Carrera Economía

BOLETÍN ECONÓMICO VIRTUAL

EDICIÓN 6 - N° 1 - 31 de Marzo del 2024

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN

Lic. Luis Pantoja Terán

UNIVERSITARIOS:

Coro Romano Roberto
Escalante Cuba Patrick Raúl
Prieto Albornoz Ingrid Vanessa
Romero Joel Andrés
Serrudo Arancibia Máxima Belén

EXPLORANDO LAS IMPLICACIONES DEL ACUERDO ECONÓMICO ENTRE EL GOBIERNO NACIONAL Y EL EMPRESARIADO BOLIVIANO: UN ANÁLISIS DE SUS BENEFICIOS Y LIMITACIONES

El concepto de competividad abarca diversas cuestiones de política económica y se centra en propuestas como la reducción de costos laborales, la eficiencia en el uso del gasto público, el desarrollo de industrias de alto valor agregado, la inversión en infraestructuras y educación, con el objetivo. Común de mejorar la competitividad nacional (Larrosa, 1998). Página 2

ACREDITADA AL MERCOSUR
Somos Internacionales
CARRERA DECANA

UNIVERSIDAD MAYOR REAL Y PONTIFICIA DE SAN FRANCISCO XAVIER DE CHUQUISACA

4 SIGLOS de Ciencia e Innovación

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES

EXPLORANDO LAS IMPLICACIONES DEL ACUERDO ECONÓMICO ENTRE EL GOBIERNO NACIONAL Y EL EMPRESARIADO BOLIVIANO: UN ANÁLISIS DE SUS BENEFICIOS Y LIMITACIONES

1. INTRODUCCIÓN

El concepto de competividad abarca diversas cuestiones de política económica y se centra en propuestas como la reducción de costos laborales, la eficiencia en el uso del gasto público, el desarrollo de industrias de alto valor agregado, la inversión en infraestructuras y educación, con el objetivo. Común de mejorar la competitividad nacional (Larrosa, 1998).
Según Zambrano (2019), la competividad radica en la capacidad de las industrias locales para innovar y me jorar continuamente su productividad, siendo resultado de una estrategia en la que el Estado desempeña un papel vital en la conformación del entorno empresarial.

Bolivia ha enfrentado desafíos significativos respecto a su escasez de dólares los últimos meses, como se evi dencia en el informe del Banco Central de Bolivia (BCB, 2023),en el cual se reportó que las Reservas Interna cionales Netas (RIN) alcanzaron su nivel más bajo registrado en la historia hasta agosto de ese año, situándose en $us 2.147 millones. Este resultado se atribuye principalmente a la falta de inversiones en exploración no producción en el sector hidrocarburífero, lo cual provocó una disminución en la producción y, por ende, me nores ingresos de divisas para el país. Además, durante ese periodo, Bolivia enfrentó desafíos como bloqueos en el oriente y el cierre fronterizo con Perú. Cabe destacar que al inicio de la gestión mencionada se observó un comportamiento especulativo que llevó a la intervención del banco Fassil, el tercer banco más grande del siste ma financiero. La disminución en la producción de gas natural también impactó negativamente en los ingresos por exportaciones de hidrocarburos. Asimismo, problemas políticos influyeron en la falta de aprobación de créditos externos por parte de la Asamblea Legislativa Plurinacional, y el fenómeno climatológico de El Niño afectó la producción de soya (BCB, 2024).

La insuficiencia de reservas en moneda extranjera ha exacerbado las tensiones económicas y plantea interro gantes sobre la efectividad a largo plazo del modelo actual. La falta de dólares resalta una potencial ruptura en el sistema económico, llamando la atención sobre la necesidad de reconsiderar y ajustar las políticas para restaurar la estabilidad financiera y económica. Dicho de otra forma.

El 19 de febrero del 2024, las autoridades de Gobierno, encabezadas por el ministro de Economía, Marcelo Montenegro, presentaron el "Acuerdo económico, productivo y empresarial entre el Gobierno Nacional y el empresariado boliviano", una iniciativa que busca fortalecer la economía del país. Este acuerdo, compuesto por 10 puntos estratégicos, tiene como objetivo principal normalizar la escasez de dólares y potenciar el sector productivo. En este contexto, se enfatiza en la importancia de incrementar la liquidez en dólares en el merca do interno para impulsar el crecimiento económico y la estabilidad financiera a nivel nacional (Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, 2024).

