



BENEFICIOS ECONÓMICOS DEL TRANSPORTE AÉREO EN BOLIVIA 2006



RESUMEN EJECUTIVO

- El crecimiento del PIB en Bolivia se ha acelerado desde el año 2001, impulsado por los altos precios del gas y de productos básicos, el gasto público, y por los grandes flujos de ingresos de remesas de trabajadores que emigraron a distintos lugares en Sudamérica o Europa. El sector del transporte (incluida la aviación) ha desempeñado un papel importante, apoyando el crecimiento económico en Bolivia. Es un componente clave de la economía, dando cuenta por un poco menos del 9% del PIB en el año 2006. El sector del transporte ha crecido a una tasa similar a la economía global desde 1990.
- Bolivia está relativamente aislada de los principales mercados mundiales en Norteamérica, Europa y Asia debido a su ubicación geográfica. Por lo tanto, el transporte aéreo proporciona un vínculo esencial entre Bolivia y la economía mundial, creando beneficios económicos considerablemente más amplios que no existirían si este medio estuviese ausente. El transporte aéreo proporciona a Bolivia conexiones cruciales con los mercados mundiales así como un mayor acceso a Bolivia para los turistas a nivel global.
- Desde el año 2002, el tráfico aéreo ha crecido a un ritmo cada vez más rápido en comparación con el resto de la economía en Bolivia. Sin embargo, la suspensión de los servicios del Lloyd Aéreo Boliviano (LAB) a principios del año 2007 debido a problemas financieros es probable que se note como una disminución del tráfico en el año 2007. Esto podría afectar negativamente a los importantes beneficios recibidos directamente por la economía boliviana provenientes del mayor tráfico debido a viajes de negocios y de placer en los últimos años.
- Los beneficios económicos generados y apoyados por el sector del transporte aéreo tanto en el lado de la demanda como en el lado de la oferta se muestran en el Cuadro ES1.

Cuadro ES1: Beneficios económicos provenientes del transporte aéreo en Bolivia, 2006

	Impacto: (US\$m)	% del PIB de Bolivia
Beneficios económicos de los pasajeros (excedente del consumidor)	\$196 millones	1.9%
Beneficios para la oferta derivados de un incremento de 10% en la conectividad/PIB	\$8 millones	0.07%
Beneficios del lado de la demanda relacionados al PIB proveniente del transporte aéreo	\$302 millones	2.9%
- Impacto directo del transporte aéreo	\$53 millones	0.5%
- Impactos indirectos e inducidos por el transporte aéreo	\$80 millones	0.8%
- Turismo facilitado por el transporte aéreo	\$169 millones	1.6%
Trabajos apoyados por el transporte aéreo (incluidos por impacto turístico)	107,747	2.4% de desempleo
Ingreso de salarios generados por el transporte aéreo (incluidos por impacto turístico)	\$92 millones	3.1% de ingresos
Ingreso de impuestos generados por el transporte aéreo (incluidos por impacto turístico)	\$64 millones	2.8% de ingresos
Ganancias por exportaciones generadas por el transporte aéreo (incluidos por impacto turístico)	\$186 millones	5.1% de ganancias

Fuente: Oxford Economics y cifras estimadas por IATA

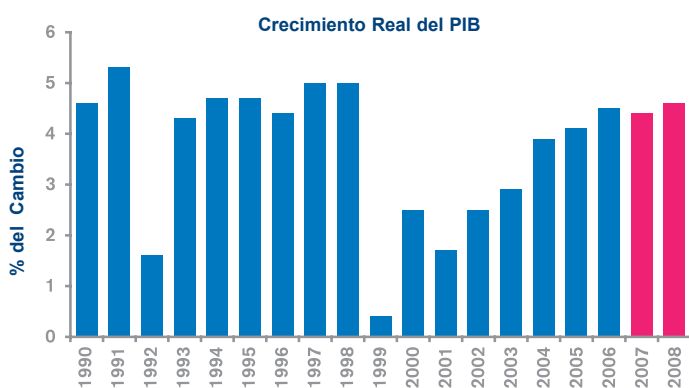
- El mercado de los pasajeros que vuelan a, de y dentro de Bolivia alcanza un total de \$392 millones de dólares. Se estima que generan beneficios económicos para los pasajeros (excedente del consumidor) de \$196 millones de dólares, que equivale al 1,9% del PIB.
- La ubicación geográfica de Bolivia hace que las conexiones de transporte aéreo hacia mercados estratégicos sean vitales para el desarrollo económico y crecimiento a largo plazo. En el año 2002, los servicios internacionales de Bolivia se concentraron en América Latina pero también había un par de rutas a México y Estados Unidos. En 2007, la suspensión de los servicios por LAB ha sido mostrada como una racionalización de las rutas disponibles, con menos rutas dentro de América Latina, pero otras líneas aéreas han conservado las rutas directas a Miami y al mismo tiempo un nuevo servicio directo a Madrid ha sido establecido.

