

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana (2011 – 2021)

Ramiro Zabala Canedo ¹

Recepción: febrero 2024

Aceptación: junio 2024

Resumen

El comercio exterior es vital para el crecimiento económico, pero puede ser limitado por factores como el acceso a costas marítimas. Bolivia, al carecer de este acceso soberano, depende del tránsito por países vecinos para conectar con rutas marítimas. Esta investigación examina a Chile como ruta comercial boliviana, analizando políticas que influyen en el comercio. Se presenta la dinámica comercial boliviana en valores y volúmenes, destacando el comercio a través de Chile. Además, se analiza la importancia de este movimiento comercial en la economía boliviana.

Clasificación JEL: F, F1 y F14

Palabras clave: Economía internacional, comercio exterior, Bolivia, mediterraneidad.



Licencia: Cc By-Nc-Sa 4.0

Tipo De Licencia: Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional

Referencia: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

¹ Universidad Mayor de San Simón. : <https://orcid.org/0009-0003-4623-1162>

**Bolivian foreign trade through chilean territory and its importance in
the bolivian economy
(2011-2021)**

Abstract

Foreign trade is a fundamental pillar for the growth and economic development of any nation; this depends on exogenous and endogenous aspects that can condition, limit, or also favor commercial performance. One factor that limits commercial performance is the lack of sovereign access to maritime coasts. Since Bolivia does not have sovereign access to the sea, it is forced, in order to achieve its trading goals, to circulate through the territory of neighboring countries to connect maritime trade routes. This research analyzes the Chilean territory as a Bolivian trade route. The importance of international trade in the economy of nations is analyzed in this document, also it describes the main policies that influence or are used to sustain and promote the good commercial performance of the country; Bolivian trade dynamics data is shown in values and volumes, first showing general data to later describe the specific case of foreign trade that passes through Chilean territory. It also focuses on analyzing the importance of this commercial movement in the Bolivian economy.

JEL: F, F1 y F14

Keywords: International economy, foreign trade, Bolivia, mediterranean.

Introducción

El comercio exterior es determinante para el desarrollo económico y la estabilidad económica de las naciones, debido a que tiene relación directa con la producción y repercute en variables macroeconómicas como la inversión, el ahorro, el empleo y el ingreso. Esto convierte al comercio internacional en un sector primordial para el crecimiento y desarrollo económico, que es muy importante estudiar para poder determinar las limitaciones y ventajas (en términos de comercio) que tiene el país, con la finalidad de implementar medidas que optimicen el desempeño comercial boliviano.

Bolivia por su condición de país mediterráneo tiene dificultades para conectarse a las principales rutas comerciales marítimas, ya que su producción con destino de ultramar, debe atravesar un tercer país para poder acceder a puertos comerciales, esto repercute directamente sobre los precios de los productos nacionales y le restan competitividad comercial. Lo mismo les pasa a las importaciones de productos de consumo e insumos destinados a la producción, al no poder llegar directamente al país tienen un costo extra de transporte, lo que eleva los costos de producción. Para acceder a rutas comerciales marítimas, Bolivia ha orientado la mayoría de su comercio internacional hacia territorio chileno, esto debido a la cercanía geográfica con las costas del Pacífico y principalmente a la historia socio política entre Bolivia y Chile después de la guerra del Pacífico. Con la firma del tratado de paz de 1904, Bolivia perdió su salida soberana al mar; como compensación Chile le otorgo derechos de libre tránsito comercial por su territorio, esto convierte a territorio chileno en la ruta comercial más importante del comercio exterior boliviano.

La presente investigación describe las principales políticas que tienen influencia o que se utilizan para sostener y fomentar el buen desempeño comercial

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

del país; muestra datos de la dinámica comercial del país en valores, primero mostrando datos generales para después describir el caso puntual del comercio exterior que pasa por territorio chileno. También se enfoca en analizar la importancia de este movimiento comercial en la economía boliviana; busca determinar los factores que perjudican el desempeño comercial boliviano por su condición mediterránea, para así poder determinar alternativas para optimizarla.

2. La política comercial de Bolivia

2.1 Aspectos de política comercial estratégica

La política comercial boliviana, enmarcada por la política productiva, busca aprovechar el dinamismo de la demanda externa, sin descuidar las potencialidades del creciente mercado interno, es decir, que está abierta al comercio exterior pero también cuida el mercado interno. La política comercial busca una apertura comercial regulada según las ventajas y potencialidades comerciales y productivas del país para esto se utiliza racionalmente aranceles, licencias y cupos de importación para estabilizar y proteger la producción nacional y el mercado interno frente a la competencia internacional. Según el Plan de Desarrollo Económico Social 2015-2020, las políticas comercial y productiva, apuntan a cambiar el patrón primario exportador dependiente de pocos productos, por un patrón más diversificado con mayor valor agregado, en donde participen una mayor gama de productos y una mayor cantidad de empresas, para esto se busca crear una matriz productiva más diversa, desarrollando simultáneamente pero con distintas intensidades al sector estratégico generador de excedentes e intensivo en capital y al sector generador de empleos intensivo en mano de obra, para esto se utilizan criterios de priorización que priorizan al sector estratégico y se crean relaciones entre los dos sectores que permitan un entramado productivo integrado y diversificado (Ministerio de Planificación del Desarrollo, 2016)

El cierre de las fronteras el 2020, por la pandemia ocasionada por el Covid-19, ocasionó desajustes en la cadena de suministros, afectando la productividad nacional y estancando la economía; bajo este contexto el gobierno boliviano, con la finalidad de reactivar la economía, promueve una política de industrialización con sustitución de importaciones (Ministerio de Planificación del Desarrollo, 2021), aumentando la productividad en sectores muy vulnerables como el agropecuario, para tener soberanía alimentaria y el sector energético (gasolina y diésel) para reducir el gasto que implica la subvención de estos productos.

2.2 Política cambiaria del Banco Central de Bolivia

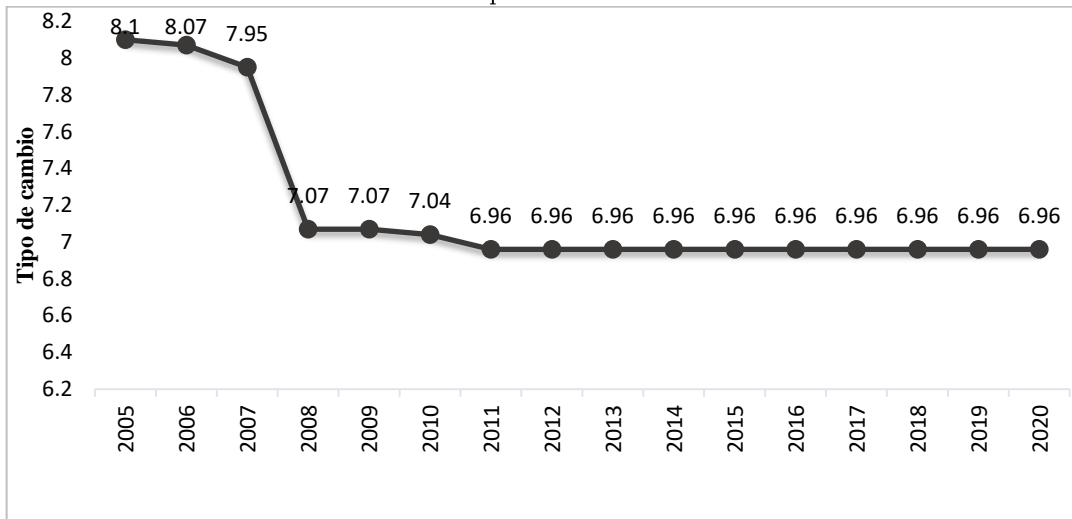
Desde el 2006 hasta la actualidad la política cambiaria está orientada a mantener el poder adquisitivo de la moneda nacional controlando la inflación y profundizar la bolivianización del mercado interno sin descuidar la competitividad externa pero ahora con referencia al nivel de tipo de cambio real de equilibrio (Banco Central de Bolivia, 2017). Para este último se debía evitar que el índice de tipo de cambio real multilateral presente variaciones respecto a su nivel de equilibrio no solo tomando en cuenta las variaciones del tipo de cambio nominal y la inflación de los socios comerciales, si no también se debía tomar en cuenta las variaciones en los equilibrios macroeconómicos internos (cuenta corriente de la balanza de pagos, las cuentas fiscales entre otros).

A partir del 2006, con superávit en la cuenta corriente, el tipo de cambio real de equilibrio se apreció, esto permitió apreciar el tipo de cambio real efectivo sin descuidar la competitividad externa, las apreciaciones nominales de la moneda nacional ayudaron a evitar la inflación importada por el alza en los precios de los alimentos y se inició un proceso de desdolarización. La orientación de la política cambiaria se caracterizó por las continuas apreciaciones de la moneda nacional que se manejaba en función del contexto externo e interno de la economía. La política cambiaria a partir del 2006 y hasta hoy en día, se aleja de los métodos ortodoxos

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

recomendados por muchos economistas donde se deja a las fuerzas del mercado definir el tipo de cambio, al contrario la política utilizada busca determinar el tipo de cambio, el movimiento de este dependerá de muchos aspectos como las señales de inflación externas o internas, el tipo de cambio real de equilibrio, el entorno y los choques externos que puedan ocurrir, cambios en los flujos de capitales, las variaciones cambiarias y de precios de los principales socios comerciales y algo muy importante como son las expectativas de los agentes económicos. En el Gráfico 1 se puede observar la evolución del tipo de cambio.

Gráfico 1:
Evolución del Tipo de Cambio 2005-2021



Fuente: Banco Central de Bolivia.

Se continúa con el régimen cambiario Crawling-peg, pero con otra orientación del tipo de cambio; desde el 2006 las características más notorias de la política cambiaria son las continuas apreciaciones nominales de la moneda nacional y la desdolarización del sistema financiero y la economía. Primeramente las

continuas apreciaciones de la moneda nacional responden a la intención de contrarrestar efectos externos que puedan perjudicar a la economía nacional, tales como la inflación importada debido a las crisis económicas de 2008, 2009, 2010 y 2011, además que también se busca mantener un tipo de cambio real efectivo que mantenga un equilibrio entre lo externo y lo interno a largo plazo y sin volatilidades repentinas, sin descuidar la competitividad de los productos transables en el exterior.