Es fundamental reconocer que el gobierno desempeña un papel crucial en la promoción de la competitividad a través de la implementación de políticas y acciones que favorecen un entorno propicio para el desarrollo empresarial. En este sentido, el análisis detallado de los puntos del acuerdo económico permitirá comprender mejor su impacto potencial en el entorno empresarial y económico boliviano, así como en la consecución de los objetivos de mejora en la competitividad nacional.

2. ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS DEL ACUERDO ECONÓMICO Y EMPRESARIAL

2.1. Liberación de exportaciones con agilización de trámites

Bolivia se caracteriza por ser un país que importa más alimentos de los que vende, según el Instituto Bo liviano de Comercio Exterior (IBCE), las importaciones a octubre sumaban 9.491 millones de dólares, apenas 2% menos en valor pero con una subida de 2% en volumen, mostrando que aunque la exporta ción se desplome las compras se mantienen ya que el país depende del abastecimiento externo, cerca del 85% de lo importado son combustibles, insumos, bienes de capital y equipos de transporte, de ahí la importancia que no falten dólares para su compra (IBCE, 2023).

Al liberar las exportaciones se desencadenarán varios efectos, las exportaciones de los productos que anterior mente tenían que realizar un trámite de certificado de abastecimiento por lo cual ya no tendrán límite de ex portación, los trámites serán más ágiles para aumentar las exportaciones e incrementar el beneficio comercial e ingreso de divisas.

Sin embargo, ¿será el mismo caso para la exportación de alimentos? De acuerdo a un informe de la Fundación Milenio Bolivia tiene una alta propensión a importar alimentos y pese a que con el paso del tiempo el país ha ganado autosuficiencia alimentaria excepto en la producción de trigo, además el IBCE indica que Bolivia importa al menos, 16 alimentos que produce, los cuales son trigo, arroz, maíz, quinua, cacao, café, manzana, cebolla, tomate, papa, entre otros (Nueva Economía, 2021).

Es por esto que es de vital importancia que el gobierno garantice el abastecimiento del mercado interno, espe cialmente en los productos en los cuales la producción en el país es baja para que no se produzca inflación en el precio de esos productos.

2.2. Devolución inmediata del Certificado de Devolución Impositiva a las Expor- taciones (CDIMS) previa entrega de divisas por exportaciones

Esta medida se refiere a un proceso ágil del CEDEIMs (Certificado de Devolución Impositiva a las Expor taciones), el cual no tardará más de 15 días, en la medida que los exportadores puedan traer sus divisas al país y certificar mediante ciertos documentos que los entregaron al sistema financiero nacional (abi, 2024).

La nueva medida agiliza la devolución de impuestos a empresas exportadoras en un máximo de 15 días, brin dándoles mayor liquidez para reinvertir, expandirse y cumplir con obligaciones financieras. Esto estimula la actividad exportadora, fomenta el crecimiento económico y mejora la competitividad internacional al facilitar el flujo de efectivo.

Sin embargo, también existen posibles perjuicios. Por ejemplo, si no se implementan controles adecuados,

podría haber pérdidas fiscales debido a posibles abusos en el uso de los Certificados de Devolución Impositiva a las Exportaciones (CEDEIMs) para obtener devoluciones de impuestos injustificadas. Además, un proceso de devolución rápida podría aumentar el riesgo de fraude si no se establecen medidas sólidas de control y verifi cación de las transacciones de exportación y devolución de impuestos. Por esta razón es esencial implementar un sistema de monitoreo efectivo para garantizar que las divisas entregadas por los exportadores realmente ingresen al sistema financiero nacional.

El Estado pretende incentivar a las empresas a aumentar sus exportaciones con esta medida, lo cual a su vez fortalecería la posición competitiva del país en el ámbito comercial y aumentaría las reservas internacionales.

2.3. Emisión de Bonos del Banco Central de Bolivia (BCB) en dólares

El Bono BCB en dólares, estructurado por el Banco Central de Bolivia en colaboración con la Asociación de Bancos Privados de Bolivia (ASOBAN), se emitió el 27 de febrero de 2024 como parte de un acuerdo económico con el empresariado boliviano (BCB, 2024). Está disponible para personas naturales y jurí dicas, con un rango de compra de $us1,000 a $us50,000 a nivel nacional, sin límite para aquellos con capital en el exterior. Este bono no paga el Impuesto a las Transacciones Financieras (ITF), no es negociable ni redimible, se adquiere en efectivo y el pago del capital e intereses es en dólares. La venta inicial se realiza en Ventanillas del BCB, agencias del Banco Unión S.A. y Banco Ganadero S.A., con otras entidades bancarias miembros de ASOBAN uniéndose gradualmente. El bono estará vigente hasta el 30 de agosto de 2024 y ofrece varios plazos y tasas de interés.

