



*Histórico de Subvenciones en los Hidrocarburos y sus efectos Económico –
Social en el Estado Plurinacional de Bolivia*

*History of Hydrocarbon Subsidies and their Economic-Social Effects in the
Plurinational State of Bolivia*

*História dos subsídios aos hidrocarbonetos e os seus efeitos económico-sociais no
Estado Plurinacional da Bolívia*

Henry Richard Fernández-Quiroga ¹
fernandez.richard@usfx.bo
<https://orcid.org/0000-0002-1059-6050>

Correspondencia: fernandez.richard@usfx.bo

Ciencias Económicas y Empresariales
Artículo de Investigación

* **Recibido:** 03 de junio de 2024 * **Aceptado:** 24 de julio de 2024 * **Publicado:** 01 de agosto de 2024

- I. Doctorando en Gestión Financiera Empresarial, Docente de la Carrera de Administración Financiera de la Facultad de Contaduría Pública y Ciencias Financieras de la Universidad Mayor Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca, Bolivia.

Resumen

Este artículo analiza la historia y el impacto económico-social de la subvención de hidrocarburos en Bolivia. Se presenta una descripción detallada de la evolución y el entorno legal de las subvenciones a los hidrocarburos en Bolivia, así como la producción de petróleo, gasolina y diésel en el país y se examina la desigualdad económica entre los departamentos bolivianos en relación con el presupuesto estatal y los recursos destinados a la subvención de hidrocarburos. La metodología empleada es una revisión literaria histórica. Los resultados indican que la subvención de hidrocarburos ha incrementado el consumo de combustibles, especialmente gasolina y diésel, pero también ha generado desafíos económicos y ambientales. La distribución de la riqueza en Bolivia ha sido históricamente desigual, con importantes disparidades regionales y sociales entre los departamentos de mayor peso económico respecto a aquellos que presentan mayor pobreza. Inicialmente la subvención de hidrocarburos ha buscado contribuir a una distribución más equitativa de la riqueza y la atención estatal, beneficiando principalmente a los sectores más pobres. Sin embargo, aún persisten desafíos en materia de distribución de la riqueza y atención estatal, como la necesidad de diversificar la economía, mejorar la calidad y cobertura de los servicios públicos y fortalecer la institucionalidad y transparencia en la gestión pública. Por lo cual se concluye que una reducción gradual y diferenciada de las subvenciones a los hidrocarburos podría permitir una distribución más equitativa de la riqueza y la atención estatal, al liberar recursos fiscales para invertir en otros sectores prioritarios y promover la eficiencia energética.

Palabras clave: Subvención hidrocarburos Bolivia; Distribución de riqueza; Presupuesto general de la nación.

Abstract

This article analyses the history and the socio-economic impact of hydrocarbon subsidies in Bolivia. A detailed description of the evolution and legal environment of hydrocarbon subsidies in Bolivia is presented, as well as the production of oil, gasoline and diesel in the country and the economic inequality between Bolivian departments is examined in relation to the state budget and the resources allocated to hydrocarbon subsidies. The methodology used is a historical literature review. The results indicate that hydrocarbon subsidies have increased fuel consumption, especially gasoline and diesel, but have also generated economic and environmental challenges. The distribution of wealth in Bolivia has historically been unequal, with significant regional and

social disparities between the departments with the greatest economic weight compared to those with the greatest poverty. Initially, hydrocarbon subsidies have sought to contribute to a more equitable distribution of wealth and state attention, mainly benefiting the poorest sectors. However, challenges remain in terms of wealth distribution and state attention, such as the need to diversify the economy, improve the quality and coverage of public services and strengthen the institutionality and transparency in public management. Therefore, it is concluded that a gradual and differentiated reduction of hydrocarbon subsidies could allow a more equitable distribution of wealth and state attention, by freeing up fiscal resources to invest in other priority sectors and promoting energy efficiency.

Keywords: Hydrocarbon subsidy Bolivia; Wealth distribution; General budget of the nation.

Resumo

Este artigo analisa a história e o impacto económico-social do subsídio aos hidrocarbonetos na Bolívia. É apresentada uma descrição detalhada da evolução e do ambiente jurídico dos subsídios aos hidrocarbonetos na Bolívia, bem como da produção de petróleo, gasolina e gasóleo no país e examina-se a desigualdade económica entre os departamentos bolivianos em relação ao orçamento do Estado. alocados para subsidiar os hidrocarbonetos. A metodologia utilizada é uma revisão literária histórica. Os resultados indicam que o subsídio aos hidrocarbonetos aumentou o consumo de combustíveis, especialmente gasolina e gasóleo, mas também gerou desafios económicos e ambientais. A distribuição da riqueza na Bolívia tem sido historicamente desigual, com importantes disparidades regionais e sociais entre os departamentos com maior peso económico em comparação com aqueles com maior pobreza. Inicialmente, o subsídio aos hidrocarbonetos procurou contribuir para uma distribuição mais equitativa da riqueza e da atenção do Estado, beneficiando principalmente os sectores mais pobres. No entanto, ainda persistem desafios em termos de distribuição da riqueza e atenção do Estado, tais como a necessidade de diversificar a economia, melhorar a qualidade e cobertura dos serviços públicos e reforçar as instituições e a transparência na gestão pública. Portanto, conclui-se que uma redução gradual e diferenciada dos subsídios aos hidrocarbonetos poderia permitir uma distribuição mais equitativa da riqueza e da atenção do Estado, ao libertar recursos fiscais para investir noutros sectores prioritários e promover a eficiência energética.

Palavras-chave: Subsídio à Bolívia para hidrocarbonetos; Distribuição da riqueza; Orçamento geral da nação.