Una segunda característica ha sido la desdolarización de la economía, el objetivo de esta es tener un sistema financiero sólido, proteger a la economía de shocks externos, controlar la inflación, además que una mayor presencia de moneda nacional hace que las políticas monetarias que el BCB implemente sean más efectivas. El 2005 los ahorros en bolivianos correspondían a un 15% y los créditos en moneda nacional a un 7 % del total, con el cambio de orientación de la política cambiaria el 2021 los ahorros en bolivianos corresponden a un 86% y los créditos en moneda nacional a 99%. En la última década, gracias a los niveles crecientes de las Reservas Internacionales Netas que logran abastecer la demanda de dólares de manera eficiente, Bolivia ha tenido un sistema financiero estable, con un tipo de cambio fijo, en el que los agentes económicos confían en la moneda nacional, en el Gráfico 2 se puede ver la paulatina desdolarización desde el 2005.

2.3 Fuentes de financiamiento del déficit comercial

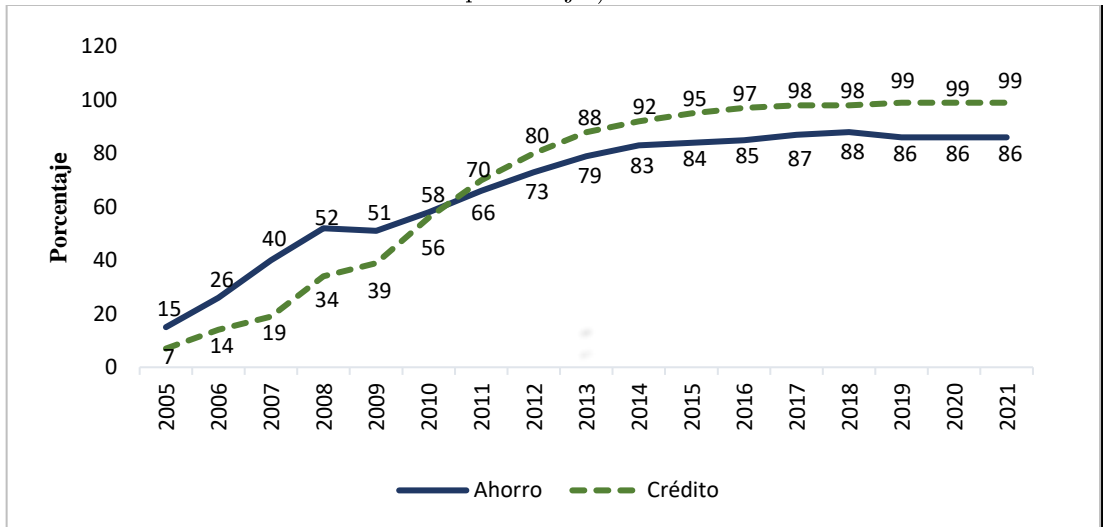
Déficit comercial indica un desequilibrio negativo en la cuenta corriente de la balanza de pagos, puntualmente en la balanza comercial, debido un mayor nivel de importaciones respecto al nivel de exportaciones, es decir que existe un déficit comercial debido a que se gastó divisas en compras al extranjero (importaciones) más de las que ingresaron por ventas (exportaciones). Para financiar el déficit comercial el Estado y el Banco Central tienen dos opciones, pueden tomar divisas de las reservas internacionales para cancelar los pasivos de la cuenta corriente o

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

recurrir al ahorro externo, esto se refiere a préstamos de externos que puedan otorgarle al país divisas duras como el dólar o el euro para cancelar estas compras.

Gráfico 2:

Bolivianización del Sistema Financiero, Ahorros y Créditos en Bolivianos 2005-2021 (en porcentajes)

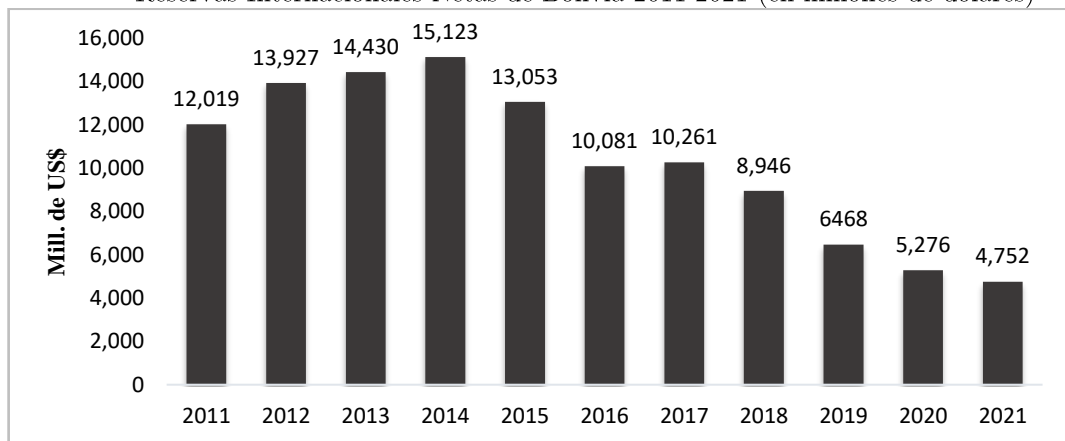


Fuente: Banco Central de Bolivia.

Si bien tener una balanza comercial positiva es siempre la meta de cualquier nación, tener un déficit no implica un problema mientras este sea sostenible, esta sostenibilidad está directamente relacionada con la solvencia externa del país, es decir, la capacidad que tenga para generar stock de activos internos que puedan llegar a cubrir los pasivos externos (deuda) de la cuenta corriente. Si la cuenta corriente tiende a ser deficitaria a lo largo del tiempo se generan más pasivos, esto hará que la solvencia externa vaya cayendo, ya que el stock de activos no puede llegar a compensar los pasivos, bajo este contexto el déficit comercial se vuelve insostenible.

Gráfico 3

Reservas Internacionales Netas de Bolivia 2011-2021 (en millones de dólares)



Fuente: Banco Central de Bolivia.

Bolivia ha reportado una balanza comercial positiva desde el 2004 que se fue incrementando significativamente por el precio de los commodities hasta el año 2014, a partir del 2015 hasta el 2019 reporto una balanza comercial deficitaria, mostrando una leve mejora el 2020 y el 2021. Para financiar el gasto de los años de déficit comercial y mantener sus ratios de sostenibilidad y solvencia externa, Bolivia recurrió a las dos opciones, utilizo sus reservas internacionales y también recurrió al ahorro externo.

El Gráfico 3 muestra que existe un descenso de las reservas internacionales a partir del 2015, debido al saldo comercial negativo que dejo el comercio exterior, se tuvo que utilizar las reservas internacionales para poder financiar parte del déficit comercial. Por el lado de los préstamos externos para financiar el déficit comercial, se puede decir que cuando las reservas internacionales llegan a cierto nivel ya no es conveniente utilizarlas porque se pondría en peligro la estabilidad macroeconómica

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

del país, muchos factores macroeconómicos como el tipo de cambio depende del nivel de reservas internacionales, debido a esto el BCB ha tenido que recurrir al ahorro internacional para financiar el déficit comercial, de esta manera utilizando las dos fuentes de financiación logra mantener sus ratios de solvencia externa en parámetros por debajo del umbral recomendado, es decir que aún sigue siendo solvente.

2.4. Las políticas de fomento a las exportaciones y de contención del contrabando

En el marco de políticas comerciales Bolivia ha implementado una serie de mecanismos destinados a promover y facilitar las exportaciones, estos están enfocados a los micro, pequeños y medianos exportadores; para esto se crearon instituciones de apoyo a los exportadores como ser el Centro de Promoción Bolivia (CEPROBOL), el Programa de Comercio y Promoción de las Inversiones en Bolivia (PROCOIN) y la Plataforma de Apoyo al Exportador (PAEX); estas instituciones básicamente se ocupan de ayudar a los exportadores dándoles asesoría y capacitación, pero lo más importante es que crean ferias para exponer los productos que tienen potencial exportador, aseguran la participación de productos de exportación no tradicionales en ferias mundiales, se crean misiones comerciales a diversos mercados internacionales donde se busca el ingreso de los productos transables no tradicionales a nuevos mercados externos.

El 1 de Julio de 2020 se creó la Pro Export para promover la reactivación económica, mediante la promoción de las exportaciones de productos transables bolivianos al exterior, esta institución cuenta con treinta y cinco agentes comerciales que están en treinta y cinco países, se ocupan de mostrar activamente ofertas exportadoras de Bolivia y han creado una base de datos de productos no tradicionales adecuada a los mercados internacionales. Esta institución cuenta con

áreas de capacitación y están disponibles para productores, innovadores y empresarios.

En el marco impositivo, aunque no se tienen incentivos especiales, se puede decir que no existe tributo alguno que alcance a las exportaciones, se han creado una serie de mecanismos y normativas que intentan liberar de presiones impositivas a las mercancías de exportación, esto para fomentar y facilitar la salida de productos al exterior. Uno de los mecanismos de liberación impositiva es el Régimen de Admisión Temporal Para Perfeccionamiento Activo (RITEX), este régimen permite el ingreso a territorio aduanero nacional a materias primas o bienes intermedios con la condición de que deben ser incorporados en el proceso de producción de mercancías destinadas a la exportación, además de que las empresas deben estar inscritas al RITEX. Los tributos aduaneros que están suspendidos para el ingreso de materias primas son:

- Impuesto al valor agregado IVA.
- Impuesto al consumo específico ICE.
- Gravamen arancelario GA.