TASA DE INTERÉS DEL BONO BCB EN DÓLARES					
PLAZO	3 MESES	6 MESES	1 AÑO	2 AÑOS	3AÑOS
TASA	4,5%	5,0%	6,0%	6,25%	6,5%

Fuente: (Salinas, 2024)

Al emitir bonos en dólares lo que se busca es incrementar la oferta monetaria del país, ya que al vender estos, el BCB estaría introduciendo más dólares en la economía, lo que significa que habría más disponibilidad de dólares en el país, así pues, un incremento de la oferta monetaria en dólares provoca que la tasa de interés baje, por lo cual podría incentivar a que las personas, empresas inviertan y aumenten su consumo, siempre y cuando esté acompañada de un aumento en la producción del país.

2.4. Subasta de diésel a grandes compradores

Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE), Bolivia importó combustibles por un valor de $us 2.059,3 millones de los cuales $us 1.335,3 fueron destinados en diésel (Flores, 2023). Anteriormente, sectores clave como la agricultura, la minería y el transporte, tenían acceso a combustible subvencionado directamente por el gobierno, lo que implicaba precios más bajos en comparación con los precios de mercado, sin embargo, pese a la subvención, muchas empresas preferían pagar un poco más a otros proveedores afín de que este recurso no les faltara en sus procesos de producción.

Esta medida representa un cambio significativo en la manera en que sectores clave como la agricultura, la mi nería y el transporte obtienen diésel en el país. Anteriormente, estos sectores se beneficiaban de combustible subvencionado directamente por el gobierno, lo que les permitía acceder a precios más bajos en comparación con los precios de mercado. Sin embargo, con la introducción de un sistema de subastas, estos compradores ahora tienen la oportunidad de participar en un proceso competitivo para adquirir diésel. En estas subastas, los grandes compradores pueden ofertar por cantidades específicas de combustible, y los participantes ofrecen un precio por el diésel, siendo los que ofrezcan los precios más altos los que obtienen la cantidad deseada de combustible. Este enfoque introduce un elemento de competencia en la adquisición de diésel, ya que los com pradores deben ajustar sus ofertas según las condiciones del mercado y las necesidades de sus operaciones.

En cuanto a los beneficios, esta medida podría fomentar una mayor transparencia en la distribución del combustible al introducir un mecanismo de mercado. Además, podría resultar en una reducción del gasto público al disminuir la subvención directa al diésel. Asimismo, permitiría que sectores clave accedan de manera más equitativa al combustible, lo que posiblemente impulsaría su productividad y contribuiría al desarrollo económico. La idea principal detrás de esta medida es recaudar recursos de aquellas empresas con la capacidad y liquidez suficientes para adquirir el combustible al precio de mercado, reduciendo significativamente los costos de subvención para estos sectores productivos.

Sin embargo, también existen posibles perjuicios asociados a esta medida. Por ejemplo, podría darse el caso de que los costos aumenten para los sectores que dependen del diésel si los precios en las subastas resultan ser más altos que los precios subsidiados a los que estaban acostumbrados. Desde la perspectiva del consumidor, esta situación podría generar problemas, ya que el diésel sería adquirido por el mejor postor, lo que podría otorgarle un control total sobre el suministro y generar incertidumbre en cuanto a la disponibilidad y precios del combustible. Adicionalmente, si las subastas no se gestionan adecuadamente, podrían causar distorsiones en el mercado, afectando a los consumidores finales y a la economía en general.

2.5. Agilización en la importación de diésel para empresas privadas

Esta medida busca simplificar y acelerar los trámites necesarios para la importación de diésel por parte de empresas privadas para su propio consumo en Bolivia, el Gobierno se compromete a establecer un proceso más ágil en términos de plazos y procedimientos para la obtención de los permisos de importación de diésel (Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, 2024).