Introducción

Los hidrocarburos son pilares fundamentales de la economía global, sustentando industrias vitales como el transporte, la energía y la manufactura. Su impacto se extiende a todos los rincones del mundo, influyendo en los precios de los productos, la estabilidad financiera y la política internacional. Esta dependencia económica de los hidrocarburos genera tanto oportunidades como desafíos. Por un lado, impulsa el crecimiento económico y el desarrollo industrial, proporcionando empleo y generando ingresos significativos para los países productores. Sin embargo, también crea vulnerabilidades, como la volatilidad de los precios del petróleo, la exposición a crisis geopolíticas y el riesgo de daños ambientales. En este contexto, entender el papel de los hidrocarburos en la economía global es esencial para abordar los desafíos y aprovechar las oportunidades en el camino hacia un desarrollo sostenible.

Bolivia como en muchos países en vías de desarrollo, ha implementado la subvención de combustibles como una política pública con el objetivo de reducir el costo de la gasolina y el diésel para los consumidores finales, particularmente esta política se ha mantenido durante varias décadas y ha tenido un impacto significativo en la economía y la sociedad del país.

Según datos del Banco Mundial (2021), Bolivia es uno de los países con mayor nivel de subvención de combustibles en América Latina y el Caribe. En atención a lo anterior, para el año 2019, el país gastó alrededor del 2,3% de su PIB en subsidios a la gasolina y el diésel, lo que representa una cifra significativa en comparación con otros países de la región.

Desde el punto de vista histórico, la subvención de combustibles en Bolivia se remonta a la década de 1970, cuando el gobierno implementó esta política con el objetivo de fomentar el desarrollo económico y social del país. Desde entonces, la política se ha mantenido y se ha convertido en una medida popular, especialmente entre los sectores más vulnerables como comenta Rojas (2019). Sin embargo, la subvención de combustibles también ha generado críticas y controversias. Por un lado, algunos expertos argumentan que la política es insostenible a largo plazo y genera un impacto negativo en la economía del país. Según un estudio del Fondo Monetario Internacional (2021), la subvención de combustibles en Bolivia genera un costo fiscal significativo y reduce la capacidad del gobierno para invertir en otros sectores importantes, como la educación y la salud. Además, la

política puede generar efectos negativos en la distribución del ingreso, ya que los subsidios a los combustibles tienden a beneficiar a los sectores más acomodados de la sociedad, que son los que más consumen estos productos (Kojima y Tran, 2019).

De acuerdo a lo anterior, se generan efectos de diferente índole, por ejemplo, en lo económico, la subvención de combustibles trae consigo efectos negativos en la competitividad y la productividad del país. Según un informe del Banco Interamericano de Desarrollo (2020), la política de subsidios a los combustibles en Bolivia ha desincentivado la inversión en energías renovables y ha frenado el desarrollo de un mercado energético más competitivo y eficiente. Además, la política puede generar efectos negativos en la balanza comercial del país, ya que el consumo de combustibles subsidiados puede aumentar la demanda de importaciones y reducir la oferta de exportaciones (Rojas, 2019).

Con respecto a lo social, la subvención de combustibles también tiene un impacto significativo en Bolivia. Por un lado, la política puede contribuir a reducir la pobreza y la desigualdad, ya que los subsidios a los combustibles pueden representar una transferencia de ingresos a los sectores más vulnerables de la sociedad (Rojas, 2019). Sin embargo, la política también puede generar efectos negativos en la calidad del aire y la salud pública, ya que el consumo de combustibles fósiles contribuye a la contaminación atmosférica y a problemas de salud como enfermedades respiratorias y cardiovasculares (Kojima y Tran, 2019). Además, la política puede generar efectos negativos en la movilidad urbana y el transporte público, ya que el consumo de combustibles subsidiados puede fomentar el uso de vehículos particulares en detrimento de opciones más sostenibles y eficientes (Banco Interamericano de Desarrollo, 2020).

Seguidamente, en lo ambiental, la subvención de combustibles también tiene un impacto negativo, ya que fomenta el consumo de combustibles fósiles y contribuye al cambio climático. Según un informe de la Organización de las Naciones Unidas (2021), la eliminación gradual de los subsidios a los combustibles fósiles es una medida clave para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y cumplir con los objetivos del Acuerdo de París. Además, la política puede generar efectos negativos en la biodiversidad y los ecosistemas, ya que el consumo de combustibles fósiles contribuye a la deforestación y la degradación ambiental (Banco Interamericano de Desarrollo, 2020).

Lo anterior aduce al consumo de hidrocarburos por departamentos en Bolivia, donde datos de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH, 2021), muestran que en 2020 el departamento de Santa

Cruz fue el que más consumió gasolina y diésel en el país, con un total de 1.348 millones de litros y 875 millones de litros, respectivamente. Le siguen los departamentos de La Paz y Cochabamba, con un consumo de 774 millones de litros y 477 millones de litros de gasolina, y 567 millones de litros y 351 millones de litros de diésel, respectivamente.

En este contexto, es importante analizar la sostenibilidad y el impacto de la subvención de combustibles en Bolivia, tanto en lo económico como en lo social y ambiental. Además, es necesario explorar alternativas más eficientes y sostenibles para subsidiar el transporte y la energía en el país, que permitan reducir la dependencia de los combustibles fósiles y contribuir a un desarrollo más sostenible e inclusivo.

Por lo cual, el objetivo del presente artículo pretende analizar el histórico de subvenciones en los hidrocarburos y sus efectos económico – social en el estado plurinacional de Bolivia, siendo importante hacer esta recopilación histórica sobre todo al sustentar el hecho que Bolivia es uno de los países con mayor nivel de subvención de combustibles en América Latina y el Caribe.

Método

La investigación tiene enfoque cuantitativo, que, de acuerdo con Escobar y Vargas (2020), permite "realizar un análisis objetivo y sistemático de los datos, lo que facilita la identificación de patrones y relaciones entre las variables" (p. 60). Este enfoque es coherente con la metodología deductiva analítica objetivista desarrollada en la investigación, pues denota la demostración de una realidad particular con los conocimientos generales sobre el tema de las subvenciones a los hidrocarburos y sus efectos económico – social en Bolivia.