Otro mecanismo de devolución de impuestos a las exportaciones se implementó a través de la ley No. 1489 “Derecho de Tratamiento Impositivo a las Exportaciones” del 6 de abril de 1993, se estableció que los exportadores tienen el derecho de devolución de impuestos internos al consumo y de los aranceles pagados sobre los insumos incorporados en las mercancías exportadas, esto para estar en concordancia con una normativa dictada por la OMC aplicada por todos sus miembros, que establece la “neutralidad impositiva” esta normativa dice que no se puede exportar los impuestos ya que le quitan competitividad al producto al incrementar el precio. (CEPROBOL, 2019)

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

Bolivia tiene 6.000 kilómetros de fronteras, esto la hace muy vulnerable al contrabando, a esto se suman otros aspectos estructurales y sociales que permiten crecer al contrabando, ocasionando un millonario daño a la economía nacional. El 25 de abril de 2018, el gobierno promulgo la ley de Fortalecimiento de Lucha Contra el Contrabando, si bien ya existía una normativa previa esta ley intenta profundizar acciones que ayuden a disminuir el contrabando. Dicha ley, tipifica al contrabando como delito y dicta una serie de consecuencias por practicarla, que se aplica a toda persona que transporte, comercialice o almacene mercancías que incumplan el control aduanero, ordena la coordinación de tareas entre las Fuerzas Armadas, la Policía Nacional, la Aduana Nacional y el Ministerio Publico para ocuparse de la contención y la lucha contra el contrabando. Las Fuerzas Armadas y la Policía Boliviana están facultadas al uso de armas de fuego, municiones, explosivos, equipamiento y otros materiales relacionados, que sean proporcionales al riesgo de los operativos en la lucha contra el contrabando en las zonas de seguridad fronteriza del Estado como también en los municipios donde se mueve el contrabando. Al mismo tiempo fue creado el Viceministerio de Lucha Contra el Contrabando, que es dependiente directo del ministerio de gobierno, que utiliza a las Fuerzas Armadas y a la Policía Nacional para profundizar la lucha contra el contrabando.

2.5 Relación entre el Estado boliviano y el Estado chileno

Las relaciones bilaterales entre Chile y Bolivia, a lo largo de la historia siempre han sido conflictivas, el punto más importante del dilema entre estos dos países es la guerra del Pacifico y el Tratado de Paz de 1904, dicho tratado señala la cesión absoluta y perpetua por parte de Bolivia, de los territorios ocupados por Chile en la guerra del Pacifico, perdiendo así su salida soberana a costas marítimas; en compensación Chile otorga una serie de pagos y beneficios los más importantes son:

- Libre tránsito irrestricto y a perpetuidad de las mercancías comerciales bolivianas por territorio y puertos chilenos.
- La construcción del ferrocarril Arica-La Paz.
- Bolivia tiene derecho a establecer agencias aduaneras en los puertos que designe para su comercio (Antofagasta y Arica).
- 300 mil libras esterlinas como compensación (Correa, 2019)

A pesar de la firma del Tratado de Paz de 1904, Bolivia siempre ha mantenido la aspiración de una salida soberana al océano Pacífico y ha hecho continuas peticiones al gobierno chileno y a organismos internacionales para que esto sea posible, cuestionando las condiciones en las que se firmó el tratado de paz, además, denunciando que el Estado chileno no cumple con la libre circulación y acceso a puertos chilenos de las mercancías bolivianas, argumentando que la carga boliviana es continuamente obstaculizada, fiscalizada y demorada por territorio chileno, también sostiene que Chile al privatizar la administración de sus puertos somete a la carga boliviana a cobros y procedimientos excesivos por parte de la empresa privada y a la falta de acceso a infraestructura en puertos comerciales (Correa, 2019).

El 17 de marzo de 1978 tras una negativa por parte del gobierno chileno de otorgarle a Bolivia una salida soberana al océano Pacífico, se rompieron las relaciones diplomáticas entre los dos países, hasta la fecha solo tienen relaciones a nivel consular. El 2013 el gobierno boliviano, interpuso una demanda ante la Corte Internacional de Justicia (CIJ) solicitando que Chile negocie con Bolivia una salida soberana al Mar, posteriormente en junio del 2016 Chile interpuso una demanda a Bolivia sobre el uso de las aguas del Silala, argumentando que este era un río internacional y tenía todo el derecho de utilizar sus aguas, Bolivia al contrario argumentaba que el Silala es un manantial nacido en territorio nacional y que Chile comete un delito al desviar y utilizar sus aguas sin pagar un tributo por ello a

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

Bolivia. El 2018 la CIJ dio su fallo, en la que negó la obligación de Chile de sentarse a negociar con Bolivia temas relacionados con la soberanía marítima. Posteriormente el 1 de diciembre de 2022 La CIJ determinó que el Silala es un río internacional y sus aguas deben ser compartidas entre Bolivia y Chile (Cárcar, 2022)

3. El comercio exterior boliviano (2011-2021)

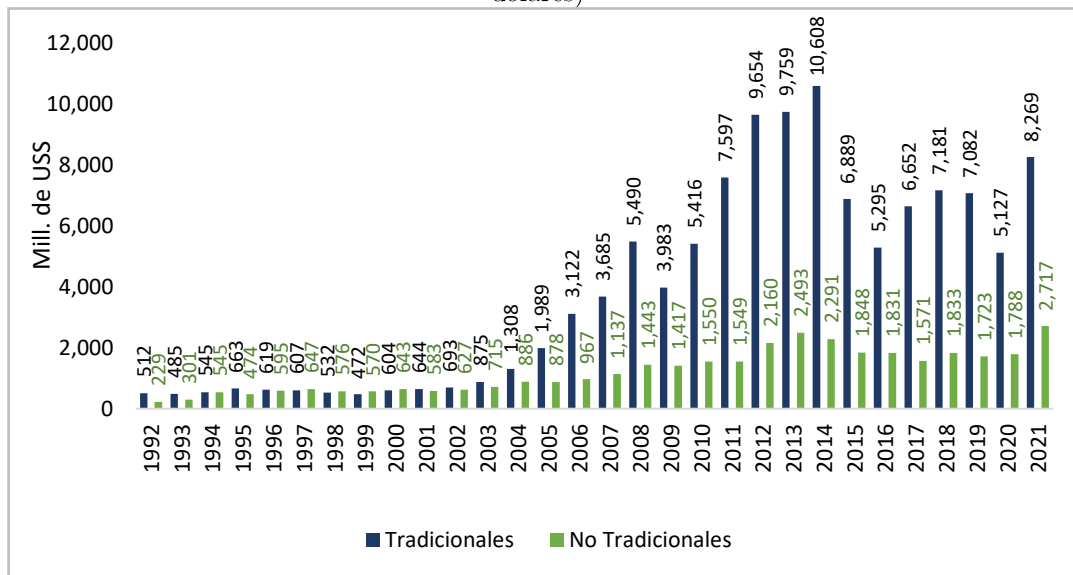
3.1 Exportaciones

Dividiendo las exportaciones en productos tradicionales y no tradicionales, durante el periodo 1992-2003 (Gráfico 4) se puede notar una relativa paridad en los porcentajes de exportación de productos tradicionales y no tradicionales, durante este periodo los valores de exportación no varían demasiado debido a los bajos precios y volúmenes de los principales Commodities de exportación y también influyeron las políticas de fomento a las exportaciones de productos no tradicionales. A partir del año 2004 la demanda y los precios internacionales de los hidrocarburos empezaron a subir en mayor proporción que los productos no tradicionales, por esto es que del valor total de las exportaciones el mayor porcentaje viene de productos tradicionales.

Es por las mejores condiciones comerciales de los productos tradicionales que se empieza a tener saldos comerciales positivos, con valores record año tras año hasta el 2014, la orientación del comercio exterior boliviano está determinado por el sector tradicional de las exportaciones, la estructura del aparato productivo está construida entorno a la exportación de estos productos primarios, pero también se puede notar que los productos no tradicionales han tenido un ascenso paulatino muy importante.

Gráfico 4

Exportación de Productos Tradicionales y No Tradicionales, 1992-2021 (en millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

Si se dividen las exportaciones según actividad económica en:

- Hidrocarburos.
- Minería.
- Manufacturas.
- Agricultura, ganadería, silvicultura, pesca.

Desde el 2004 ya se veía una mejora en los valores de la exportación de hidrocarburos especialmente del gas, por el alza en los precios y volúmenes de exportación a los principales compradores Brasil y Argentina, incrementando las regalías que la comercialización de este producto dejaba para el país. Como se puede

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

ver en el Gráfico 5, hasta el 2014 la exportación de hidrocarburos dejó valores ascendentes e históricos, dejando un valor de 6.595 millones de dólares el 2014 con una influencia en el total de las importaciones de 51%, a partir de este año se ve un cambio en su desempeño, debido al descenso de los precios internacionales de los hidrocarburos, registrando su valor más bajo de la última década el 2020 con un valor de 2.000 millones de dólares, quepa mencionar que ese año debido a la pandemia del Covid 19, hubo un descenso en el consumo mundial, esto ocasiono que los precios internacionales bajaran a niveles históricos, según datos del Banco Mundial (2021) el precio del gas llegó a 1,6 dólares por millón de BTU (Unidad Térmica Británica). Durante el periodo de investigación el sector de hidrocarburos ha tenido un promedio de participación del total del valor de las exportaciones de 38%.