Al mejorar el proceso de importación de diésel, las empresas pueden optimizar la gestión de sus inventarios, lo que les permite ajustarse con mayor eficacia a la demanda variable y prevenir posibles interrupciones en sus operaciones por escasez de combustible. Esta agilidad en la importación conlleva implicaciones económicas significativas, como garantizar un suministro adecuado para las empresas privadas que dependen del diésel para operar, lo que les permitiría trabajar de manera más eficiente y sin interrupciones debido a problemas de abastecimiento. Además, se esperan reducciones en los costos operativos, lo cual podría tener un impacto positivo en la competitividad de las empresas.

Por otro lado, la facilitación en la importación de diésel también podría repercutir en el mercado de transporte, especialmente en términos de costos de producción. Las empresas de transporte enfrentan una estructura de costos donde el precio del diésel es un componente crucial. Si el precio del diésel disminuye gracias a una importación más ágil, los costos operativos de las empresas de transporte también se verían reducidos. Esto les brindaría la oportunidad de ofrecer servicios de transporte a precios más competitivos o incluso incrementar sus márgenes de beneficio manteniendo precios estables.

A pesar de los beneficios potenciales en eficiencia y competitividad que esta medida puede traer consigo, su efectividad estará condicionada por la capacidad del país para abordar la escasez de dólares y mejorar la disponibilidad de esta divisa en la economía local. Entre los beneficios clave se encuentra la posibilidad para las empresas de contar con un suministro constante de diésel, lo que contribuiría a mantener sus operaciones sin interrupciones. Asimismo, se reduciría la presión sobre la demanda de dólares, ya que las empresas privadas utilizarían sus propios recursos para importar diésel, liberando así al Banco Central de Bolivia (BCB) y a YPFB de esta responsabilidad. Además, cabe mencionar la disminución del gasto público en subvenciones a los combustibles, lo cual representa una carga fiscal significativa para el Estado. La simplificación de los trámites de importación de diésel también podría mejorar el entorno empresarial y fomentar la inversión privada en el país.

2.6. Promoción de la inversión privada para la construcción de plantas de biodiésel

Al impulsar la producción y el uso de biodiésel, Bolivia puede reducir su dependencia de combustibles fósiles importados, lo que puede mejorar la seguridad energética y reducir la vulnerabilidad a los cambios en los precios internacionales del petróleo.

Este esfuerzo tiene como objetivo principal fomentar la producción de biodiésel en Bolivia, lo que se espera contribuya a la diversificación de la matriz energética y a reducir la dependencia del país de los combustibles fósiles importados. Al impulsar la inversión privada en la construcción de plantas de biodiésel, se busca generar empleo en áreas rurales, especialmente en sectores agrícolas y agroindustriales, lo que a su vez promovería el desarrollo económico local y la reducción de la pobreza. Además, se destaca que el biodiésel emite menos contaminantes que el diésel convencional, lo que podría ayudar a mejorar la calidad del aire y a reducir el impacto ambiental negativo asociado con la quema de combustibles fósiles.

No obstante, es esencial abordar de manera adecuada los posibles perjuicios relacionados con esta iniciativa. Se plantea la importancia de garantizar que la asignación de recursos hacia el sector del biodiésel no comprometa áreas prioritarias como la salud, la educación o la infraestructura. Asimismo, se destaca la necesidad de que el gobierno mantenga un equilibrio adecuado entre la participación del sector privado y su propio control para asegurar un desarrollo equilibrado y sostenible en el país.

Si bien el biodiésel es una alternativa también es necesario que se analice la localización para las plantas de este producto y también las alternativas sostenibles al aceite de palma, ya que entre 1972 y 2015 las dos mayores naciones productoras de aceite de palma del mundo, Indonesia y Malasia, perdieron el 16% y el 47% de sus bosques (Ong, 2023). Con lo mencionado anteriormente nos hacemos la siguiente pregunta, ¿qué será mayor, el costo o el beneficio?

2.7. Fomento de inversiones para mejorar el rendimiento del sector agrícola

Hoy en día se estima que más de un 50 por ciento de la superficie agrícola en Bolivia hace uso de semilla certificada. (Nogales, 2018) .Según el Sistema Integrado de Información Productiva (SIIP) el aporte económico del sector de la agricultura es de un 13,92% (SIIP, 2022).

Kateryna Sergieieva indica que actualmente el impacto positivo de la tecnología corre a cargo de la Biotecnología, la nanotecnología y las tecnologías de información y comunicación (TIC), permitiendo aumentar el rendimiento de los cultivos de la forma más sostenible posible. (Sergieieva, 2023).