- Si bien el número total de las rutas internacionales ha disminuido desde el año 2002, la retención de conexiones a importantes centros de aeropuertos ("hubs") y nuevas rutas clave han impulsado la conectividad en un 45% desde el año 2002. Este aumento en la conectividad ofrece beneficios económicos sustancialmente más amplios para Bolivia desde sus conexiones a la red aérea global.
- El incremento en conectividad, con relación al PBI, puede crear beneficios económicos importantes. Cada 10% de incremento en conectividad, con relación al PBI, puede incrementar el PIB a largo plazo en \$8 millones (0.07%) anual.
- La conectividad de Bolivia (expresada como una proporción del PIB) es superior a la de algunos otros países sudamericanos, pero es relativamente más baja en comparación a países pequeños y bien conectados, como por ejemplo Panamá. Esto pone en relieve los substanciales beneficios económicos que pueden estar disponibles mediante nuevos incrementos en los niveles de conectividad de Bolivia.
- El transporte aéreo tiene una importante contribución al PIB de Bolivia, en el lado de la demanda mediante el valor agregado que crea, y la demanda y el empleo que fluyen desde esta actividad a través de su cadena de suministro y a través de otros sectores. Se estima que su impacto directo es de \$53 millones de dólares en el año 2006, con un impacto total de \$133 millones de dólares después de incluir los impactos indirectos e inducidos que fueron creados por la demanda en otros sectores. Este valor agregado total ha aumentado en \$18 millones de dólares desde el año 2001.
- El transporte aéreo también facilita y apoya a la industria del turismo. Durante del año 2006 más de 500.000 turistas llegaron a Bolivia, de los cuales entre un 45 a 50% llegaron por vía aérea. El impacto de los turistas se calcula ha impulsado el PIB en Bolivia en forma adicional en un monto de \$169 millones de dólares en el año 2006, que es equivalente a alrededor del 1,6% del PIB del país.
- Adicionando las contribuciones de los beneficios del transporte aéreo provenientes del lado de la demanda a aquellos a quienes se les proporciona servicios en turismo resulta en un total de valor agregado por el lado de la demanda de \$302 millones de dólares, equivalente al 2,9% del PIB de Bolivia. También sostiene más de 107.000 puestos de trabajo en Bolivia y sostiene entre 2,4 % y 3,1% de los ingresos salariales en Bolivia y los ingresos fiscales, así como también la alta cifra del 5,1% de las exportaciones.
- Mirando hacia adelante, la suspensión de los servicios por parte del LAB es probable que muestre una reducción en la contribución económica en el año 2007. Sin embargo, los sectores del transporte aéreo y el turismo siguen siendo los conductores potencialmente estratégicos del futuro crecimiento en la economía boliviana. Con subyacentes demandas de servicios de transporte aéreo que todavía se espera crezcan, podemos esperar el incremento de nuevas inversiones que vayan a reemplazar a otras en el sector de los servicios de transporte aéreo, como también podemos esperar que la contribución del sector a la economía crezca en el mediano y largo plazo.
- La importancia de invertir en mejores conexiones a los principales mercados extranjeros es mostrada por un análisis sobre la adición de un nuevo servicio desde Santa Cruz al aeropuerto de Madrid. Solamente en un medio año de operaciones en el año 2006, este nuevo servicio generó más 17.000 pasajeros en cada vía en el año 2006, lo que representan alrededor del 1,7% de los pasajeros que salen desde y dentro de Bolivia. Este es un servicio estimado para generar al menos \$3 millones de dólares en beneficios excedentes del consumidor para los pasajeros, \$2 millones de dólares de contribución al PIB y sostiene al menos 500 puestos de trabajo. También genera un mínimo de \$1 millones de dólares de ingresos salariales y \$0,5 millones de dólares de ingresos tributarios adicionales para el gobierno. Se espera que esta contribución se incremente en más del doble en el año 2007 con un año completo de operación.
- La importancia de mantener las tasas aeroportuarias y los impuestos en consonancia con la eficiencia en costos es mostrada por el impacto de un incremento hipotético del 50% en los cobros de salida, desde su actual nivel promedio de \$11,6 por pasajero que sale. Se estima que esto agregaría 1,5% a la tarifa promedio de retorno, reduciendo el número de pasajeros en cada vía por más 16.000. Esto provocaría costos económicos a los pasajeros, debido a los mayores gastos de viaje, ascienden a una cifra de \$3,2 millones de dólares. También resultaría en costos mayores para la economía boliviana, con una reducción de \$2,2 millones de dólares en el PIB, una pérdida de puestos de trabajo en una cifra de 479, reducción de ingresos salariales en un monto de \$0,7 millones de dólares y de ingresos fiscales serían reducidos en \$0,5 millones de dólares.

CRECIMIENTO ECONÓMICO EN BOLIVIA IMPULSADO POR LAS EXPORTACIONES DE GAS

El crecimiento del PIB en Bolivia se ha acelerado desde 2001, impulsada por los altos precios del gas y de otros productos básicos, el gasto público y los elevados ingresos de remesas enviadas por los emigrantes en otros lugares de Sudamérica o en Europa. Una expansión de las exportaciones de gas debería ayudar a mantener un crecimiento de alrededor de 4,5% durante los años 2007 y 2008. Sin embargo, la política económica conserva un grado de incertidumbre bajo el actual gobierno, con más posibles nacionalizaciones en los sectores de energía y otros sectores estratégicos.

Gráfico 1: PIB Crecimiento, 1990 – 2008



Fuente: EIU

El sector transporte (incluida la aviación) ha desempeñado un papel importante en el apoyo al crecimiento económico en Bolivia. Es un componente clave de la economía, dando cuenta de algo menos que el 9% del PIB en el año 2006. La economía de Bolivia está dominada por los sectores primarios y el manufacturero, ambos de estos sectores han sido conductores estratégicos del crecimiento de la economía durante los últimos años. Sin embargo, el sector del transporte y otros sectores de servicios también están creciendo y tienen potencial de crecimiento en el futuro, apartándose la economía boliviana de los sectores tanto manufacturero como minero, trasladándose hacia una economía basada más en el sector de servicios. El sector del transporte ha crecido en una tasa similar a la economía global desde el año 1990. La inversión en el sector, especialmente en el sector de aviación, crearía la posibilidad de un nuevo impulso al PIB.