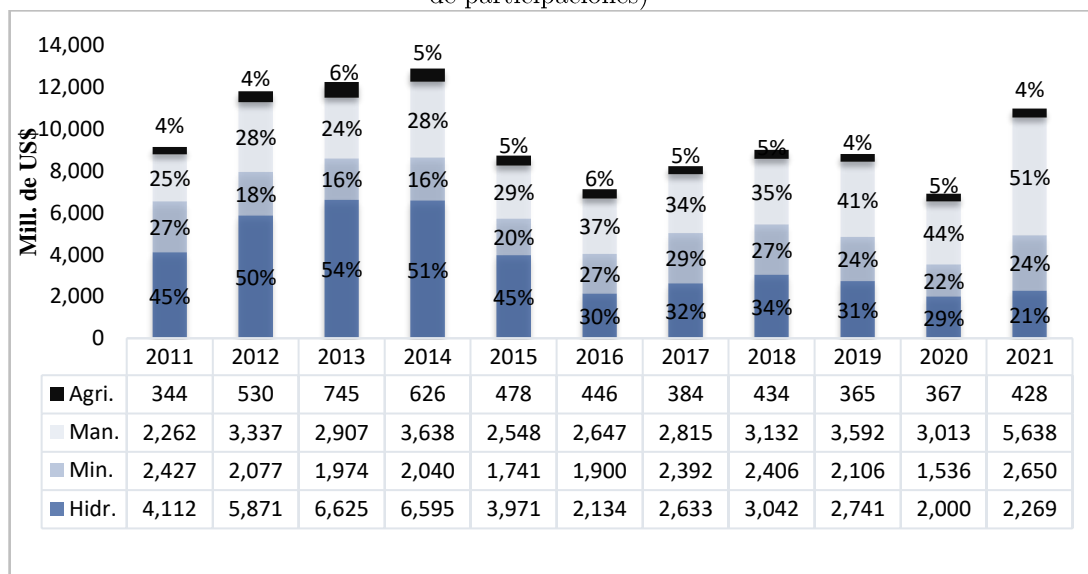
El sector Minería a lo largo de la historia del país, ha sido vital para el desarrollo económico nacional, este sector muestra un desempeño lineal sin grandes variaciones, el 2011 registra un valor de 2.427 millones de dólares, con una participación del 27% en el total de las exportaciones, para el 2021 las exportaciones de minerales tuvieron un valor de 2.650 millones de dólares, con una participación del 24% en el total, el promedio total de participación de este sector durante el periodo de estudio es de 23%.

El sector manufacturero ha tenido un crecimiento significativo desde la década de los 90, en 1992 registro un valor de 293 millones de dólares en exportaciones, para el año 2011 este valor aumento a 2.262 millones de dólares, este desempeño se ha mantenido en alza constante, el 2021 registro un valor de 5.638 millones de dólares teniendo una participación del 51% en el total de las exportaciones, siendo el principal sector de las exportaciones ese año. Del 2011 al 2021 este sector ha tenido en promedio una participación del 34% en el total de las exportaciones. Este ascenso es muy significativo para la economía nacional, muchos

de los productos de este sector son productos no tradicionales de exportación, que poco a poco ha ido obteniendo una mayor participación en el saldo total, esto se debe a las políticas de reestructuración del aparato productivo nacional y la intención de abrirse al comercio mundial de una forma más eficiente y diversa, con la colaboración del sector privado y el Estado para mejorar el desempeño comercial de este sector.

Gráfico 5

Exportaciones Según Actividad Económica 2011-2021 (en millones de dólares y porcentaje de participaciones)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, es el cuarto sector exportador del país, el 2014 tuvieron su desempeño más alto con un valor de 626 millones de dólares y una participación del 5% en el total de las exportaciones, en la última

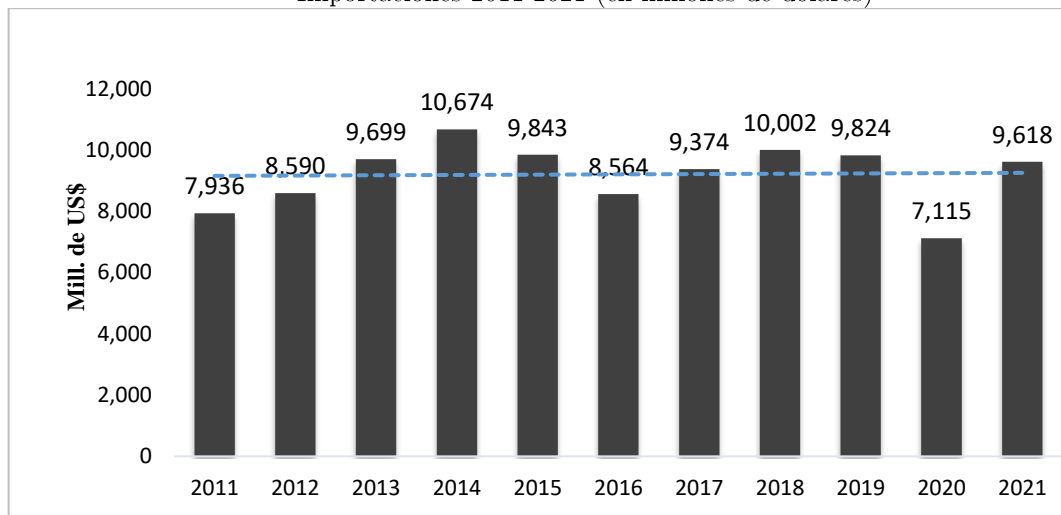
El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

década han tenido su promedio de participación en el total de las exportaciones es de 5%.

3.2. Importaciones

Las importaciones son un aspecto muy importante en la economía del país, al importar productos la población puede satisfacer sus gustos y necesidades con productos importados, también son necesarias para el sector industrial pues provee de materias primas, bienes de capital y bienes intermedios necesarios para la producción de mercancías, también nos dan un panorama del tamaño del mercado que tiene el país, su nivel de consumo y el tamaño o grado de especialización del aparato productivo.

Gráfico 6
Importaciones 2011-2021 (en millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

A partir del 2004 se puede notar un ascenso constante en las importaciones nacionales este año tuvieron un valor de 1.920 millones de dólares, para el 2011 (Gráfico 6) las importaciones registraron un valor de 7.936 millones de dólares un incremento del 75,9% respecto al 2004.

Las importaciones llegaron a su máximo valor el 2014 reportando 10.674 millones de dólares, un 31,6% respecto al PIB de ese año. Desde el 2016 al 2020 las importaciones fueron mayores a las exportaciones dejando saldos negativos en la cuenta corriente, se puede notar en el Gráfico 6 que la línea de tendencia no tiene pendiente, esto nos indica que los valores de las importaciones se han mantenido relativamente constantes.

Para analizar las importaciones más a detalle se las puede estructurar según uso o destino económico en:

- Materias primas y productos intermedios
- Bienes de consumo
- Bienes de capital

El Gráfico 7 muestra el valor de las importaciones según destino económico, como se puede ver el principal sector es el de materias primas y productos intermedios, esto se refiere a todo bien que es transformado en un proceso de producción para obtener un bien de consumo, el valor más alto se registró el 2021 con 5.697 millones de dólares y una participación del total de las importaciones del 59 %, del 2011 al 2021 el promedio de participación de este sector en las importaciones fue del 48 %.

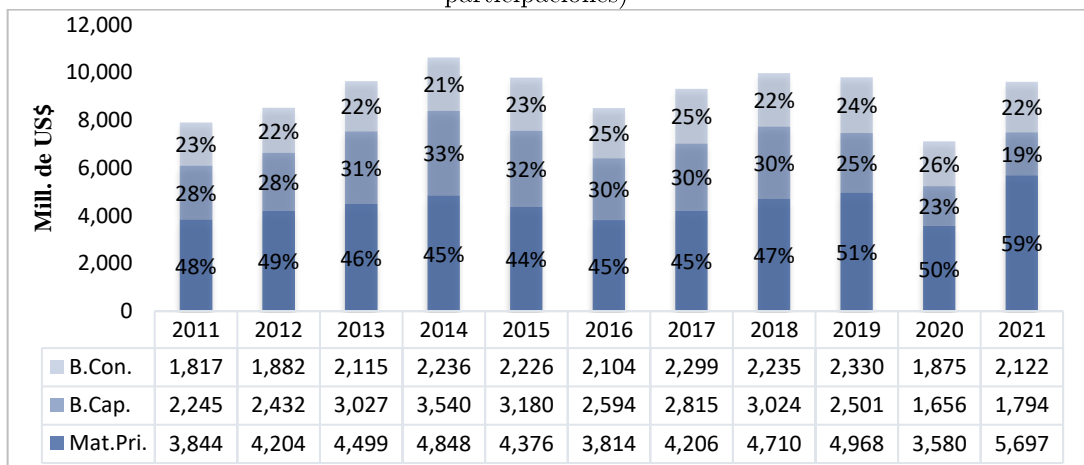
El segundo sector más importante de las importaciones es el de bienes de capital, estos son los bienes utilizados para llevar a cabo el proceso de producción, maquinaria, equipos de transporte, computadoras, es patrimonio de la empresa.

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

Este sector registró su valor más alto el 2014 con 3.540 millones de dólares, y una participación en el total de ese año del 33%, en la última década este sector agrupo en promedio el 28% de las importaciones.

Gráfico 7

Importaciones Según Destino Económico 2011-2021 (en millones de dólares y participaciones)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

Bienes de consumo son el tercer sector de las importaciones, son mercancías destinadas directamente a satisfacer las necesidades del consumidor final, alimentos, vehículos, electrodomésticos, etc. Son lo opuesto de los bienes de capital ya que no se utilizan para producir otros bienes. El 2019 tuvieron un valor de 2.330 millones de dólares, representando el 24% de las importaciones totales ese año, siendo la cifra más alta de la última década.

3.3. Principales productos del comercio internacional boliviano

El producto principal de exportación es el gas natural, a pesar de la caída de su precio y volúmenes de venta desde el 2015, ha tenido el mayor valor en el total general del periodo de investigación. El Zinc y el Oro han tenido un aumento considerable que ha ayudado a contrarrestar la caída del valor en ventas del gas natural, especialmente el oro, que el 2011 tuvo un valor de 88,11 millones de dólares y un volumen de 2 toneladas, para el 2021 su valor fue de 2.554 millones de dólares y un volumen de 48 toneladas.