Con esta medida intuimos que el gobierno busca incentivar la inversión en tecnología y mejora de la productividad en el sector agrícola, por lo cual, la biotecnología podría mejorar la calidad de los cultivos y hacer frente a desafíos que puede enfrentar el sector agrícola en términos de productividad, sostenibilidad y competitividad.

2.8. Incrementar el peso y la longitud máxima permitida en vehículos de transporte de carga (Gestionar una Ley de modernización del transporte de carga en Bolivia)

La ley de control de pesos y dimensiones vehiculares en la Red Vial Fundamental en Bolivia establece dimensiones máximas permitidas para vehículos de cargas, que deben cumplirse según una tabla específica, así mismo los vehículos que excedan estas dimensiones deben seguir las condiciones del reglamento para obtener una autorización especial de circulación, además de que se requiere que todo vehículo de transporte pesado lleve de forma obligatoria la longitud total inscrita en la parte trasera del mismo (Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, 2023).

Al permitir vehículos de carga más grandes y pesados, las empresas podrán transportar más productos en un solo viaje, lo que aumentará la capacidad de exportación, reduciendo el tiempo de entrega. Convirtiendo a las empresas más competitivas a nivel internacional al poder ofrecer precios más competitivos debido a menores costos de transporte por unidad.

Si bien una ley de modernización de transporte trae beneficios económicos para las empresas y también para el gobierno, los vehículos más grandes y pesados circulando podrían dañar la infraestructura vial, provocando el aumento de los costos de mantenimiento de carreteras y puentes. Al incrementar el peso y la longitud de máximos permitidos en vehículos de transporte de carga, implica considerar diversos aspectos relacionados con el transporte de carga en el país.

1. Impacto en la eficiencia del transporte: Aumentar el peso y la longitud máxima permitida en los vehículos de carga puede contribuir a una mayor eficiencia en el transporte, permitiendo el traslado de mayores volúmenes de mercancías en cada viaje y potencialmente reduciendo los costos operativos para las empresas, transportistas.

2. Infraestructura vial: Evaluar si la infraestructura vial existente en Bolivia puede soportar vehículos más pesados y largos, considerando aspectos como la resistencia de los caminos, puentes y la seguridad vial.

3. Competitividad y productividad: Un transporte de carga más eficiente puede mejorar la competitividad de las empresas al reducir los costos logísticos, lo que a su vez puede impulsar la productividad y el comercio tanto a nivel nacional como internacional.

4. Sostenibilidad ambiental: Es importante considerar el impacto ambiental de incrementar el peso y la longitud máxima permitida en los vehículos de carga. Se deben evaluar medidas para mitigar posibles efectos negativos en términos de emisiones contaminantes y consumo energético.

2.9. Establecer incentivos tributarios para la compra de vehículos flex y vehículos eléctricos

Según el Decreto Supremo N° 4539 en el artículo 2, con la finalidad de incentivar el ensamblaje de vehículos eléctricos, se modificaron las alícuotas del Gravamen Arancelario para la importación de controladores telemáticos, sistemas telemáticos y motores eléctricos, se modifican las alícuotas del Gravamen Arancelario y del Impuesto a los Consumos Específicos - ICE para vehículos automotores eléctricos e híbridos, que en Anexo II forma parte indivisible del presente Decreto Supremo (Catacora, 2021). Así mismo para el año 2021 el Ministerio de Economía indicó que los motorizados eléctricos crecieron a un ritmo de 20 a 25% entre los meses de enero y julio (Dalence, 2023), además de que la Empresa Nacional de Electricidad (ENDE), instaló 11 electrolineras en el eje troncal de Bolivia que además ofrecían recarga de manera gratuita hasta la gestión 2023 (Deheza, 2024).

Con esta medida el Estado está promoviendo una gestión sostenible del entorno, lo cual trae consigo beneficios económicos como para el medio ambiente, puesto que la empresa estatal ENDE (2022), afirmó que se podría llegar a un ahorro de 30 millones de dólares por año, puesto que reduciría la dependencia de combustibles fósiles lo que supondría un ahorro en la subvención de estos.

Pero, ¿Bolivia cuenta con la suficiente tecnología para el mantenimiento y recarga de estos vehículos? La respuesta es más que obvia, puesto que la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos aún está en desarrollo y es limitada en comparación a otros países. Si bien el país cuenta con recursos naturales como litio para fabricar baterías de estos vehículos, aún se requiere de inversiones y políticas públicas para promover su uso y mejorar la infraestructura de recarga. La tarea está puesta entonces en las manos del gobierno y sector privado, para que impulsen el desarrollo de esta tecnología en los próximos años.