Cuadro 1: PIB de Bolivia por Sector

Sector	Participación del PIB, 2006	% crecimiento 1990-2006 (real)	% crecimiento 2005-2006 (real)
Agricultura y Pescadería	11.6	79.1	4.6
Minería	9.9	120.1	4.3
Manufactura	30.3	94.2	7.2
Electricidad y Gas	1.8	126.5	3.7
Construcción	3.8	66.8	4.2
Comercio al detalle, Restaurantes, Hoteles	11.6	64.7	2.8
Transporte	8.8	83.1	4.0
Comunicaciones	2.6	304.4	3.6
Servicios Financieros	2.7	203.7	10.5
Inmobiliario	2.8	37.4	2.0
Administración Pública	7.2	60.9	3.4
Otros	7.1	101.7	3.6
Total	100.0	88.8	5.0

Fuente: INE Bolivia

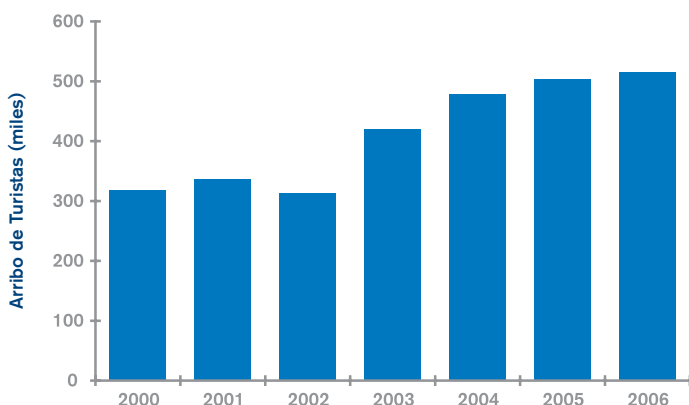
LA AVIACIÓN APORTA UN ENLACE GLOBAL ESENCIAL PARA BOLIVIA

Bolivia está relativamente aislada de los principales mercados mundiales en Norteamérica, Europa y Asia debido a su ubicación geográfica. Por lo tanto, el transporte aéreo proporciona un vínculo esencial entre Bolivia y la economía mundial, creando beneficios económicos considerablemente más amplios que no existirían si este medio estuviese ausente. El transporte aéreo proporciona a Bolivia conexiones cruciales con los mercados mundiales así como un mayor acceso a Bolivia para los turistas a nivel global.

La geografía de Bolivia hace que el transporte aéreo sea esencial para tener conexiones rápidas, eficientes y confiables dentro del país y con países vecinos. Bolivia es un país mediterráneo, y su capital, La Paz, está situada a gran altitud sobre el nivel del mar, y tiene carreteras y enlaces ferroviarios que están expuestos al riesgo de no estar disponibles. Por lo cual, el transporte aéreo es vital para conexiones internas e internacionales para muchas empresas y personas particulares.

Bolivia no es un destino turístico reconocido, pero sus atractivos naturales ofrecen importantes posibilidades de expansión en áreas tales como el turismo ecológico. Bolivia ya ha visto un gran aumento en el número de turistas internacionales desde la cifra de 314.000 en el año 2002 a 515.000 en el año 2006 (Ver Gráfico 2). La mayoría de estos turistas proceden de países andinos vecinos, aunque también en los últimos años ha habido un aumento en turistas de Europa, en el grupo de los que realizan mayores gastos. La llegada de turistas internacionales proporciona un gran impulso a la economía, estimándose los ingresos por turismo en más de US \$265 millones de dólares.

Gráfico 2: Arribo de Turismo Internacional a Bolivia (000s)



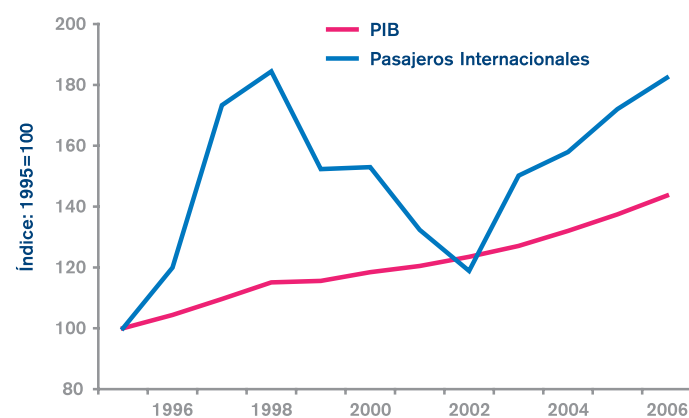
Fuente: UN WTO

EL TRÁFICO AÉREO HA CRECIDO FUERTEMENTE, PERO PUDIÉSE DECLINAR EL AÑO 2007

El número de pasajeros internacionales que viajan a y de Bolivia por vía aérea aumentó bruscamente a mediados de los años noventa en la medida que los servicios aéreos se expandían a un ritmo acelerado, pero luego disminuyó notablemente entre los años 1998 y 2002 por los problemas financieros de las aerolíneas y la debilidad de la economía boliviana lo que forzó a que los servicios recorten sus gastos. El tráfico aéreo internacional reanudó una fuerte tasa de crecimiento desde el año 2002, impulsado por el crecimiento del PIB Bolivia, pero aumentando a un ritmo mayor que este (ver Gráfico 3).

Sin embargo, la suspensión de los servicios del Lloyd Aéreo Boliviano (LAB) a principios del año 2007 debido a problemas financieros es probable que se note como una disminución del tráfico en el año 2007. La suspensión de los servicios por parte del LAB ha sido parcialmente compensada por la expansión de la capacidad de otras líneas aéreas, pero en general la capacidad de disponibilidad de asientos probablemente disminuya en un 15-20%. Esto podría afectar negativamente a los importantes beneficios recibidos directamente por la economía boliviana del tráfico relacionado al grupo de personas que gastan comparativamente más en los sectores de negocios y vacacionales en los últimos años.