Cuadro 1
Principales Productos de Exportación 2011-2021

| <i>Nº</i> | <i>Producto</i> | <i>Millones de US\$</i> | <i>%</i> |
|-----------|--|-------------------------|----------|
| 1 | Gas Natural | 39.817 | 37,1 |
| 2 | Mineral de Zinc | 11.806 | 11,0 |
| 3 | Oro Metálico | 11.117 | 10,4 |
| 4 | Productos Derivados de Soya | 9.392 | 8,8 |
| 5 | Mineral de Plata | 7.772 | 7,2 |
| 6 | Estaño Metálico | 3.551 | 3,3 |
| 7 | Combustibles | 2.177 | 2,0 |
| 8 | Mineral de Plomo | 1.998 | 1,9 |
| 9 | Castaña | 1.806 | 1,7 |
| 10 | Plata Metálica | 1.531 | 1,4 |
| 11 | Desechos y Amalgamas de Metal Precioso | 1.506 | 1,4 |
| 12 | Quinua | 1.083 | 1,0 |
| 13 | Joyería de Oro | 996 | 0,9 |
| 14 | Productos Derivados de Girasol | 848 | 0,8 |
| 15 | Maderas y Manufacturas de Madera | 633 | 0,6 |

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

Cuadro 2
Principales Productos de Importación 2011-2021

| <i>Nº</i> | <i>Producto</i> | <i>Millones de US\$</i> | <i>%</i> |
|-----------|---|-------------------------|----------|
| 1 | Combustibles Elaborados | 12.698 | 12,5 |
| 2 | Maquinaria Industrial | 12.177 | 12,0 |
| 3 | Productos Químicos y Farmacéuticos Semielaborados | 7.283 | 7,2 |
| 4 | Equipo Rodante de Transporte | 6.014 | 5,9 |
| 5 | Vehículos de Transporte Particular | 5.325 | 5,3 |
| 6 | Materias Primas Elaborados | 4.400 | 4,3 |
| 7 | Productos Alimenticios Elaborados | 3.646 | 3,6 |
| 8 | Productos Farmacéuticos y de Tocador | 3.502 | 3,5 |
| 9 | Materias Primas Semielaborados | 3.29 | 3,3 |
| 10 | Otro Equipo Fijo para la Industria | 3.290 | 3,2 |
| 11 | Otros Bienes de Consumo No Duradero | 3.233 | 3,2 |
| 12 | Materias Primas Semielaborados para la Construcción | 3.196 | 3,2 |
| 13 | Materias Primas Elaborados, para la Agricultura | 3.192 | 3,2 |
| 14 | Partes y Accesorios de Equipo de Transporte | 3.121 | 3,1 |
| 15 | Productos Agropecuarios Elaborados, No Alimenticios | 2.634 | 2,6 |

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

El Cuadro 2 muestra los valores de los principales productos importados en el periodo de investigación; como se puede ver, los combustibles son el principal producto importado por el país, estos son la gasolina y el diésel productos subvencionados por el Estado. Se puede notar que muchos de los productos importados esta destinados al sector industrial, maquinarias, materias primas, productos farmacéuticos, etc.

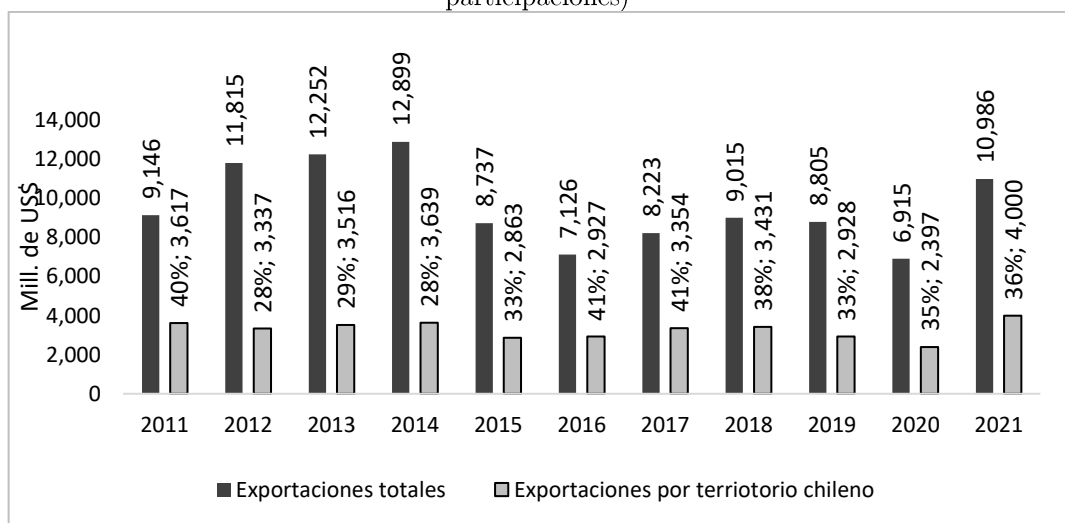
4. El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno (2011-2021)

4.1 Exportaciones

Para empezar a ver el movimiento comercial boliviano por territorio chileno, en el Gráfico 8 se muestra el valor de las exportaciones totales de Bolivia, el valor de las exportaciones que circularon por territorio chileno con destino al Pacífico y el porcentaje que representan respecto del total, del 2011 al 2021.

Gráfico 8

Valor de Exportaciones por Territorio Chileno 2011-2021 (en millones de dólares y participaciones)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

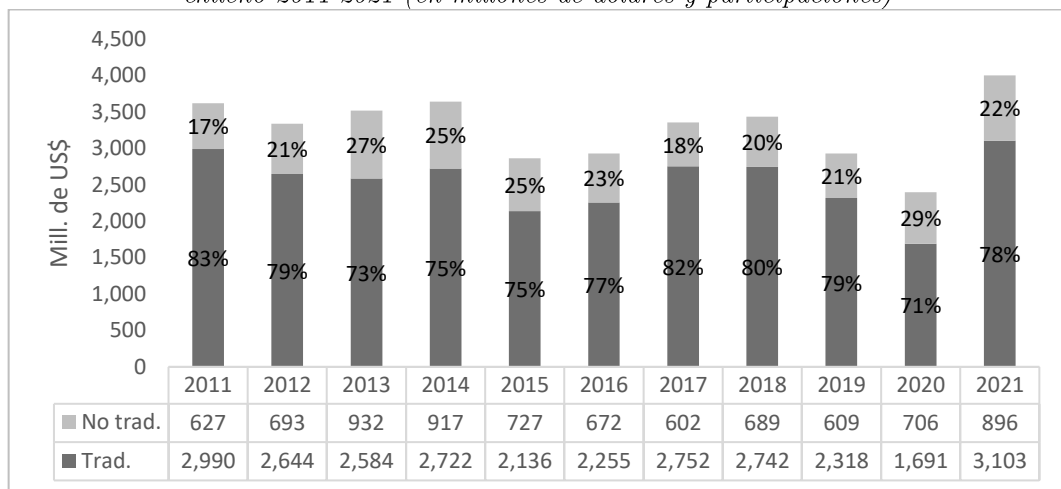
Durante el periodo de investigación, en promedio el 35% del valor de las exportaciones han venido de productos que tienen como vía de salida a los puertos chilenos, es la principal ruta comercial del país, el año de mayor valor de

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

exportación por territorio chileno fue el 2021, registrando un valor de 4.000 millones de dólares, un 36% del total de las exportaciones. El Gráfico 9 divide las exportaciones por territorio chileno en tradicionales y no tradicionales.

Gráfico 9

Exportaciones Tradicionales y No Tradicionales de Bolivia que Salen por Territorio chileno 2011-2021 (en millones de dólares y participaciones)

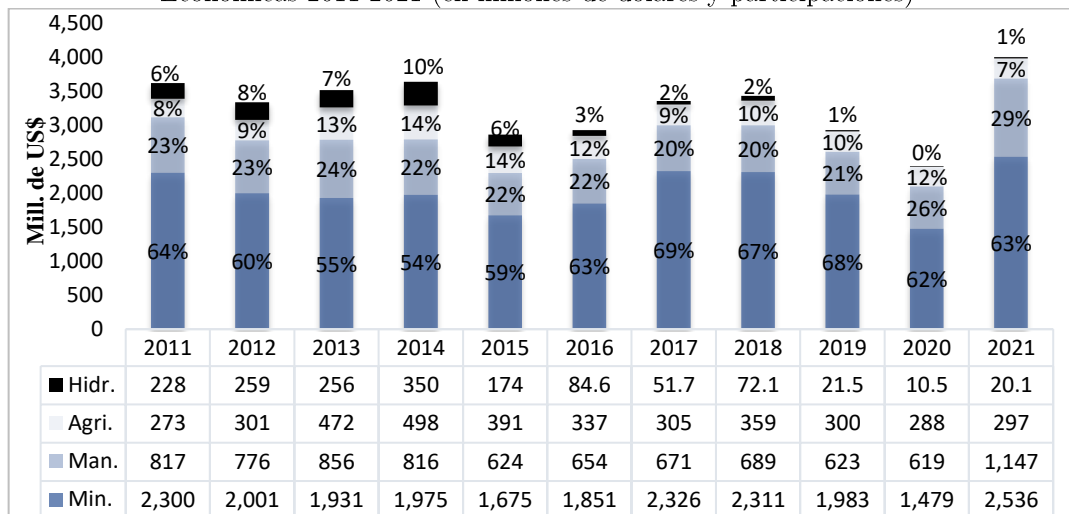


Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

Del valor total de las exportaciones bolivianas que salen por territorio chileno el 77% ha proveniendo de productos tradicionales y el 23 % de productos no tradicionales; según los datos que se pudo recoger del INE, y del Sistema Integrado de Información Productiva (SIIP), durante el periodo de investigación, el 34% del total de las exportaciones tradicionales salieron por Chile, en el caso de las exportaciones no tradicionales el porcentaje fue del 37%, el valor más alto de las exportaciones tradicionales por territorio chileno se dio el 2021 con 3.103 millones de dólares, el valor más alto de las exportaciones no tradicionales se dio el 2013 con 932 millones de dólares.

Gráfico 10

Exportaciones Bolivianas que Salen por Territorio Chileno Según Grandes Categorías Económicas 2011-2021 (en millones de dólares y participaciones)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

Dividiendo las exportaciones bolivianas que tienen como vía de salida territorio chileno según grandes categorías económicas, se puede ver cuál es el flujo en valores de cada categoría por esta vía de salida. El Gráfico 10 muestra el valor de las exportaciones según categorías económicas; durante el periodo de investigación el sector minero es el de mayor valor, en promedio tuvo una participación del 62% en las exportaciones por territorio chileno, seguido del sector manufacturero con el 23%, se puede notar que estos dos sectores registraron su valor más alto el 2021. El tercer sector en importancia fue el de Agricultura, Ganadería, Caza, Silvicultura y Pesca, tuvo una participación del 11% en las exportaciones vía Chile y por último está el sector Hidrocarburos con un 4%.