Bajo este contexto, el tipo de investigación es científica básica explicativa siendo relevante en este contexto, ya que, como señala González et al. (2021), "permite comprender las causas y consecuencias de los fenómenos estudiados, así como establecer relaciones causales entre las variables" (p. 85). En el caso de las subvenciones a los hidrocarburos en Bolivia, esta metodología ayudará a explicar los efectos económicos y sociales de las políticas de subvención; el diseño es no experimental.

La recolección de información documental se adecúa de acuerdo al estudio de las variables que no son controlables ni manipulables, como las subvenciones a los hidrocarburos (Pérez & Salazar, 2020), permite "recopilar y analizar datos históricos y estadísticos ya registrados, facilitando la identificación de tendencias y patrones en el tiempo" (Pérez & Salazar, 2020, p. 110). La

información es obtenida del Instituto Nacional de Estadística (INE) y de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH) que representan los medios más importantes para el estudio de histórico de subvenciones en los hidrocarburos y sus efectos económico – social en el estado plurinacional de Bolivia.

Por otra parte, el diseño es no experimental y por ende longitudinal utilizado para estudiar la evolución de las subvenciones y sus efectos a lo largo del tiempo, el cual, de acuerdo con Rivera y Castillo (2020), "el análisis longitudinal permite observar cambios y tendencias en un periodo determinado, lo que contribuye a una mejor comprensión del fenómeno estudiado" (p. 134).

Fundamento de los hidrocarburos bolivianos: realidades y expectativas

El precio del petróleo ha experimentado una gran volatilidad en las últimas décadas, impulsado por factores como la oferta y la demanda, los conflictos geopolíticos y las crisis económicas. En la década de 1970 del siglo pasado, el precio del petróleo experimentó un fuerte aumento debido a la crisis del petróleo de 1973, que fue provocada por la decisión de los países árabes de reducir la producción de petróleo en respuesta al apoyo de Estados Unidos a Israel en la Guerra de Yom Kipur (Yergin, 2008).

En la década de 1980, el precio del petróleo experimentó una fuerte caída debido a la sobreoferta de petróleo en el mercado y la crisis económica mundial. En la década de 1990, el precio del petróleo se mantuvo relativamente estable, con algunas fluctuaciones debido a conflictos geopolíticos como la Guerra del Golfo Pérsico (Maugeri, 2012).

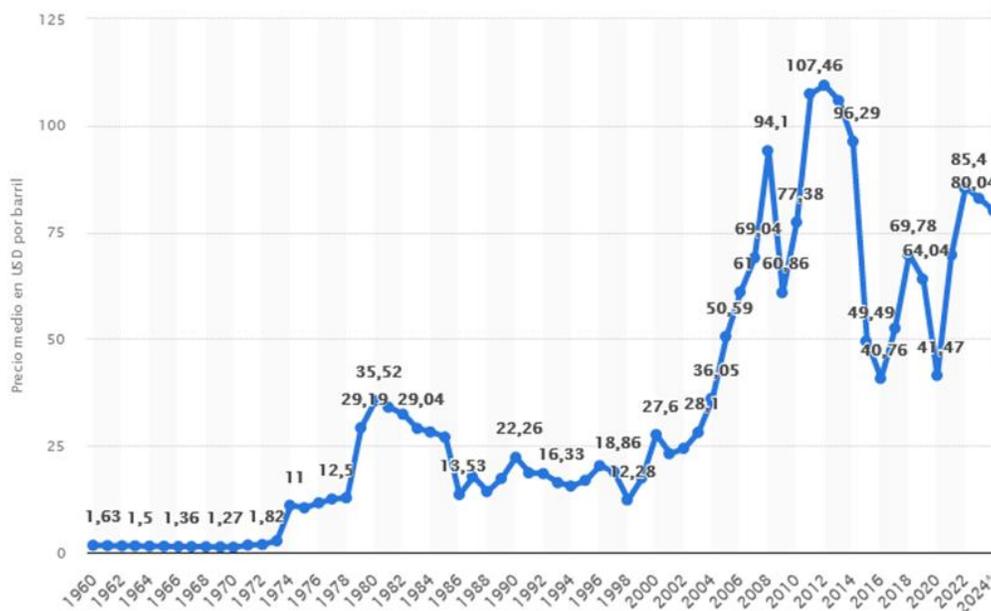
En la década de inicios del nuevo siglo (2000), el precio del petróleo experimentó un fuerte aumento debido a la creciente demanda de países emergentes como China y la India, y a la reducción de la producción de petróleo en países como Venezuela e Irak. En 2008, el precio del petróleo alcanzó su máximo histórico de 147 dólares por barril, pero luego experimentó una fuerte caída debido a la crisis económica mundial (Maugeri, 2012).

En la década de 2010, el precio del petróleo experimentó una gran volatilidad debido a factores como la sobreoferta de petróleo en el mercado, la crisis económica en Europa y la creciente producción de petróleo de esquisto en Estados Unidos. En 2014, el precio del petróleo experimentó una fuerte caída debido a la decisión de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) de no reducir la producción de petróleo, lo que llevó a una sobreoferta en el mercado. En 2016, la OPEP y otros países productores de petróleo acordaron reducir la producción de petróleo para

estabilizar el precio, lo que llevó a un aumento del precio del petróleo en los siguientes años (Bordoff y Lin, 2019).

Lo redactado anteriormente se concreta en la gráfica 1 que muestra el histórico del barril de petróleo desde 1980 hasta la actualidad.

Gráfica 1: Histórico del precio del barril de petróleo a nivel mundial



Nota: Tomado de Statista (2024)

Las refinerías de hidrocarburos en Bolivia tienen una historia que se remonta a principios del siglo XX. La primera refinería de hidrocarburos en Bolivia fue construida en 1916 por la empresa estadounidense Standard Oil en la ciudad de Cochabamba. Esta refinería tenía una capacidad de procesamiento de 500 barriles de petróleo por día (Barrón, 2010).