Gráfico 3: Crecimiento del PIB de Bolivia y Pasajeros Internacionales de Vía Aérea



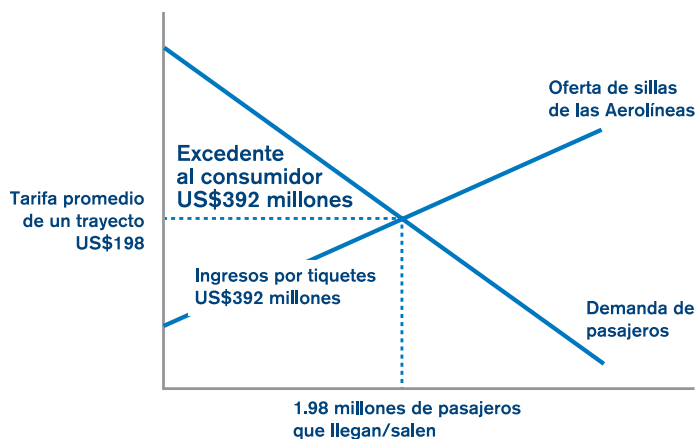
Fuente: EIU, ACI

BENEFICIOS ECONÓMICOS SIGNIFICATIVOS PARA LOS PASAJEROS DE LAS AEROLÍNEAS

El principal valor económico proveniente del transporte aéreo es el beneficio recibido por parte de los mismos pasajeros y personas que realizan envíos. Los pasajeros están obviamente dispuestos a pagar el costo de sus pasajes aéreos. Pero para un gran número de pasajeros también el valor del viaje va más allá que el costo de la tarifa aérea, esto se ve en el valor del placer de la visita turística o en el valor de los contactos comerciales alcanzados mediante el viaje. Los economistas llaman a esto el valor recibido, sobre y por encima de los costos de la tarifa, esto es el excedente del consumidor.

El mercado de los pasajeros que vuelan a, de, y dentro de Bolivia se calcula que en total llega a un monto estimado de US \$392 millones de dólares, con un promedio de tarifa por pasaje de una vía de \$198 y 1,98 millones de pasajeros abordados. Usando una elasticidad de precio promedio para la demanda de menos uno (-1), el excedente del consumidor recibido por los pasajeros se estima en un valor de \$196 millones de dólares (ver Gráfico 4).

Gráfico 4: El excedente del consumidor de los pasajeros, 2006



Fuente: Pax-IS Plus

BENEFICIOS EN LA CURVA DE OFERTA PROVENIENTES DE LA CONECTIVIDAD

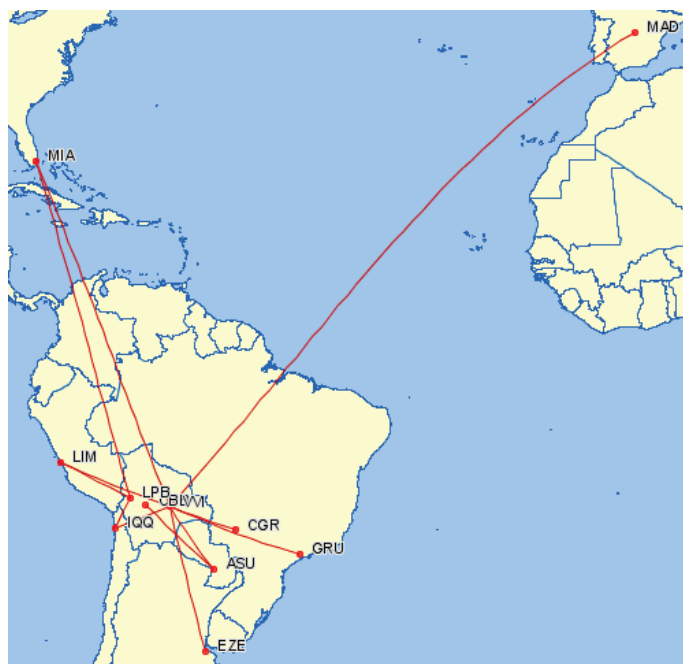
La ubicación geográfica de Bolivia hace que las conexiones de transporte aéreo hacia mercados estratégicos sean vitales para el desarrollo económico y crecimiento a largo plazo. Por lo tanto, es importante introducir o ampliar rutas a los principales destinos dentro de la red de transporte aéreo global.

En el año 2002, los servicios internacionales de Bolivia se concentraron en América Latina pero también había un par de rutas a México y Estados Unidos (ver Gráfico 5). En 2007, la suspensión de los servicios por LAB ha sido mostrada como una racionalización de las rutas disponibles, con menos rutas dentro de América Latina, pero otras líneas aéreas han conservado las rutas directas a Miami y al mismo tiempo un nuevo servicio directo a Madrid ha sido establecido (Ver Gráfico 6).

Gráfico 5: Rutas Internacionales desde Bolivia, 2002



Gráfico 6: Rutas Internacionales desde Bolivia, 2007

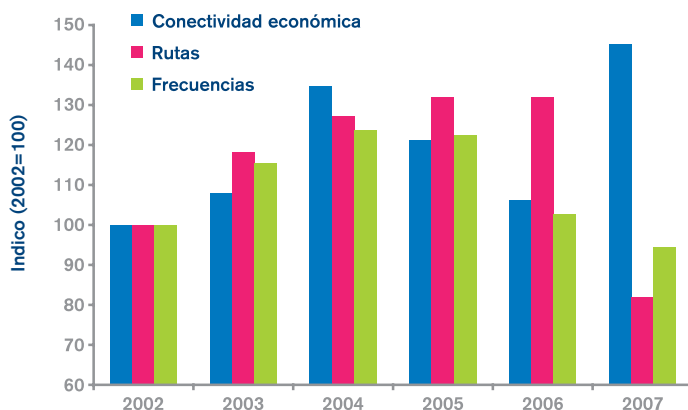


Con la suspensión de los servicios del LAB, el número total de las rutas internacionales ha disminuido en un 18% entre los años 2002 y 2007, y la frecuencia general de vuelos internacionales ha disminuido en un 6% durante el mismo período. El número de asientos disponibles ha disminuido, en especial, en las rutas secundarias dentro de Sudamérica. Sin embargo, las conexiones a algunos de los más importante centros de aeropuertos en Sudamérica y también a Miami y Madrid todavía se encuentran disponibles (las compañías aéreas de esos países continúan volando a Bolivia). Estos destinos son no sólo económicamente importantes sino ofrecen importantes conexiones que parten desde ellos dentro de la red global de aerolíneas, proporcionando un mayor acceso a un gran número de nuevos destinos y mercados.