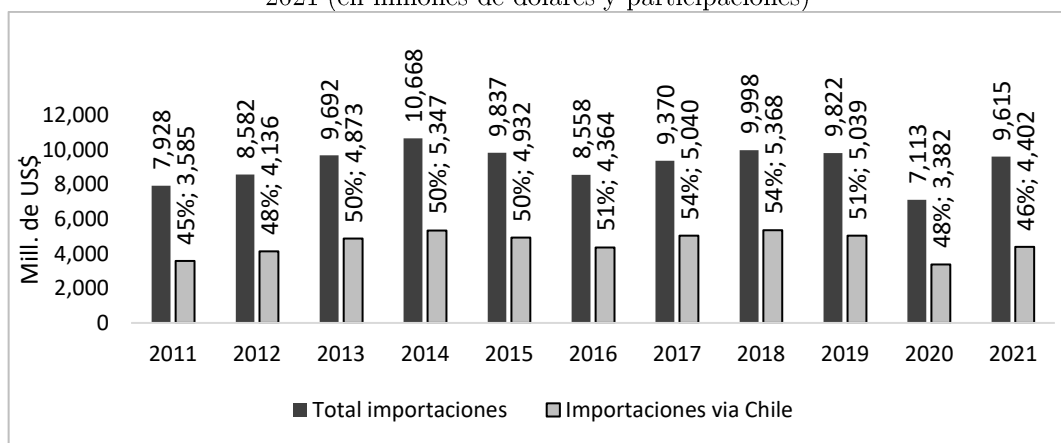
El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

4.2 Importaciones

Como se aprecia en el Gráfico 11 del 2011 hasta el 2021 en promedio el 50% de las importaciones totales ha ingresado por Chile, la mitad de los productos que el país importa para satisfacer sus necesidades ingresa por territorio chileno, el año de mayor valor de importación por esta vía de ingreso fue el 2018 con un valor de 5.368 millones de dólares, que representaron el 54% del total de las importaciones nacionales ese año.

Gráfico 11

Valor de las Importaciones Bolivianas que Ingresan por Territorio Chileno 2011-2021 (en millones de dólares y participaciones)



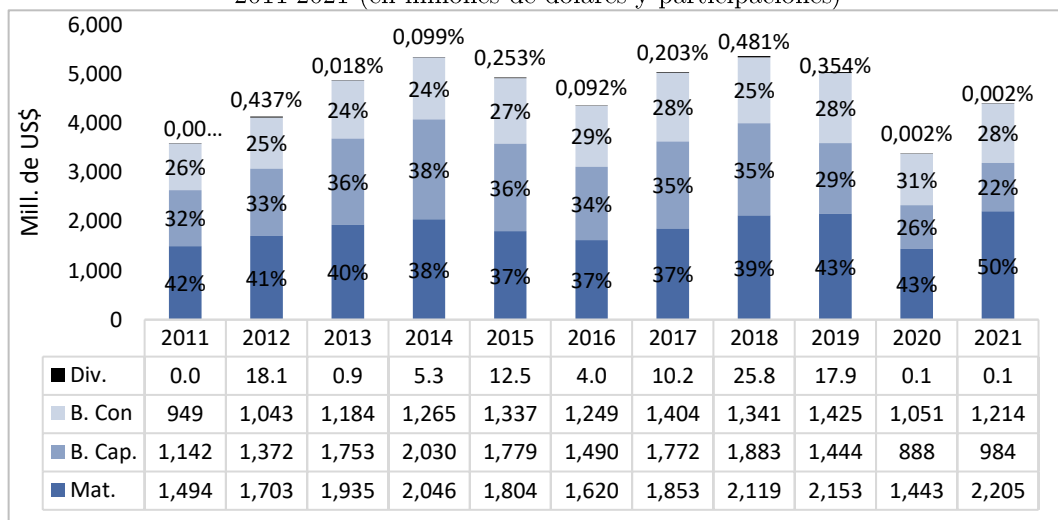
Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

Si las importaciones por territorio chileno se clasificarán según su destino o uso económico en bienes de consumo, bienes de capital, materias primas y productos intermedios y diversos (Gráfico 12) se puede ver que el sector Materias Primas y Productos Intermedios es el que mayor valor tuvo durante el periodo de investigación, su promedio total es de 41%, registro su valor más alto el 2021 con

2.205 millones de dólares. El segundo sector importador es el de Bienes de capital con un promedio del 32%, su valor más alto fue de 2.030 millones de dólares el año 2014; el tercer sector de importación fue el de Bienes de Consumo con un promedio del 27% en el valor de las importaciones y su valor más alto se registró el 2019 con 1.425 millones de dólares, por último, están las importaciones diversas que representan 0,18%.

Gráfico 12

Valor de las Importaciones Bolivianas por Territorio Chileno Según Destino económico 2011-2021 (en millones de dólares y participaciones)



Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

4.3 El comercio exterior boliviano que utiliza territorio chileno según producto

Para terminar la parte de las exportaciones por producto, en el siguiente cuadro se muestra los 10 productos de mayor exportación por territorio chileno, con sus valores totales del 2011 al 2021 y su porcentaje. Los productos más

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

exportados fueron los minerales de zinc, plata, estaño y plomo; también se destacan, la nuez, los productos de la soya, la quinua y las manufacturas de madera.

El Cuadro 4 muestra los 10 productos que más ingresan por territorio chileno según destino y uso económico, los productos que más se destacan son: maquinarias industriales, vehículos, productos químicos, accesorios y partes de equipos de transporte, materiales de construcción, etc. Son productos destinados principalmente a la producción nacional.

Cuadro 3
Productos de Mayor Exportación por Territorio Chileno 2011-2021

| | <i>PRODUCTO</i> | <i>US\$</i> | <i>%</i> |
|----|----------------------------------|----------------|----------|
| 1 | Mineral de Zinc | 11.426.374.646 | 31,7 |
| 2 | Mineral de Plata | 7.634.269.306 | 21,2 |
| 3 | Estaño Metálico | 3.549.514.186 | 9,9 |
| 4 | Mineral de Plomo | 1.982.178.479 | 5,5 |
| 5 | Nueces del Brasil | 1.775.523.188 | 4,9 |
| 6 | Soya y Productos de Soya | 1.651.711.435 | 4,6 |
| 7 | Combustibles | 1.526.794.564 | 4,2 |
| 8 | Quinua | 1.078.115.896 | 3,0 |
| 9 | Maderas y Manufacturas de Madera | 499.682.234 | 1,4 |
| 10 | Cueros y Manufacturas de Cuero | 322.067.991 | 0,9 |

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

Cuadro 4
 Productos que más se Importan por Territorio Chileno 2011-2021

| | <i>PRODUCTO IMPORTADO</i> | <i>US\$</i> | <i>%</i> |
|----|---|---------------|----------|
| 1 | Maquinaria Industrial | 8.090.873.850 | 16,0 |
| 2 | Vehículos De Transporte Particular | 4.718.306.067 | 9,3 |
| 3 | Combustibles | 4.584.028.587 | 9,1 |
| 4 | Productos Químicos Y Farmacéuticos | 4.258.496.629 | 8,4 |
| 5 | Equipo Rodante De Transporte | 4.001.156.533 | 7,9 |
| 6 | Productos Mineros | 3.635.127.619 | 7,2 |
| 7 | Partes Y Accesorios De Equipo De Transporte | 2.375.920.659 | 4,7 |
| 8 | Productos Alimenticios Para El Consumo | 1.751.451.758 | 3,5 |
| 9 | Materiales De Construcción | 1.692.985.967 | 3,4 |
| 10 | Otros Bienes De Consumo No Duradero | 1.654.733.954 | 3,3 |

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE.

5. Importancia económica del comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno (2011-2021)

En esta sección se verá la importancia relativa del comercio exterior boliviano en el Producto Interno Bruto (PIB) tanto nacional, entendiendo al comercio exterior como la suma de las exportaciones e importaciones de bienes, midiendo el porcentaje del PIB que representan las importaciones y las exportaciones nacionales, esto para poder determinar el aporte e influencia del comercio en la economía nacional. Para calcular esta relación se utilizará un método de medición estadístico muy simple:

$$IRC = \frac{X + M}{PIB} * 100$$

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

Donde:

- IRC = Importancia relativa del comercio.
- X = Exportaciones.
- M = Importaciones
- PIB = Producto Interno Bruto.

Los valores del PIB, las exportaciones e importaciones están expresados en millones de dólares estadounidenses y a precios corrientes de mercado.

5.1 Relación PIB nacional / comercio exterior boliviano que entra y sale por territorio chileno

Las exportaciones nacionales durante el periodo de investigación en promedio significaron el 29% del PIB nacional (cuadro 5), tuvieron su mayor participación el 2012 cuando representaron el 43% del PIB, su menor registro fue el 2020 con el 19%. Se puede notar que, a partir de la segunda mitad del periodo de investigación, las exportaciones han reducido su contribución en el total del PIB, pero esto se debe al descenso de las exportaciones del sector hidrocarburo, los demás sectores económicos especialmente el sector manufacturero han incrementado su aporte al PIB nacional.

Del 2011-2021 las importaciones tuvieron una participación en el PIB del 27% (Cuadro 5), teniendo su mayor participación porcentual el 2011 con el 33% del total del PIB nacional, su menor registro fue el 2020 con el 19% del total del PIB; como se puede ver las importaciones han ido disminuyendo gradualmente su participación porcentual en el total del PIB, el 2011 significaban el 33% y para el 2021 las importaciones fueron el 24% del PIB nacional.