En 1936, el gobierno boliviano creó la empresa estatal Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) para administrar la exploración, producción y comercialización de hidrocarburos en el país. En 1939, YPFB construyó una segunda refinería en la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, con una capacidad de procesamiento de 1.000 barriles de petróleo por día (YPFB, 2021).

Para la década de 1960, se construyeron dos nuevas refinerías en Bolivia: la refinería de La Paz, en 1963, y la refinería de Oruro, en 1969. Estas refinerías fueron construidas por empresas extranjeras, pero su administración estaba a cargo de YPFB (Barrón, 2010).

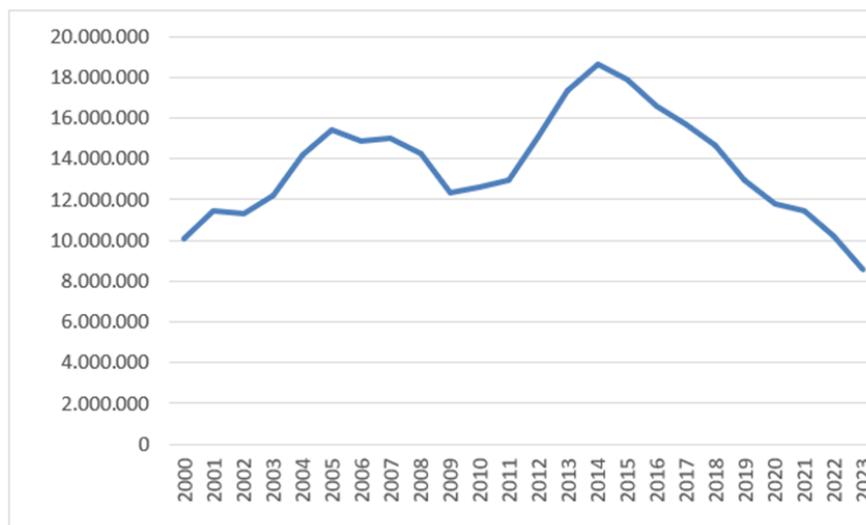
En 1990, el gobierno boliviano implementó una serie de reformas económicas que incluyeron la privatización de varias empresas estatales, entre ellas YPFB. En 1996, la empresa brasileña Petrobras adquirió el 50% de las acciones de YPFB y asumió la administración de las refinerías del país (Barrón, 2010).

Una de las últimas medidas gubernamentales fue en 2006, el presidente Evo Morales nacionalizó los hidrocarburos bolivianos y recuperó la administración de YPFB y las refinerías del país. Desde entonces, el gobierno boliviano ha invertido en la ampliación y modernización de las refinerías, con el objetivo de aumentar la producción de combustibles y reducir la dependencia de las importaciones (YPFB, 2021).

En la actualidad, Bolivia cuenta con cuatro refinerías de hidrocarburos: la refinería de Cochabamba, la refinería de Santa Cruz de la Sierra, la refinería de La Paz y la refinería de Oruro. Estas refinerías tienen una capacidad de procesamiento conjunta de 110.000 barriles de petróleo por día (YPFB, 2021).

La producción petrolera en Bolivia se concreta en la gráfica 2, expresada en miles de barriles, desde el año 2000 hasta el 2023.

Gráfica 2: Bolivia: Producción de Petróleo en millones de barriles.



Nota: Elaboración propia con base a datos del INE (2024)

Según datos de YPFB, la producción de gasolina en Bolivia en 2020 fue de 1,7 millones de metros cúbicos, lo que equivale a aproximadamente 10,7 millones de barriles. La refinería de Santa Cruz

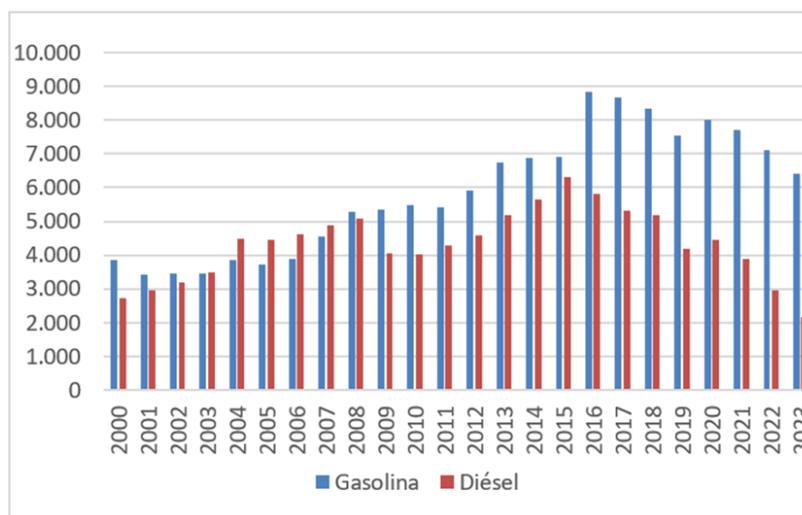
de la Sierra fue la que más gasolina produjo, con un total de 709.000 metros cúbicos, seguida por la refinería de Cochabamba, con 619.000 metros cúbicos (YPFB, 2021).

En cuanto a la producción de diésel, Bolivia produjo 2,1 millones de metros cúbicos en 2020, lo que equivale a aproximadamente 13,2 millones de barriles. La refinería de Santa Cruz de la Sierra también fue la que más diésel produjo, con un total de 904.000 metros cúbicos, seguida por la refinería de Cochabamba, con 644.000 metros cúbicos (YPFB, 2021).

Es importante destacar que la producción de combustibles en Bolivia ha experimentado un crecimiento significativo en las últimas dos décadas, gracias a las inversiones en la ampliación y modernización de las refinerías. En 2000, la producción de gasolina y diésel en Bolivia era de aproximadamente 4,5 millones de barriles en total, mientras que en 2020 la producción conjunta fue de aproximadamente 23,9 millones de barriles (YPFB, 2021).