Como tal, en términos de conectividad, es decir, ponderación del número de asientos disponibles por la importancia del destino dentro de la red de líneas aéreas, Bolivia ha tenido en realidad un avance del 45% desde el año 2002 (ver gráfico 7). Las investigaciones recientes han demostrado que existe un vínculo significativo entre la conectividad aérea, la productividad empresarial y la capacidad económica, que a su vez impulsa el PIB a largo plazo. Es importante que Bolivia mantenga buenas conexiones a los centros de aeropuertos (“hubs”) estratégicos dentro de la red, para así apoyar y ampliar los beneficios a largo plazo al PIB que dichas buenas conexiones puede ofrecer.

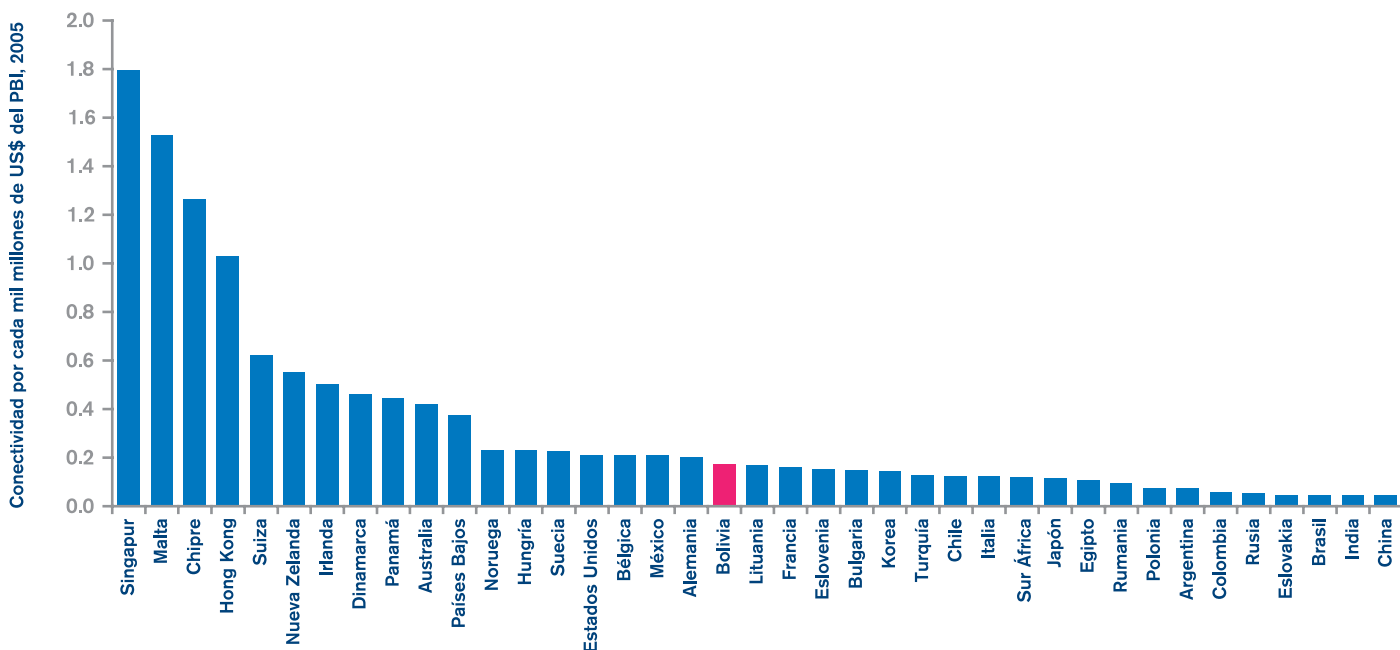
Aunque no tan alto como el de Panamá, el nivel general de la conectividad (como proporción del PIB) de Bolivia es aún relativamente más alto que el de algunos otros países sudamericanos (ver Gráfico 8).

Gráfico 7: Conectividad de Bolivia a la Red Aérea Global



Fuente: SRS Analyser, IATA

Gráfico 8: Conectividad Aérea por País



Fuente: SRS Analyser, IATA

Son varios los factores económicos principales que determinan el nivel y el crecimiento a largo plazo nivel de la economía de un país. Son fundamentales los activos, por ejemplo como ser los recursos naturales, las poblaciones más numerosas con personas con niveles educativos altos, y los recursos energéticos. Sin embargo, si se considera para efectos de análisis que todos los otros factores se mantienen iguales, el nivel de conectividad aérea también puede tener un impacto en el desempeño económico a largo plazo. La IATA estima que Bolivia podría recibir un incremento de US\$8 millones por año en el PIB por cada 10% de incremento en conectividad, con relación al PBI. Este destaca no sólo las limitaciones de la relativamente baja conectividad pueden tener sobre el crecimiento económico, sino también los importantes beneficios económicos que pueden estar disponibles a través del incremento de los niveles de conectividad en Bolivia.