Cuadro 5

Relación Entre Comercio Exterior y PIB (a precios corrientes) 2011-2021

| Año | PIB | | Exportaciones (X) | | Importaciones (M) | | X+M | |
|--------------|-----------------|-----|-------------------|-----|-------------------|-----|-----------------|-----|
| | (Mill. de US\$) | (%) | (Mill. de US\$) | (%) | (Mill. de US\$) | (%) | (Mill. de US\$) | (%) |
| 2011 | 24.126 | | 9.146 | 38 | 7.936 | 33 | 17.082 | 71 |
| 2012 | 27.282 | | 11.815 | 43 | 8.590 | 31 | 20.405 | 75 |
| 2013 | 30.883 | | 12.252 | 40 | 9.699 | 31 | 21.951 | 71 |
| 2014 | 33.237 | | 12.899 | 39 | 10.674 | 32 | 23.573 | 71 |
| 2015 | 33.241 | | 8.737 | 26 | 9.843 | 30 | 18.580 | 56 |
| 2016 | 34.189 | | 7.126 | 21 | 8.564 | 25 | 15.690 | 46 |
| 2017 | 37.782 | | 8.223 | 22 | 9.374 | 25 | 17.597 | 47 |
| 2018 | 40.581 | | 9.015 | 22 | 10.002 | 25 | 19.017 | 47 |
| 2019 | 41.193 | | 8.805 | 21 | 9.824 | 24 | 18.629 | 45 |
| 2020 | 36.897 | | 6.915 | 19 | 7.115 | 19 | 14.030 | 38 |
| 2021 | 40.703 | | 10.986 | 27 | 9.618 | 24 | 20.604 | 51 |
| <i>Prom.</i> | | | | 29% | | 27% | | 56% |

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE y del Sistema Integrado de Información Productiva (SIIP).

El comercio exterior (X+M) es una parte muy importante del PIB nacional y tiene una influencia notable en el resultado del mismo; durante el periodo 2011-2021 el comercio internacional de bienes, en promedio, ha tenido una participación del 56% en el PIB nacional, el año de mayor participación porcentual fue el 2012, este año el comercio exterior significaba el 75% del PIB nacional, el año de menor participación fue el 2020 con el 38%. Se puede notar que a partir del 2015 los porcentajes de participación del comercio exterior en el resultado del PIB, han ido descendiendo hasta el 2020 año en el que el comercio significaba el 38% del PIB; para el año 2021 se ve una recuperación en el porcentaje de participación, debido al mejor desempeño comercial que tuvo Bolivia ese año.

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

5.2 Relación PIB nacional / comercio exterior de Bolivia que entra y sale por territorio chileno

En esta sección se ve la relación entre el PIB nacional y el comercio internacional que entra y sale por territorio chileno, con datos de exportaciones e importaciones que muestran en valores y porcentajes esta relación.

Las exportaciones de productos por territorio chileno, durante el periodo de investigación, en promedio han tenido una participación del 10% en la composición del PIB nacional, el 2011 tuvieron su porcentaje más alto con el 15% y su porcentaje más bajo fue el 2020 con el 6%. Muestran porcentajes relativamente altos en la composición del PIB, si se toma en cuenta que las exportaciones por esta vía de salida están compuestas principalmente de minerales y productos no tradicionales. Si se relaciona los cuadros 5 y 6, el 2011 las exportaciones totales representaban el 38% del PIB de los cuales el 15% venía de exportaciones por territorio chileno.

En lo que respecta a la participación de las importaciones en el PIB, el Cuadro 6 muestra que del 2011 al 2021 en promedio han tenido una participación del 13%, su mayor porcentaje fue el 2014 con el 16% y su menor porcentaje el 2020 con el 9 %. Se puede notar un ligero descenso en la participación o influencia de las importaciones por territorio chileno en el PIB, pero no debido a una caída en sus valores, ya que el 2017, 2018 y 2019 registro valores altos, pero una menor participación en el PIB.

El comercio exterior por territorio chileno del 2011 al 2021 tuvo una participación del 23% en el PIB nacional, se puede notar un descenso en la influencia del comercio por esta vía de salida en el PIB, el 2011 tenía una participación del 30%, para el 2021 registro el 21%, esta variación ocurrió sin que los valores exportados desciendan demasiado, esto se debe al incremento del gasto

de consumo final de la administración pública y el gasto de consumo de las familias en la composición del total del PIB.

Cuadro 6
Relación Entre el Comercio Exterior que Circula por Territorio Chileno y PIB (a precios corrientes) 2011-2021

| <i>Año</i> | <i>PIB</i> | <i>Exportaciones (X)</i> | | <i>Importaciones (M)</i> | | <i>X+M</i> | |
|--------------|------------------------|--------------------------|------------|--------------------------|------------|--------------------------------------|-----|
| | <i>(Mill. de US\$)</i> | <i>(Mill. de US\$)</i> | <i>(%)</i> | <i>(Mill. de US\$)</i> | <i>(%)</i> | <i>(Mill. de US\$)</i> <i>(%)</i> | |
| <i>2011</i> | 24.126 | 3.617 | 15 | 3.585 | 15 | 7.202 | 30 |
| <i>2012</i> | 27.282 | 3.337 | 12 | 4.136 | 15 | 7.473 | 27 |
| <i>2013</i> | 30.883 | 3.516 | 11 | 4.873 | 16 | 8.388 | 27 |
| <i>2014</i> | 33.237 | 3.639 | 11 | 5.347 | 16 | 8.986 | 27 |
| <i>2015</i> | 33.241 | 2.863 | 9 | 4.932 | 15 | 7.795 | 23 |
| <i>2016</i> | 34.189 | 2.927 | 9 | 4.364 | 13 | 7.291 | 21 |
| <i>2017</i> | 37.782 | 3.354 | 9 | 5.040 | 13 | 8.394 | 22 |
| <i>2018</i> | 40.581 | 3.431 | 8 | 5.368 | 13 | 8.799 | 22 |
| <i>2019</i> | 41.193 | 2.928 | 7 | 5.039 | 12 | 7.967 | 19 |
| <i>2020</i> | 36.897 | 2.397 | 6 | 3.382 | 9 | 5.780 | 16 |
| <i>2021</i> | 40.703 | 4.000 | 10 | 4.403 | 11 | 8.403 | 21 |
| <i>Prom.</i> | | | 10% | | 13% | | 23% |

Fuente: Elaboración propia con base en datos del INE y del Sistema Integrado de Información Productiva.

6. El costo de la mediterraneidad en Bolivia

Bolivia para poder conectar su producción con puertos marítimos (especialmente chilenos) utiliza principalmente el transporte carretero y el ferroviario que son más costosos que el transporte marítimo o fluvial; otro aspecto es que está obligada a atravesar la frontera de un país vecino, utilizar sus carreteras o vías férreas, así como también sus puertos, esto implica un gasto económico extra

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

que encarece y limita la movilidad de sus productos, disminuyendo su competitividad comercial.

Existe una serie de investigaciones que intentan medir el costo que se deriva de la condición de mediterraneidad para el caso de Bolivia o Paraguay, en estas investigaciones hay una serie de aspectos o gastos que se le atribuyen a la mediterraneidad que van variando dependiendo de la metodología que utiliza el investigador, pero en general se asocia a la mediterraneidad principalmente con los costos de logística, que tiene que ver con los costos que se necesitan para transportar productos desde las fábricas en el interior del país, hasta los puertos donde se puede acceder a transporte marítimo.

6.1 Costo de transporte

En Bolivia, para que la producción con destino de ultramar llegue a puertos chilenos se utiliza principalmente transporte terrestre que es más caro que el transporte marítimo o fluvial, además existen aspectos que le suman costo a este tipo de transporte: las grandes distancias que se debe recorrer y la topografía del territorio fronterizo. La Fundación Milenio (2012) determinó que en Bolivia los costos de transporte alcanzan el 10% de valor CIF comerciado, valor superior al 7,4% del valor CIF determinado por la CEPAL (2009), estos dos valores son muy superiores a los calculados por el BID para otros países de la región, que van del 4% al 7% del valor CIF (ALADI, 2017).

La ALADI (2016) utilizando la relación de diferencia entre valor CIF y valor FOB, encuentra que Bolivia tiene costos de transporte equivalentes al 8,4% del valor de sus productos, superior al promedio regional que es de 6,3% del valor, 32,0% más alto que el promedio regional. Utilizando este método de medición, las investigaciones realizadas coinciden en que Bolivia tiene costos de transporte más elevados que otros países de la región que tienen costas marítimas. Las

investigaciones realizadas sobre el tema del costo de transporte no utilizan las mismas metodologías y variables por ello sus resultados tienen cierta diferencia, pero el consenso común es que los países mediterráneos tienen costos de transporte más elevados que los países con salida al mar, algo que es muy importante resaltar es que muchas investigaciones no le atribuyen a la condición de mediterraneidad la diferencia de costos de transporte entre países mediterráneos y países con costa, debido a que sería una consecuencia de las largas distancias que se deben atravesar y la topografía de sus territorios; según la CEPAL (2003) el Estado de Mato Grosso en Brasil y la ciudad de Santa Cruz en Bolivia enfrentan los mismo problemas de costos de transporte por su lejanía con los puertos marítimos; la ciudad de La Paz tiene menos costos de transporte que el Estado de Mato Grosso debido a su cercanía con los puertos chilenos. Según esta investigación el costo que se le puede atribuir a la mediterraneidad en términos de transporte de mercancías, son los gastos que se hacen en los cruces fronterizos con los países de tránsito, que para el caso de Bolivia sería de aproximadamente 5,0 dólares por tonelada y representarían el 0,25 % del PIB.

6.2 Costo de la mediterraneidad

Según Manzano (2012), existen tres costos que si están atribuidos a la condición de mediterraneidad: A) los pagos que hacen los exportadores e importadores bolivianos por uso de muelles, manipuleo, almacenamiento y estiba de la carga comercial boliviana que representarían el 0,15% del PIB; B) los gastos de transportistas bolivianos en territorio chileno, por concepto de mantenimiento de vehículos y manutención de los transportistas que sería el 0,9% del PIB; C) los gastos de turistas bolivianos en zonas costeras del norte chileno 0,15% del PIB. Sumados estos tres gastos representarían un valor de 0,39% del PIB nacional, este sería el costo anual que se le puede atribuir a la condición de mediterraneidad de Bolivia.