Sin embargo, a pesar del aumento en la producción, Bolivia todavía importa una parte significativa de los combustibles que consume. En 2020, el país importó 2,6 millones de metros cúbicos de gasolina y 3,5 millones de metros cúbicos de diésel, principalmente de Brasil y Argentina (YPFB, 2021).

Gráfica 3: Bolivia: Producción de Gasolina y Diesel en miles de barriles.



Nota: Elaboración propia con base a datos del INE (2024)

Desde la década de 1980, el gobierno boliviano ha implementado una política de subvenciones a los hidrocarburos, que consiste en la venta de combustibles a precios por debajo de los costos de producción y comercialización. La gasolina y el diésel son los combustibles más subvencionados

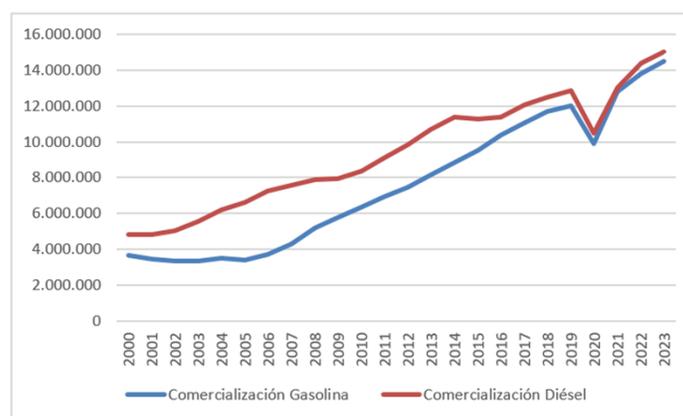
en Bolivia, con un precio al consumidor que se mantiene por debajo de los precios internacionales (Klein y Altamirano, 2018).

En 2005 se promulga la Ley 3058 de Hidrocarburos, donde se ratifica las subvenciones a los hidrocarburos en Bolivia. Esta ley establece que el Estado es el único propietario de los hidrocarburos en el subsuelo boliviano y que YPFB es la empresa estatal encargada de su exploración, explotación, producción, comercialización y transporte (YPFB, 2021). Esta misma norma (Ley 3058) también establece que el Estado puede establecer precios máximos y mínimos para los combustibles, y que las subvenciones deben ser financiadas con recursos del Tesoro General de la Nación (TGN) (Klein y Altamirano, 2018).

Para el 2010, el gobierno boliviano implementó un sistema de bandas móviles para ajustar los precios de los combustibles en función de los precios internacionales. Este sistema establece un rango de precios para cada combustible, que se ajusta mensualmente en función de los precios internacionales y la variación del tipo de cambio. Si el precio internacional supera el rango máximo establecido, el gobierno puede aumentar el precio interno del combustible, pero si el precio internacional está por debajo del rango mínimo, el gobierno debe mantener la subvención (Klein y Altamirano, 2018).

En el caso de los combustibles, la comercialización de estos se despliega en la gráfica 4, concretando por su tipo gasolina y diésel.

Gráfica 4: Bolivia: Comercialización de Gasolina y Diesel en millones de barriles.



Nota: Elaboración propia con base a datos del INE (2024)

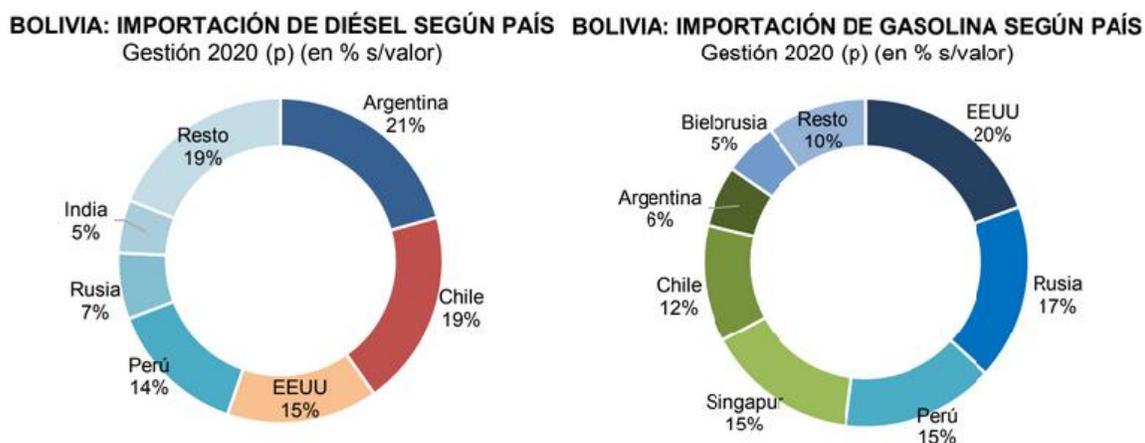
Los recursos destinados a la subvención de los hidrocarburos en Bolivia provienen principalmente de los ingresos por la exportación de gas natural y otros hidrocarburos. Según datos del MEFP, en

la gestión 2020, los ingresos por la exportación de hidrocarburos ascendieron a 2.819 millones de dólares, lo que representó el 37,5% del total de los ingresos por exportaciones del país (MEFP, 2021).

De los ingresos por la exportación de hidrocarburos, una parte importante se destina a la subvención de los combustibles en el mercado interno, con el objetivo de mantener bajos los precios y beneficiar a la población de menores ingresos. Según datos del MEFP, en la gestión 2020, la subvención de los combustibles ascendió a 1.448 millones de dólares, lo que representó el 51,3% del total de los ingresos por la exportación de hidrocarburos (MEFP, 2021). Esta relación se acrecentó mucho más en las últimas gestiones.

En la gráfica 5 se puede identificar el origen de las importaciones de gasolina y diésel.

Gráfica 5: Bolivia: Origen de la importación de gasolina y diésel.