2.10. Establecer una banda en el cobro de comisiones para transferencias y giros en el exterior

La modificación del reglamento de las tasas de interés, comisiones y tarifas establece una banda que va del 5% al 10% para el cobro de comisiones por giros y transacciones al exterior por encima de los $us 1.000 (abi, 2024). Esta medida se tomó después de que en los meses entre enero y febrero de 2024, se vió una subida exagerada en las comisiones por los giros del exterior puesto que entre un 18% e incluso hasta un 30%, explicó la directora de la ASFI, Ivette Espinoza (Opinión, 2024).

Esta medida que el gobierno ha tomado tendrá un impacto significativo en la economía, ya que lo que se busca es regular y limitar las tasas que estaban aumentando de manera excesiva, por lo cual beneficia directamente a los usuarios y reduce los costos de sus transacciones, por otra parte, para el sistema financiero es significado de pérdida ya que estos se estaban beneficiando de las altas comisiones previas.

3.CONCLUSIONES

Las medidas propuestas en el "Acuerdo económico, productivo y empresarial entre el Gobierno Nacional y el empresariado boliviano" muestran un enfoque integral para impulsar la economía del país, abarcando desde la simplificación de trámites comerciales hasta la promoción de inversiones en sectores estratégicos como la agricultura y la energía.

La incentivación de la inversión privada en tecnologías sostenibles, como los vehículos eléctricos y la producción de biodiésel, refleja un compromiso con la diversificación de la matriz energética y la reducción de la huella ambiental, al tiempo que busca mejorar la competitividad económica.

La implementación efectiva de las medidas económicas es esencial para asegurar su éxito y maximizar los beneficios para la economía boliviana. Esto implica considerar cuidadosamente tanto los beneficios económicos esperados como los posibles desafíos y efectos secundarios que puedan surgir o derivar de estos puntos.

Es fundamental mantener un equilibrio entre la promoción del crecimiento económico y la sostenibilidad fiscal a largo plazo para ello se requiere una coordinación efectiva entre los diferentes actores involucrados, así como una vigilancia continua y ajustes según sea necesario para garantizar que las políticas económicas contribuyan al desarrollo equitativo y sostenible del país.

BIBLIOGRAFÍA

abi. (20 de 02 de 2024). ASFI fija una banda de comisiones de 5% al 10% por transferencias y giros de dólares al exterior superiores a $us 1.000. Agencia boliviana de informacion, 1. Obtenido de https://abi.bo/index.php/reportajes2/36-notas/noticias/economia/47372-asfi-fija-una-banda-de-comisiones-de-5-al-10-por-transferencias-y-giros-de-dolares-al-exterior-superiores-a-us-1-000

abi. (19 de Febrero de 2024). Gobierno y empresarios acuerdan liberar las exportaciones y otras 9 iniciativas para superar la "carencia de dólares". Gobierno y empresarios acuerdan liberar las exportaciones y otras 9 iniciativas para superar la "carencia de dólares". Obtenido de https://www.abi.bo/index.php/noticias/economia/47322-gobierno-y-empresarios-acuerdan-liberar-las-exportaciones-y-otras-9-iniciativas-para-superar-la-carencia-de-dolares

BCB. (26 de Febrero de 2024). Obtenido de https://www.bcb.gob.bo/

Catacora, A. L. (2021). Decreto Supremo N° 4539. La Paz. Obtenido de https://siip.produccion.gob.bo/repSIIP2/files/normativa_12345_1207202165cc.pdf

Dalence, A. (2 de 10 de 2023). La venta y circulación de vehículos eléctricos crece en 21%. Obtenido de https://www.la-razon.com/economia/2023/10/02/la-venta-y-circulacion-de-vehiculos-electricos-crece-en-21/

Deheza, P. (2 de 2 de 2024). ¿Cómo está avanzando la electromovilidad en Bolivia? La Razon. Obtenido de https://www.la-razon.com/energias-negocios/2024/02/02/bolivia-incorporara-500-mw-de-renovables-en-2024/

ENDE. (2022). AVANZAMOS HACIA LA ELECTROMOVILIDAD. Obtenido de https://www.ende.bo/noticia/noticia/572