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

Siguiendo la metodología de Manzano (2012), se puede hacer una medición del costo de la mediterraneidad boliviana, siguiendo dos tipos de enfoques: estático y dinámico. Bajo un enfoque estático se mide el costo de un año; bajo un enfoque dinámico se mide el efecto acumulativo en el PIB a lo largo de los años, que en el caso de la presente investigación va del 2011 al 2021. La medición estática para el año 2011 utilizando los resultados del mencionado trabajo, en el que los gastos atribuidos a la mediterraneidad serían del 0,39% del PIB y siendo que el 2011 el PIB en valores corrientes fue de 24.126 millones de dólares, el costo atribuido a la mediterraneidad sería de 94 millones de dólares, teniendo un PIB potencial de 24.220 millones de dólares.

El costo dinámico de la mediterraneidad consiste en medir el efecto acumulativo de este costo a lo largo del plazo a partir del resultado obtenido por la medición estática, es decir mostrando que pasaría si la economía creciera a una tasa 0,39% mayor a lo largo de un periodo de tiempo que en el caso de la presente investigación va del 2011 al 2021, como se ve en el siguiente cuadro.

Como se puede ver, haciendo una medición dinámica, el costo de la mediterraneidad tiene un efecto acumulativo año tras año, pues el PIB crecería a una tasa 0,39% mayor, partiendo del 2011 el costo sería de 94 millones de dólares, el PIB potencial sería de 24.220 millones, para el 2012 el PIB crecería a una tasa potencial de 13,46% ($13,1\% + 0,39\%$), llegando a 27.483 millones, 201 millones más que el año anterior. Entonces este efecto acumulativo haría que el costo de la mediterraneidad pase de 94 millones de dólares el 2011 a 1.700 millones para el 2021.

Cuadro 7
Costo Dinámico de la Mediterraneidad 2011-2021

| AÑO | <i>PIB (Mill. de US\$)</i> | <i>Tasa de Crecimiento Observada PIB (%)</i> | <i>PIB Potencial (Mill. de US\$)</i> | <i>Tasa de Anual de Crecimiento PIB Potencial (%)</i> | <i>Costo Dinámico de la Mediterraneidad (Mill. de US\$)</i> |
|------|------------------------------------|--|--|---|---|
| 2011 | 24.126 | 22,0 | 24.220 | 22,36 | 94 |
| 2012 | 27.282 | 13,1 | 27.483 | 13,47 | 201 |
| 2013 | 30.883 | 13,2 | 31.218 | 13,59 | 335 |
| 2014 | 33.237 | 7,6 | 33.719 | 8,01 | 482 |
| 2015 | 33.241 | 0,0 | 33.854 | 0,40 | 613 |
| 2016 | 34.189 | 2,9 | 34.952 | 3,24 | 763 |
| 2017 | 37.782 | 10,5 | 38.761 | 10,90 | 979 |
| 2018 | 40.581 | 7,4 | 41.784 | 7,80 | 1.203 |
| 2019 | 41.193 | 1,5 | 42.577 | 1,90 | 1.384 |
| 2020 | 36.897 | -10,4 | 38.303 | -10,04 | 1.406 |
| 2021 | 40.703 | 10,3 | 42.403 | 10,71 | 1.700 |

Fuente: Elaboración propia con base en Manzano (2012).

Las investigaciones realizadas sobre la mediterraneidad y sus costos, muestran que los países mediterráneos enfrentan costos más elevados que los países con costa marítima, pero el costo más que económico estaría relacionado con la falta de autonomía, pues los países mediterráneos no tiene control en situaciones o circunstancias que ocurren en territorios de tránsito, que tiene influencia sobre la competitividad de su producción como ser: la calidad de las vías, los peajes que se cobran, el tipo de cambio de la moneda o el precio del combustible.

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

Conclusiones

En este trabajo se analizó el comercio exterior boliviano que circula por territorio chileno y su importancia en la economía nacional, lo más importante de este análisis es que se pudo evidenciar que el comercio exterior boliviano y la producción nacional tienen mucha dependencia de territorio y puertos chilenos, porque dicho territorio es la principal ruta comercial boliviana, Bolivia depende de este territorio para exportar gran parte de su producción así como también para importar la mayoría de los productos que necesita para satisfacer sus necesidades, bienes de consumo, bienes intermedios y bienes de capital; esta situación convierte a la ruta comercial hacia el pacífico por territorio chileno en la ruta comercial más importante para la economía boliviana.

Durante el periodo de investigación por territorio chileno circularon el 35% de las exportaciones totales; el 96 % de los minerales exportados, el 23% de las manufacturas, el 74% del sector agricultura ganadería caza y pesca salen por territorio chileno. Las exportaciones tienen un valor del 29% del PIB de ese valor el 35% viene de las exportaciones por territorio chileno. Por territorio chileno ingresan el 50% del total de las importaciones totales; el 42% de las materias primas importadas, el 57% de los bienes de capital y el 58% de los bienes de consumo; territorio chileno es la principal ruta para los suministros necesarios para la producción nacional, así como de los bienes de consumo necesarios para satisfacer las necesidades de la población. Después de revisar valores, volumen, tipo de productos, sectores económicos, destinos y mercados de ultra mar; se llega a la conclusión de que territorio chileno es la principal ruta comercial boliviana.

Bolivia enfrenta costos relacionados con el movimiento de su comercio exterior más elevados que los países con costa marítima, pero no todos estos costos serían una consecuencia que se pueda atribuir a su condición mediterránea, estos

costos son consecuencia de la falta de infraestructura, las largas distancias y la topografía que se debe atravesar, los costos que se pueden atribuir a la mediterraneidad estarían relacionados con la falta de autonomía para movilizar su comercio, pues el país no tiene control en aspectos y circunstancias que ocurren en territorio de tránsito. La mediterraneidad tendría un costo del 0,39% del PIB nacional, este costo (si bien afecta a la economía boliviana) es relativamente pequeño y no sería determinante para su desarrollo económico.

Algo muy importante que se pudo evidenciar es que el aparato productivo nacional continúa siendo muy extractivista, la economía nacional dependiente de los recursos naturales que el país exporta como el gas y los minerales y también de los agro negocios como la soya y los derivados del girasol, estos dos últimos son productos no tradicionales manufacturados, que han tenido un considerable aumento en sus valores y volúmenes de exportaciones en la última década, pero son productos con poco valor agregado. En teoría las políticas comerciales y productivas buscan una renovación del aparato productivo nacional, si bien se ve mejoras en el desempeño comercial de algunos sectores no tradicionales como el manufacturero, aún hay mucho por mejorar.

El comercio exterior boliviano que transita por territorio chileno y su importancia en la economía boliviana

Referencias bibliográficas

- Asociación Latinoamérica de Integración [ALADI]. (2016, 15 de agosto). El Costo de la Mediterraneidad: Los Casos de Paraguay y Bolivia. Obtenido de http://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/SEC_Estudios/216.
- Asociación Latinoamérica de Integración [ALADI]. (2017). Estudio Sobre Impactos Y Costos Al Comercio Exterior Boliviano Relacionados A La Conflictividad Interna En Países De Tránsito. Obtenido de [http://www2.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/204F8AB8AC7A5E870325814E0069126A/\\$FILE/DAPMDER_01_17_BO.pdf](http://www2.aladi.org/nsfaladi/estudios.nsf/204F8AB8AC7A5E870325814E0069126A/$FILE/DAPMDER_01_17_BO.pdf)
- Banco Central de Bolivia, [BCB]. (2017). Soberanía Monetaria Estabilidad Macroeconómica y Desarrollo Económico y Social. Bolivia: BCB.
- Banco Mundial. (2021, 2 de noviembre). Evolución del Mercado del Petróleo. Obtenido de <https://blog.worldbank.org/es/datos/evolucion-del-mercado-del-petroleo>
- Cárcar, R. (2022). La Corte Internacional de Justicia le da la Razón a Chile, Pero También Atiende a Bolivia en la Disputa por el Río Silala. Universidad de Navarra; España
- CEPAL. (2003, julio). El Costo Económico de la Mediterraneidad. Comisión Económica para América Latina (CEPAL). Boletín FAL No 203. Unidad de Transporte. Santiago de Chile.
- CEPAL. (2009). Los Desafíos del Sistema de Transporte en los Países sin Litoral de América del Sur, División Recursos Naturales e Infraestructura. Comisión Económica para América Latina (CEPAL). Autores: Wilmsmeler G. y Sanchez R. Santiago de Chile.
- Centro de Promoción Bolivia, [CEPROBOL]. (2019). Programa de Apoyo a los Exportadores. Obtenido de <https://www.procordoba.org/centro-promocion-bolivia-562.html>

- Correa, L. (2019, 01 de mayo). El Libre Tránsito de Bolivia Atraves de Chile, Controversias y Gasto Económico Chileno. Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos. Chile.
- Fundación Milenio. (2012). Los Costos de Transporte en la Economía Boliviana. Obtenido de <http://www.fundacion-milenio.org/>
- Instituto Boliviano de Comercio Exterior, [IBCE]. (2015). El Contrabando en Bolivia. Santa Cruz de la Sierra: IBCE
- Manzano, N. (2012). El Costo de la Mediterraneidad en Bolivia. Instituto Estudios Sociales y Económicos Universidad Mayor de San Simón. Bolivia.
- Ministerio de Planificación del Desarrollo, [MPD]. (2016). Plan de Desarrollo Económico Social 2016-2020. Bolivia: MPD.
- Ministerio de Planificación del Desarrollo, [MPD]. (2021). Plan de Desarrollo Económico Social 2021-2025. Bolivia: MPD.
- Sistema Integrado de Información Productiva, [SIIP]. (2022). PIB de Bolivia. Obtenido de <https://siip.produccion.gob.bo/repSIIP2/formPib.php#>
- Normativa consultada
- Ley N^a 1489 de 1993. (1993, 6 de abril). Derecho de Tratamiento Impositivo a las Exportaciones. Congreso de la Republica. Bolivia.
- Ley N^a 1053 de 2018. (2018, 25 de abril). Ley de Fortalecimiento de la Lucha Contra el Contrabando. Estado Plurinacional de Bolivia. Bolivia.
- Tratado de Paz y Amistas Bolivia-Chile. 20 de octubre, 1904. Obtenido de <https://web.archive.org/web/20110804013630/http://www.rree.gob.bo/webmre/dglfai/Tratados%20HTML/chile/Tratado%20de%20paz%20y%20amistad%20%20de%20octubre%20de%201904.html>