Nota: Extraído de IBCE (2024)

Resultados y su discusión

Las subvenciones a los hidrocarburos en Bolivia han tenido efectos positivos y negativos en la economía del país. Por un lado, han permitido mantener bajos los precios de los combustibles, lo que ha beneficiado a la población de menores ingresos y ha impulsado el consumo y la producción de otros bienes y servicios. Por otro lado, han generado un costo fiscal significativo para el gobierno, que ha tenido que financiar las subvenciones con recursos del Tesoro General de la Nación, lo que ha limitado la capacidad del Estado para invertir en otros sectores prioritarios, como educación, salud y seguridad (Klein y Altamirano, 2018).

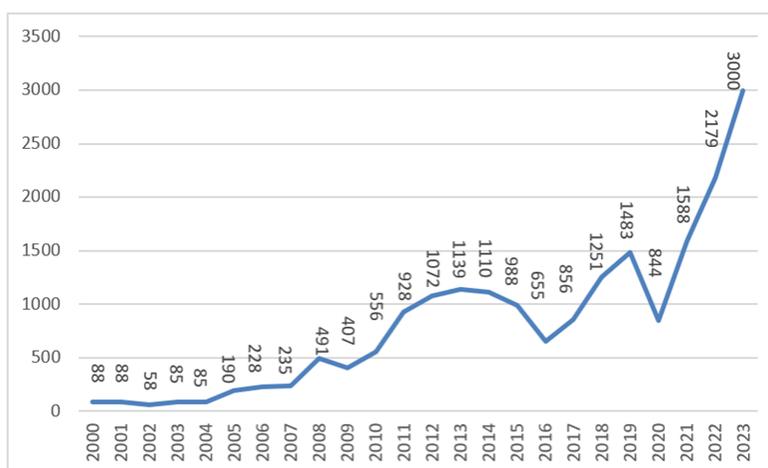
Desde el punto de vista de la distribución equitativa, se evidencia que esta subvención favorece a los departamentos con mayor crecimiento económico, y esto en relación a su mayor consumo de los hidrocarburos. Sin embargo, no existe una consideración proporcional con aquellos departamentos que requieren mayor atención por su disminuida participación poblacional y económica en el país.

La subvención de los combustibles en Bolivia ha tenido un impacto significativo en el PGE, ya que ha limitado la capacidad del Estado para invertir en otros sectores prioritarios, como educación, salud y seguridad. Según datos del MEFP, en la gestión 2020, la inversión pública ascendió a 6.007 millones de dólares, lo que representó el 21,7% del PGE (MEFP, 2021). Sin embargo, esta cifra es inferior a la inversión pública que se hubiera podido realizar si no se destinara una parte importante de los ingresos por la exportación de hidrocarburos a la subvención de los combustibles.

Además, la subvención de los combustibles en Bolivia ha generado efectos adversos en el medio ambiente, ya que ha incentivado el consumo de combustibles fósiles y ha desalentado la inversión en energías renovables y la eficiencia energética. Según datos del MEFP, en la gestión 2020, la inversión en energías renovables ascendió a 43 millones de dólares, lo que representó el 0,7% del total de la inversión pública (MEFP, 2021).

En la gráfica 6, se observa el crecimiento exponencial en la inversión destinada a la compra de gasolina y diésel principalmente a partir del año 2021.

Gráfica 6: Bolivia: Valor de importación de Hidrocarburos en Millones de dólares.

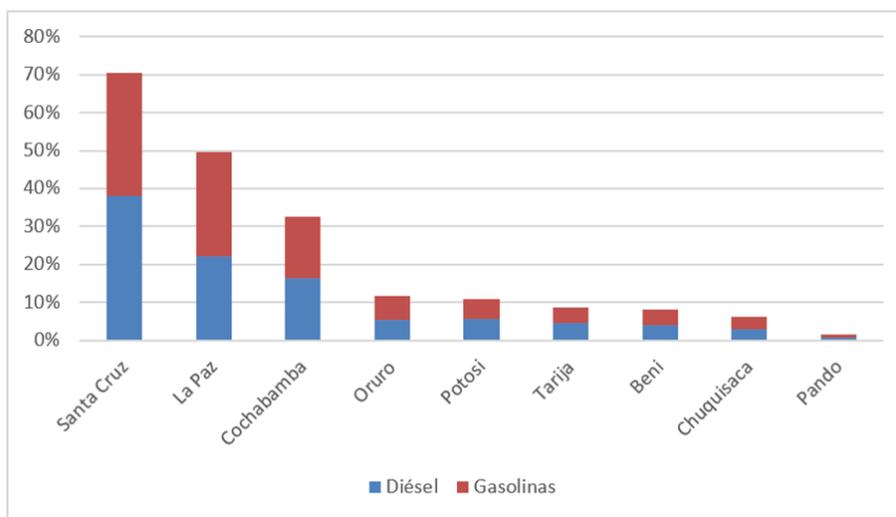


Nota: Elaboración propia con base a datos de IBCE (2024)

En 2020, el gobierno boliviano anunció una reducción gradual de las subvenciones a los hidrocarburos, con el objetivo de reducir el costo fiscal y promover la eficiencia energética. Esta reducción se implementará de forma gradual y diferenciada, según el nivel de ingresos de la población y la región geográfica.

En la gráfica 7 se puede apreciar la participación porcentual del consumo de los hidrocarburos por departamentos, dando que los departamentos de mayor crecimiento económico como son Santa Cruz, La Paz y Cochabamba, son los que absorben el mayor consumo de los hidrocarburos, dejando al resto de los departamentos que precisamente son los de menor crecimiento económico el mínimo del consumo y por consiguiente, los beneficios de la subvención no están de acuerdo al verdadero requerimiento de las zonas más pobres.

Gráfica 7: Bolivia: Comercialización de Gasolina y Diesel por Departamentos.