Flores, Y. (12 de Diciembre de 2023). Importación de combustibles supera los $us 3.000 millones . La Razón. Obtenido de https://www.la-razon.com/economia/2023/12/12/importacion-de-combustibles-supera-los-us-3-000-millones%E2%80%88/

IBCE. (2023). "BOLIVIA CRECE POCO Y RETORNA AL DÉFICIT COMERCIAL EN 2023: IBCE PROPONE TRABAJO PÚBLICO-PRIVADO POR UN MEJOR 2024". Nota de prensa, Santa Cruz. Obtenido de https://ibce.org.bo/noticias-detalle.php?idNot=925

Larrosa, J. M. (14 de Junio de 1998). La competividad de las naciones: Bases teóricas en la política económica del siglo XIX. Obtenido de https://mpra.ub.uni-muenchen.de/37913/1/MPRA_paper_37913.pdf

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. (19 de Febrero de 2024). El Gobierno y los empresarios privados firman acuerdo de 10 puntos para normalizar la escasez de dólares e impulsar al sector productivo. Obtenido de https://www.economiayfinanzas.gob.bo/node/9961

Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. (05 de Marzo de 2023). www.lexivox.org. Obtenido de www.lexivox.org: https://www.lexivox.org/norms/BO-L-N441.html

Nogales, E. (2018). Ciencia y tecnología llegan a productores bolivianos e incrementan rendimientos agrícolas hasta en 100 por ciento. Santa Cruz. Obtenido de https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2018/03/15/ciencia-y-tecnologia-llegan-a-productores-bolivianos-e-incrementan-rendimientos-agricolas-hasta-en-100-por-ciento

Nueva Economía. (2021). PRODUCCIÓN NACIONAL Y ABASTECIMIENTO INTERNO. Nota. Obtenido de https://nuevaeconomia.com.bo/nota.php?url=PRODUCCI%C3%93N-NACIONAL-Y-ABASTECIMIENTO-INTERNO-07-05-2021

Ong, S. (27 de Enero de 2023). www.nationalgeographicla.com. Obtenido de www.nationalgeographicla.com: https://www.nationalgeographicla.com/ciencia/2023/01/aceite-de-palma-como-reemplazarlo-y-frenar-el-cambio-climatico#:~:text=La%20tala%20de%20bosques%20para,bosques%2C%20respectivamente%2C%20a%20causa%20de

Opinión. (20 de Febrero de 2024). ASFI fija comisión para giros y transferencias al exterior de 5 y 10%; hasta $1.000 es gratuito. Opinión. Obtenido de https://www.opinion.com.bo/articulo/pais/asfi-fija-comision-giros-transferencias-exterior-5-10-1000-dolares-es-gratuito/20240220181812937535.html

Salinas, J. C. (26 de Febrero de 2024). Bonos del BCB en dólares se venderán, desde este martes, a una tasa máxima de 6.5% por tres años. El Deber.

Sergieieva, K. (2023). EOS data analytics. Obtenido de https://eos.com/es/blog/tecnologias-en-la-agricultura/

SIIP. (2022). Producto interno bruto, segun actividad economica. Obtenido de https://siip.produccion.gob.bo/repSIIP2/formPib.php

Zambrano, O. (2019). La Competitividad:¿ qué papel le toca jugar al Gobierno?. Obtenido de https://cncpanama.net/bitstream/handle/123456789/760/iyt1.pdf?sequence=1&isAllowed=y

UNIVERSIDAD MAYOR, REAL Y PONTIFICIA DE SAN FRANCISCO XAVIER DE CHUQUISACA

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES

CARRERA DE ECONOMÍA

BOLETÍN ECONÓMICO VIRTUAL

4 SIGLOS de Ciencia e Innovación

Autoridades:

Dra. Raquel Arancibia Padilla
Decana Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

MSc. Rubén Julio Pórcel Arancibia
Director de la Carrera de Economía

Director en jefe del Boletín Digital
MSc. Rubén Julio Pórcel Arancibia

Coordinadores del Boletín
MSc. Rolando Párraga Daza
Lic. Hael Saucedo

Diseño y Diagramación
Lic. Boris Rodrigo Mansilla Hurtado

EQUIPO INVESTIGADOR

Lic. Luis Pantoja Terán

UNIVERSITARIOS:

Coro Romano Roberto
Escalante Cuba Patrick Raúl
Prieto Albornoz Ingrid Vanessa
Romero Joel Andrés
Serrudo Arancibia Máxima Belén