Cuadro 3: El impacto del nivel de conectividad aérea en el PIB a largo plazo de Bolivia

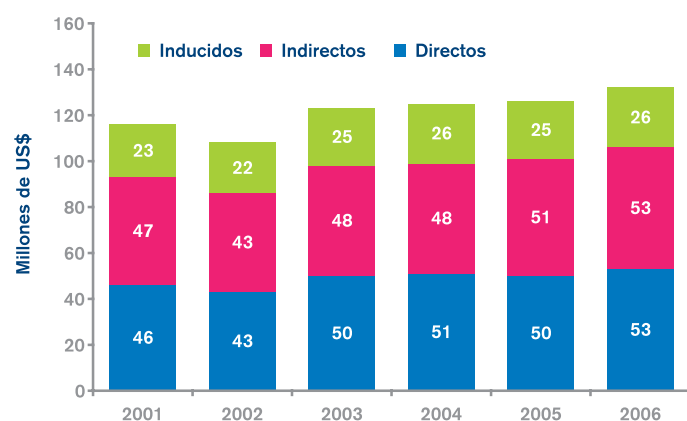
	Conectividad aérea por \$mil millones de PIB	Impacto sobre el PBI por un incremento de 10%
Bolivia	0.190	+ \$8 millones (0.07%)

Fuente: IATA

BENEFICIOS EN LA CURVA DE LA DEMANDA PARA LA ECONOMÍA DE BOLIVIA

El transporte aéreo tiene una importante contribución al PIB de Bolivia, a través del valor agregado que crea, y la demanda y el empleo que fluyen desde esta actividad a través de su cadena de suministro y a través de otros sectores.

Gráfico 9: Servicios Aéreos en Bolivia – Beneficios Económicos



La contribución del transporte aéreo a la economía boliviana es importante y se ha incrementado ligeramente desde el año 2001. Su impacto directo en términos de los beneficios que crea mediante el empleo y la actividad económica en la industria aeronáutica — se han incrementado desde un nivel de \$46 millones de dólares en el año 2001 a la cifra de \$53 millones de dólares en el año 2006 (ver Gráfico 9), aunque podría caer ligeramente en el año 2007 debido a la reducción de la capacidad.

Además de la contribución directa al PIB de Bolivia proveniente de la industria aeronáutica, hay otros impactos provenientes del empleo y de la actividad económica que es estimulada dentro de la cadena de suministro de la industria (impactos indirectos) y mediante los beneficios generados por el gasto de los salarios que son ganados dentro de la industria de la aviación y que son gastados en bienes y servicios en otras industrias (impactos inducidos). El valor agregado total creado por los servicios aéreos en Bolivia — incluyendo los beneficios directos, indirectos e inducidos — está estimado en \$133 millones en 2006, lo que equivale a 1.3% del PIB total de Bolivia. Este valor agregado ha aumentado en \$18 millones desde 2001 (ver Cuadro 4)

Cuadro 4: Servicios Aéreos en Bolivia: Beneficios Económicos

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Resumen del PIB: (US\$m)						
Directo	46	43	50	51	50	53
Indirecto	47	43	48	48	51	53
Inducido	23	22	25	26	25	26
Total	115	108	122	126	126	133
Resumen del Empleo:						
Directo	4,940	4,749	5,711	5,715	5,366	5,250
Indirecto	11,009	12,807	14,617	14,329	14,471	14,158
Inducido	9,056	8,706	10,471	10,478	9,838	9,625
Total	25,004	26,261	30,799	30,523	29,675	29,033
Resumen de los Salarios:						
Directo	15	14	15	14	13	15
Indirecto	17	15	16	15	15	17
Inducido	8	8	9	8	7	8
Total	40	36	40	37	35	40
Resumen de Tributos						
Directo	9	8	8	8	8	10
Indirecto	8	8	8	10	12	12
Inducido	4	4	4	5	6	6
Total	21	20	20	23	26	27

Fuente: Oxford Economics

El transporte aéreo es altamente intensivo en capital, pero sin embargo se mantiene como un empleador importante. También genera una serie de empleos adicionales en la cadena de suministro y sostiene puestos de trabajo en otras industrias a través de los impactos que genera. El transporte aéreo emplea directamente a un estimado de 5.250 personas en Bolivia, pero sostiene un total de más de 29.000 puestos de trabajo dentro de su economía.

Los puestos de trabajo que son sostenidos por el transporte aéreo son típicamente altamente productivos por la alta intensidad de capital de la industria y debido a la habilidades especializadas que se requieren en muchas funciones de trabajo. En consecuencia, una gran proporción del empleo generado también es remunerado relativamente con salarios altos frente a muchos otros sectores de la economía. Se estima que el transporte aéreo sostiene 0,6% del empleo dentro de Bolivia pero ello representa el 1,3% del ingreso salarial (ver Cuadro 5).

Existe también una fuerte contribución a los impuestos y, por lo tanto, a sostener los programas gubernamentales que requieren dinero para gastos. Los pagos directos de impuesto por parte de la industria de las aerolíneas

se estiman en una cifra de \$10 millones de dólares en el año 2006. Agregando los impactos indirectos e inducidos se genera una contribución total al Gobierno a través de ingresos tributarios de \$27 millones de dólares, equivalentes a un 1,2% del total de los ingresos fiscales en Bolivia.

El transporte aéreo también hace una contribución importante a los ingresos provenientes de las exportaciones, tanto directamente mediante la actividad de las compañías aéreas e indirectamente mediante la facilitación de las exportaciones a través de otros sectores de la economía. Se calcula que se generó \$68 millones de dólares de exportaciones en el año 2006, equivalentes al 1,9% de las exportaciones de Bolivia. Su participación en el total las exportaciones ha disminuido ligeramente desde un 2,3% en el año 2003 aunque la suma total de las exportaciones que genera se ha incrementado. Esta refleja el impacto que tiene las exportaciones de gas natural en general sobre las cifras de exportaciones en Bolivia.

