación Logística.
2. Desarrollo del sistema logístico			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
2.2 Logística portuaria terrestre	<ul style="list-style-type: none"> Formulada la necesidad de puertos secos. 	<ul style="list-style-type: none"> Reforzar y consolidar relaciones logísticas eficientes con los puertos de Perú y Chile. 	<ul style="list-style-type: none"> Puerto Seco de La Paz.
2.3 Fomento de la intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> Formulada la articulación ferroviaria nacional y los ejes prioritarios. 	<ul style="list-style-type: none"> Integración ferroviaria. Principales plataformas intermodales. 	<ul style="list-style-type: none"> Integración ferroviaria. Plataformas logísticas multimodales de Cochabamba y de Oruro.
2.4 Potenciamiento de corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> Formulada la prioridad del Corredor Este-Oeste. 	<ul style="list-style-type: none"> La prioridad es el fortalecimiento del Corredor Este-Oeste. 	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar el Corredor Este-Oeste como corredor prioritario, con inclusión de tecnologías de la información, a través de un proyecto piloto que incorpore al sector privado.
2.5 Fomento de la navegación fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Formulada la necesidad de potenciamiento de Puerto Suárez. 	<ul style="list-style-type: none"> Potenciar el transporte fluvial a través del río Paraguay (nodo de Puerto Suárez). 	<ul style="list-style-type: none"> Estructuración del entorno logístico de Puerto Suárez.
2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> Sin estrategia formulada. 	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar el desarrollo del sector de carga aérea. 	<ul style="list-style-type: none"> <i>Hub</i> Trimodal Aeropuerto Viru Viru.

En negrita: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

3. Desarrollo de logística básica			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> Con aplicaciones de políticas no articuladas. 	<ul style="list-style-type: none"> Modernización del sector transporte automotor de carga (sistemas de información en vehículos de carga, bolsas de carga y <i>truck centers</i>). 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de <i>Truck Centers</i>. Actuaciones de apoyo al sector: fomento de empresas, sistemas de información y bolsas de carga.
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> Sin planificación ni acciones en logística urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> Planes integrales de logística urbana en La Paz y Santa Cruz. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan integral de logística urbana en el área de La Paz y en el área de Santa Cruz. Plataforma Logística de Kallutaca (La Paz).
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> Sin actuaciones sistemáticas en este sector. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejora de accesibilidad rural en las zonas agrarias. Planificación de agrocentros. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Agrocentros.
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> Sin propuestas ni actuaciones sistemáticas. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejora de la red de caminos rurales. Mejora de la accesibilidad logística en los territorios menos integrados. 	<ul style="list-style-type: none"> Identificación y planificación logística básica de territorios menos integrados.
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> Sin propuestas ni actuaciones sistemáticas. 	<ul style="list-style-type: none"> Planificación territorial logística, con orientación de sostenibilidad, en La Paz y Santa Cruz. 	<ul style="list-style-type: none"> Esquemas logísticos de ordenación territorial sostenible en La Paz y Santa Cruz.
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> Sin iniciativas significativas. 	<ul style="list-style-type: none"> En el marco de los planes integrales de logística urbana de La Paz y Santa Cruz. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar lineamientos de buenas prácticas en logística inversa, tanto para el sector público como el privado.
4. Logística de comercio internacional			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> Con una primera iniciativa de clúster en comienzo de desarrollo. 	<ul style="list-style-type: none"> Promoción de la diversificación de la matriz exportadora. Desarrollo de servicios logísticos especializados para los nichos estrella del país. Promoción del desarrollo de infraestructura de zonas francas. 	<ul style="list-style-type: none"> Asociación de centros logísticos orientados al comercio exterior a grandes parques agrarios e industriales, como Log-Tec en Santa Cruz.
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativas aisladas de mejoras en puntos fronterizos. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejora de pasos fronterizos. 	<ul style="list-style-type: none"> Programa de pasos de frontera. Mejora de procesos e infraestructuras en las fronteras prioritarias de Tambo Quemado y Desaguadero.
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Acciones vinculadas a la gestión de las cadenas logísticas internacionales, acometidas por los actores privados por su cuenta, sin coordinación con el gobierno. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de nuevos instrumentos de facilitación del comercio. Fomentar empresas en el sector Desarrollo de acuerdos comerciales con mercados objetivos. Alianzas estratégicas nacionales. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Gobernanza de las Cadenas Logísticas Internacionales.

En negrita: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