Nota: Elaboración propia con base a datos de MHE (2023)

Considerando la disminución significativa en la producción propia del país de los hidrocarburos, se establece una necesidad cada vez mayor de destinar fondos del Tesoro General de la Nación para cubrir esta necesidad. Tomando en cuenta que la producción propia de hidrocarburos no cubre siquiera un 1% del total requerido.

La tabla 1 muestra un resumen de la relación de la producción, importación y comercialización de la gasolina y el diésel desde el año 2000 al 2023.

Tabla 1: Bolivia, Producción, Importación, Comercialización y Valor de Importación de Gasolina y Diésel.

Año	En miles de barriles						Valor Importación en millones de Dólares
	Producción		Importación		Comercialización		
	Gasolina	Diésel	Gasolina	Diésel	Gasolina	Diésel	
2000	3.853	2.738	3.657.250	4.833.782	3.661.103	4.836.520	88
2001	3.439	2.955	3.454.618	4.824.773	3.458.057	4.827.728	88
2002	3.449	3.198	3.354.409	5.016.650	3.357.858	5.019.848	58
2003	3.450	3.488	3.348.509	5.571.380	3.351.959	5.574.868	85
2004	3.866	4.496	3.488.679	6.194.620	3.492.545	6.199.116	85
2005	3.726	4.450	3.416.908	6.619.448	3.420.634	6.623.898	190
2006	3.877	4.615	3.745.076	7.275.779	3.748.953	7.280.394	228
2007	4.558	4.880	4.320.344	7.582.239	4.324.902	7.587.119	235
2008	5.291	5.077	5.207.301	7.864.776	5.212.592	7.869.854	491
2009	5.363	4.053	5.757.568	7.943.949	5.762.931	7.948.001	407
2010	5.491	4.035	6.360.242	8.346.906	6.365.733	8.350.942	556
2011	5.429	4.274	6.950.485	9.104.939	6.955.914	9.109.214	928
2012	5.926	4.591	7.470.884	9.831.028	7.476.810	9.835.619	1.072
2013	6.761	5.192	8.132.932	10.664.455	8.139.692	10.669.648	1.139
2014	6.877	5.646	8.827.495	11.355.508	8.834.372	11.361.155	1.110
2015	6.904	6.323	9.517.680	11.268.592	9.524.584	11.274.915	988
2016	8.848	5.821	10.371.750	11.378.833	10.380.598	11.384.654	655
2017	8.659	5.327	11.065.904	12.041.800	11.074.563	12.047.126	856
2018	8.331	5.175	11.687.774	12.469.172	11.696.105	12.474.346	1.251
2019	7.534	4.180	12.021.801	12.846.811	12.029.336	12.850.991	1.483
2020	8.011	4.454	9.888.868	10.448.300	9.896.879	10.452.754	844
2021	7.698	3.885	12.813.205	13.000.707	12.820.903	13.004.592	1.588
2022	7.112	2.964	13.782.403	14.395.683	13.789.515	14.398.647	2.179
2023	6.426	2.157	14.468.511	14.990.501	14.474.937	14.992.658	3.000

Nota: Elaboración propia, en base a datos del INE, YPFB e IBCE

En Bolivia el precio de los hidrocarburos, principalmente de la Gasolina y del Diésel son fijos y muy por debajo al precio internacional de estos, puesto que en la mayoría de los países el precio de la gasolina está relacionada al precio internacional del petróleo. Como se pudo ver en el Grafico 1, el precio del petróleo mantuvo una subida constante, y en algunas gestiones permaneció inalterable, sin embargo, por todas las circunstancias que afectan a su producción y valor (conflictos bélicos, controversias entre países productores, entre otros) es muy inestable o difícil de predecir su comportamiento.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística de Bolivia (INE), el coeficiente de Gini, que mide la desigualdad en la distribución del ingreso, fue de 0,47 en 2019, lo que indica una desigualdad moderada en el país (INE, 2021). Sin embargo, esta desigualdad es más pronunciada en las regiones

más pobres y en los grupos sociales más vulnerables, como las mujeres, los indígenas y los habitantes de las zonas rurales.

En este contexto, la subvención de los hidrocarburos ha sido una política pública que ha buscado contribuir a una distribución más equitativa de la riqueza y la atención del Estado en el país. Esta subvención ha permitido mantener bajos los precios de los combustibles en el mercado interno, lo que ha beneficiado principalmente a los sectores más pobres de la población, que destinan una mayor proporción de sus ingresos al transporte y la energía.

Conclusiones

La subvención de hidrocarburos en Bolivia ha sido una política pública que ha fomentado el crecimiento del consumo de combustibles, en particular la gasolina y el diésel, pero también ha generado desafíos económicos y ambientales significativos. Esta política ha buscado contribuir a una distribución más equitativa de la riqueza y la atención del Estado, beneficiando principalmente a los sectores más pobres de la población. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos del Estado boliviano, aún persisten importantes desafíos en materia de distribución de la riqueza y atención del Estado en el país.

Es necesario diversificar la economía y reducir la dependencia de los hidrocarburos, mejorar la calidad y la cobertura de los servicios públicos, especialmente en las regiones más pobres y en los sectores sociales más vulnerables, y fortalecer la institucionalidad y la transparencia en la gestión pública. La reducción gradual de las subvenciones a los hidrocarburos es un paso importante en esta dirección, ya que permitirá liberar recursos fiscales para la inversión en otros sectores prioritarios y promover la eficiencia energética. Sin embargo, es importante que esta reducción se realice de forma gradual y diferenciada, según el nivel de ingresos de la población y la región geográfica, para evitar un impacto negativo en los sectores más vulnerables.

Aún quedan importantes desafíos por abordar en materia de distribución de la riqueza y atención del Estado en el país, lo que requiere de la implementación de políticas públicas integrales y sostenibles en el tiempo. Es necesario que se realicen más investigaciones sobre temas relacionados, como la cuantificación del parque automotor ilegal que existe en Bolivia, el impacto medioambiental y la incorporación de nuevas alternativas de combustibles limpios.