Cuadro 5: Servicios Aéreos en Bolivia: Impacto Económico (incluye efectos directos, indirectos e inducidos)

	PIB	Empleo	Salarios	Impuestos	Exportaciones
2001	115	25,004	40	21	28
2002	108	26,261	36	20	26
2003	122	30,799	40	20	46
2004	126	30,523	37	23	54
2005	126	29,675	35	26	63
2006	133	29,033	40	27	68
Contribución a los Totales de Bolivia					
	PIB	Empleo	Salarios	Impuestos	Exportaciones
2001	1.4%	0.6%	1.4%	1.5%	1.9%
2002	1.4%	0.7%	1.3%	1.4%	1.7%
2003	1.5%	0.8%	1.5%	1.4%	2.3%
2004	1.4%	0.7%	1.4%	1.3%	2.1%
2005	1.4%	0.7%	1.3%	1.1%	2.0%
2006	1.3%	0.6%	1.3%	1.2%	1.9%

Fuente: Oxford Economics

TRANSPORTE AÉREO PROPORCIONA BENEFICIOS ADICIONALES AL TURISMO

Además de los impactos económicos directos y multiplicadores generados por el transporte aéreo, esta industria también desempeña un papel clave en la facilitación del crecimiento de la industria del turismo en Bolivia. Durante el año 2006 más de 515.000 turistas llegaron a Bolivia, de los cuales entre un 45 a 50% llegaron por vía aérea.

El impacto de los turistas se calcula que ha impulsado el PIB en Bolivia en forma adicional en un monto de \$169 millones de dólares en el año 2006, que es equivalente a alrededor del 1,6% del PIB del país (ver Cuadro 6). El turismo es intensivo en recursos humanos en lugar de ser intensivo en capital. Se calcula que sostienen casi 79.000 puestos de trabajo, equivalentes al 1,7% del total de empleos en Bolivia. También genera \$52 millones de dólares de ingresos salariales adicionales, equivalentes al 1,7% del total, es decir, similar a su participación proporcional en el empleo. Ingresos en impuestos generados por el turismo representan el 1,6% del total, mientras que también generan 3,3% de las exportaciones.

Cuadro 6: Servicios Aéreos en Bolivia: Impactos en el Turismo (incluye la contribución de los gastos de los viajeros que usan la vía aérea)

	PIB	Empleo	Salarios	Impuestos	Exportaciones
2001	105	54,540	41	19	50
2002	100	55,325	40	18	60
2003	121	66,736	46	21	99
2004	141	73,162	46	29	113
2005	174	81,857	50	40	141
2006	169	78,714	52	37	119
Contribución a los Totales de Bolivia					
	PIB	Empleo	Salarios	Impuestos	Exportaciones
2001	1.3%	1.4%	1.4%	1.3%	3.3%
2002	1.3%	1.4%	1.4%	1.3%	3.8%
2003	1.5%	1.6%	1.6%	1.5%	5.0%
2004	1.6%	1.7%	1.7%	1.6%	4.4%
2005	1.9%	1.9%	1.9%	1.7%	4.5%
2006	1.6%	1.7%	1.7%	1.6%	3.3%

Fuente: Oxford Economics

Adicionando las contribuciones de los beneficios del transporte aéreo provenientes del lado de la demanda a aquellos que facilitados en servicios en turismo se tiene un total de valor agregado por el lado de la demanda de \$302 millones de dólares, equivalente al 2,9% del PIB de Bolivia (ver Cuadro 7). También realiza una contribución entre 2,4% y 3,1% a los puestos de trabajo, ingresos por salarios y recepción de impuesto en Bolivia, como también una contribución alta al representar el 5,1% de las exportaciones.

Las contribuciones en la curva de la demanda han incrementado todas en términos absolutos desde el año 2001. Sin embargo, su impacto proporcional ha disminuido en algunos casos. Este refleja la racionalización en la industria del transporte aéreo dentro de Bolivia y el fuerte crecimiento de la economía boliviana en su integridad durante este período, más que reflejar una substancial disminución de la importancia de los sectores del transporte aéreo o del turismo.

Mirando hacia adelante, la suspensión de los servicios por parte del LAB es probable que muestre una reducción en la contribución económica en el año 2007. Sin embargo,

los sectores del transporte aéreo y el turismo siguen siendo los conductores potencialmente estratégicos del futuro crecimiento en la economía boliviana. Con subyacentes demandas de servicios de transporte aéreo que todavía se espera crezcan, podemos esperar el incremento de nuevas inversiones que vayan a reemplazar a otras en el sector de los servicios de transporte aéreo, como también podemos esperar que la contribución del sector a la economía crezca en el mediano y largo plazo.

Cuadro 7: Beneficios en la curva de la demanda proveniente del transporte aéreo y turismo

	PIB	Empleo	Salarios	Impuestos	Exportaciones
2001	220	79,544	81	40	78
2002	208	81,586	77	38	86
2003	243	97,535	86	42	145
2004	266	103,684	83	52	167
2005	300	111,532	85	66	204
2006	302	107,747	92	64	186
Contribución a los Totales de Bolivia					
	PIB	Empleo	Salarios	Impuestos	Exportaciones
2001	2.7%	2.0%	2.8%	2.7%	5.1%
2002	2.6%	2.1%	2.8%	2.7%	5.5%
2003	3.0%	2.4%	3.1%	2.9%	7.4%
2004	3.1%	2.4%	3.1%	2.9%	6.5%
2005	3.2%	2.5%	3.2%	2.8%	6.5%
2006	2.9%	2.4%	3.1%	2.8%	5.1%

Fuente: Oxford Economics

ESTIMACIÓN DE LOS BENEFICIOS PROVENIENTES DE NUEVOS SERVICIOS

Ha habido una significativa racionalización y reducción de las rutas de Bolivia en los últimos años, en varias ocasiones estas reducciones involucran a rutas secundarias dentro de Sudamérica. Sin embargo, varias de las principales rutas hacia los centros de aeropuertos principales (hubs) se han mantenido, lo que ha ayudado a minimizar cualquier reducción, en el plano general, en los niveles de conectividad. Además, se ha establecido una nueva ruta directa desde Santa Cruz a Madrid. La ruta comenzó a mediados del año 2006 y rápidamente ha ampliado su capacidad. Representa más del 20% de los niveles generales de conectividad que tiene Bolivia en el año 2007. Ofrece una importante contribución económica, aún con sólo habiendo contribuido por un medio año durante el 2006 (ver Cuadro 8). Esta contribución se incrementará aún más en el año 2007.