En definitiva, la reducción gradual de las subvenciones a los hidrocarburos es una oportunidad para avanzar hacia una distribución más equitativa de la riqueza y la atención del Estado en Bolivia, pero es importante abordar los desafíos pendientes de manera integral y sostenible.

Referencias

1. Agencia Nacional de Hidrocarburos. (2021). Estadísticas de hidrocarburos. Recuperado de <https://www.anh.gob.bo/estadisticas/>
2. Balance Energético Nacional. (2021) Recuperado de <https://www.mhe.gob.bo/wp-content/uploads/2023/04/BED-2021-c.pdf>
3. Banco Interamericano de Desarrollo. (2020). Bolivia: Hacia una transición energética sostenible. Recuperado de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Bolivia-Hacia-una-Transición-Energética-Sostenible.pdf>
4. Banco Mundial. (2021). Subsidios a los combustibles. Recuperado de <https://datos.bancomundial.org/indicador/ES.SUB.DSGN.GD.ZS?locations=BO>
5. Barrón, V. H. (2010). La nacionalización de los hidrocarburos en Bolivia: un análisis de sus efectos económicos. *Revista de Economía*, 14(27), 113-144.
6. Bordoff, J., y Lin, S. (2019). *The future of oil markets*. Brookings Institution.
7. Escobar, L., & Vargas, M. (2020). *Metodología de investigación en ciencias sociales: Un enfoque cuantitativo*. Editorial Académica Española.
8. Estadista, Estadísticas. Recuperado de <https://es.statista.com/estadisticas/635114/precio-medio-del-crudo-fijado-por-la-opec/>
9. Fondo Monetario Internacional. (2021). Bolivia: Informe del Artículo IV de la Consulta del FMI. Recuperado de <https://www.imf.org/es/Publications/CR/Issues/2021/03/04/Bolivia-2020-Article-IV-Consultation-Press-Release-Staff-Report-and-Statement-by-the-Executive-50489>
10. González, A., Rodríguez, J., & García, S. (2021). *Metodología de la investigación científica aplicada a las ciencias sociales*. Editorial Universitaria Ramón Areces.
11. Instituto Boliviano de Comercio Exterior (2022) Recuperado y actualizado de <https://ibce.org.bo/publicaciones-ibcecifras-pdf.php?id=898>

12. Instituto Nacional de Estadística. (2024). Recuperado de <https://www.ine.gob.bo/index.php/estadisticas-economicas/hidrocarburos-mineria/hidrocarburo-cuadros-estadisticos/>
13. Instituto Nacional de Estadística. (2021). Parque automotor. Recuperado de <https://www.ine.gob.bo/index.php/prensa/noticias/1577-parque-automotor-2020-crecio-3-3-respecto-a-2019>
14. Klein, H., y Altamirano, J. C. (2018). Subsidios a los combustibles en Bolivia: ¿una política regresiva? *Revista de Ciencias Sociales*, (28), 11-30.
15. Kojima, M., & Tran, N. (2019). The distributional impact of energy subsidy reform in Bolivia. *Energy Policy*, 125, 17-28. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2018.09.017>
16. Maugeri, L. (2012). *The age of oil: The mythology, history, and future of the world's most controversial resource*. Praeger.
17. MEFP. (2021). Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de Bolivia. Recuperado de <https://www.economia.gob.bo/>
18. MHE (2023). Ministerio de Hidrocarburos y Energía de Bolivia. Recuperado de <https://www.mhe.gob.bo/wp-content/uploads/2023/04/BED-2021-c.pdf>
19. Organización de las Naciones Unidas. (2021). Informe sobre la brecha de emisiones 2021. Recuperado de <https://www.unenvironment.org/resources/emissions-gap-report-2021>
20. Pérez, C., & Salazar, L. (2020). *Diseños de investigación en ciencias sociales: Fundamentos y aplicaciones*. Editorial Universitaria Iberoamericana.
21. Periódico El Deber. (2021). Gobierno reduce subsidio a diésel y gasolina en 3%. Recuperado de <https://www.eldeber.com.bo/economia/Gobierno-reduce-subsidio-a-diesel-y-gasolina-en-3-20210520-0033.html>
22. Periódico Página Siete. (2021). Subsidio a combustibles en Bolivia es uno de los más altos de la región. Recuperado de <https://www.paginasiete.bo/economia/2021/2/28/subsidio-a-combustibles-en-bolivia-es-uno-de-los-mas-altos-de-la-region-227046.html>
23. Periódico Los Tiempos. (2021). Consumo de hidrocarburos cayó 8% en 2020. Recuperado de https://www.lostiempos.com/economia/hidrocarburos/20210126/consumo-hidrocarburos-cayo-8-2020_342216_112116.html
24. Rivera, M., & Castillo, J. (2020). *Métodos y técnicas de investigación en ciencias sociales*. Universidad Nacional Autónoma de México.

25. Rodríguez, C., & Pérez, E. (2020). Analytical Deductive Methodology for Economic Studies. *Economic Journal*, 25(3), 45-58.
26. Rojas, J. (2019). La subvención de combustibles en Bolivia: ¿una política insostenible? Recuperado de <https://www.larepublica.pe/economia/1484638-la-subvencion-de-combustibles-en-bolivia-una-politica-insostenible>
27. Smith, A., & Johnson, B. (2018). Quantitative Methods in Economic Analysis. *Journal of Economic Research*, 15(2), 123-135.
28. Yergin, D. (2008). *The prize: The epic quest for oil, money, and power*. Simon and Schuster.
29. YPFB (2021). Nuestras refinерías. Recuperado de <https://www.ypfb.gob.bo/index.php/nuestras-refinerias>
30. YPFB (2021). Informe anual 2020. Recuperado de https://www.ypfb.gob.bo/images/stories/transparencia/informe_anual/2020/Informe_Anual_2020_YPFB_version_digital.pdf

© 2024 por el autor. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).