Cuadro 8: La contribución económica el año 2006 de la ruta VVI – MAD

	2006	Contribución económica estimada de la ruta VVI – MAD en el año 2006
Pasajeros de salida	990,000	16,924
Beneficios económicos de los pasajeros (US\$m)	196	3
Impulso al PIB (US\$m)	133	2
Impulso al Empleo	29,033	500
Impulso al Ingreso por Salarios (US\$m)	40	1
Impulso a los Ingresos de Impuestos (US\$m)	27	0.5

Fuente: Oxford Economics, IATA

El año 2006, basándose solamente en un medio año de operaciones, se estima que la ruta de Santa Cruz a Madrid generó cerca a 17.000 pasajeros de salida (con un número similar en el tramo MAD-VVI), lo que representa alrededor del 1,7% del total de todos los pasajeros que salen desde y dentro de Bolivia. En su caracterización como ruta importante, los beneficios de este servicio serán posiblemente mayores proporcionalmente a los beneficios que resultan de los servicios promedio.

Sin embargo, en la ausencia de estimaciones más detalladas, suponiendo un impacto lineal por el cambio en el número de pasajeros, se puede proporcionar una indicación de los beneficios mínimos asociados con la ruta. El cuadro 8 muestra que la ruta MAD-VVI generar al menos \$3 millones de dólares en beneficios excedentes del consumidor para los pasajeros, \$2 millones de dólares

de contribución al PIB y impulsa el empleo con por lo menos 500 puestos de trabajo. También genera ingresos salariales en un mínimo de \$1 millones y \$0,5 millones de dólares en ingresos tributarios adicionales para el gobierno. Sin embargo, estas cifras se basan en sólo la mitad de un año de operaciones, con lo que se puede esperar que la contribución proporcionada por la ruta sea más del doble en el año 2007.

ESTIMACIÓN DEL COSTO ECONÓMICO DE LOS COBROS

Es importante que los cobros en aeropuertos y los impuestos se mantengan en consonancia cercana con costos eficientes en el suministro de servicios en el aeropuerto. De lo contrario, los incrementos en los cobros e impuestos pueden tener un impacto negativo en términos de compensar cualquier ingreso, esto ocurre a través de la significativa reducción en los beneficios económicos que la aviación genera. A modo de ejemplo, consideramos el impacto de un incremento hipotético del 50% en los cobros por salida a los pasajeros en los aeropuertos bolivianos (ver Cuadro 9). Actualmente, los cobros son de US\$25 por salida internacional y Bolivianos 15 (US\$2) por salida doméstica, equiparando un promedio de cobro por salida de US\$11,6, o 2,9% del promedio del costo de un pasaje de regreso.

Cuadro 9: Los costos económicos de cobros más elevados a los pasajeros que viajan por vía aérea

	2006	50% incremento en los Cobros	Cambio
Cobro promedio por salida de pasajero	11.6	17.4	+ 5.8
Como un % del promedio del pasaje de retorno	2.9	4.4	+ 1.5
Pasajeros de salida	990,000	973,665	- 16,335 (-1.65%)
Beneficios económicos para los pasajeros (US\$m)	196	192.8	- 3.2
Impulso al PIB (US\$m)	133	130.8	- 2.2
Impulso al Empleo	29,033	28,554	- 479
Impulso al Ingreso por Salarios (US\$m)	40	39.3	- 0.7
Impulso a los Ingresos de Impuestos (US\$m)	27	26.5	- 0.5

Fuente: Oxford Economics, IATA

Un incremento del 50% en los cobros por salida elevaría el costo de viajar a y dentro de Bolivia en un 1,5%. Estudios académicos sobre mejor prácticas muestran que en promedio habrá una caída de un 11% en el número de pasajeros por cada 10% de incremento en las tarifas aéreas. Por lo tanto, un incremento del 1.5% en tarifas crearía una reducción de más de 16,000 pasajeros de salida.

Habría un incremento en ingresos provenientes de los cobros por salidas de \$5,6 millones de dólares pero esto sería más que compensado por los costos económicos causados a los pasajeros y la economía en general en Bolivia. El impacto directo sobre los pasajeros es estimado en la forma de una pérdida de beneficio económico (excedente del consumidor), debido a mayores gastos de viaje, de \$3,2 millones de dólares.

El impacto de la disminución del tráfico aéreo y de la disminución del gasto de estos pasajeros se estima que como una reducción del PIB anual en Bolivia de \$2,2 millones de dólares, como la causa de la pérdida de puestos de trabajo en la cifra de 479, la reducción de ingresos salariales en un monto de \$0,7 millones de dólares, y la reducción de los ingresos fiscales por \$0,5 millones de dólares como resultado de menores ingresos corporativos y de menores pagos de impuestos.

METODOLOGÍA

- Los beneficios económicos estimados para los pasajeros se muestran en el Gráfico 4.
- Los beneficios de la curva de la oferta provenientes de la conectividad fueron estimados basándose en la metodología publicada en 'Airline Economic Benefits: IATA Economic Briefing No.8, July 2007' (Beneficios Económicos de las Aerolíneas en la Publicación de IATA "Economic Briefing" No.8, Julio 2007).
- Los beneficios al PIB por el lado de la curva de la demanda y los beneficios del turismo fueron estimadas utilizando el modelo económico global y los modelos satélites de "Oxford Economics".
- Los beneficios provenientes de de nuevos servicios fueron estimados a través de la medida del número de pasajeros adicionales y utilizando el análisis proporcionado por "Oxford Economics", asumiendo un impacto lineal de un incremento porcentual en el número de pasajeros.
- El costo económico de los cobros fue estimado tal como se explica en la última sección conjuntamente con el uso del análisis proporcionado por Oxford Economics, asumiendo un impacto lineal proveniente de un incremento porcentual en el número de pasajeros.

www.iata.org/economics