



# Subvención a Hidrocarburos Reforma Urgente

La Paz, noviembre de 2025





# Seguridad energética

La seguridad energética es entendida como la disponibilidad **ininterrumpida** de fuentes de energía a un precio asequible.  
(University of Plymouth, 2025).

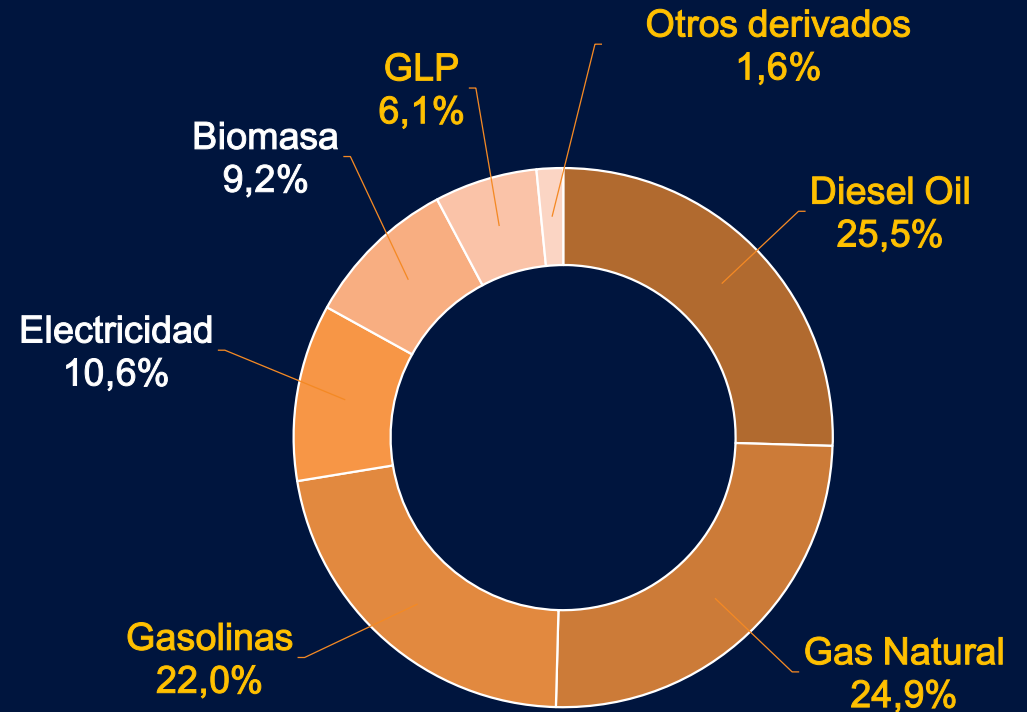
# Lo que no se produce, se importa

Bolivia: Consumo final de energía por tipo de energético - 2023

# 80%

Del consumo energético en Bolivia depende de hidrocarburos

- **Principal indicador energético.**  
Relacionado con la seguridad y autosuficiencia. Debería ser considerado en la planificación energética.
- **Diésel es el energético de mayor consumo en Bolivia.**
- **La electricidad representa solo el 10% del total pero el 70% de la generación proviene de termoeléctricas.**



# Subvención como incentivo al consumo energético

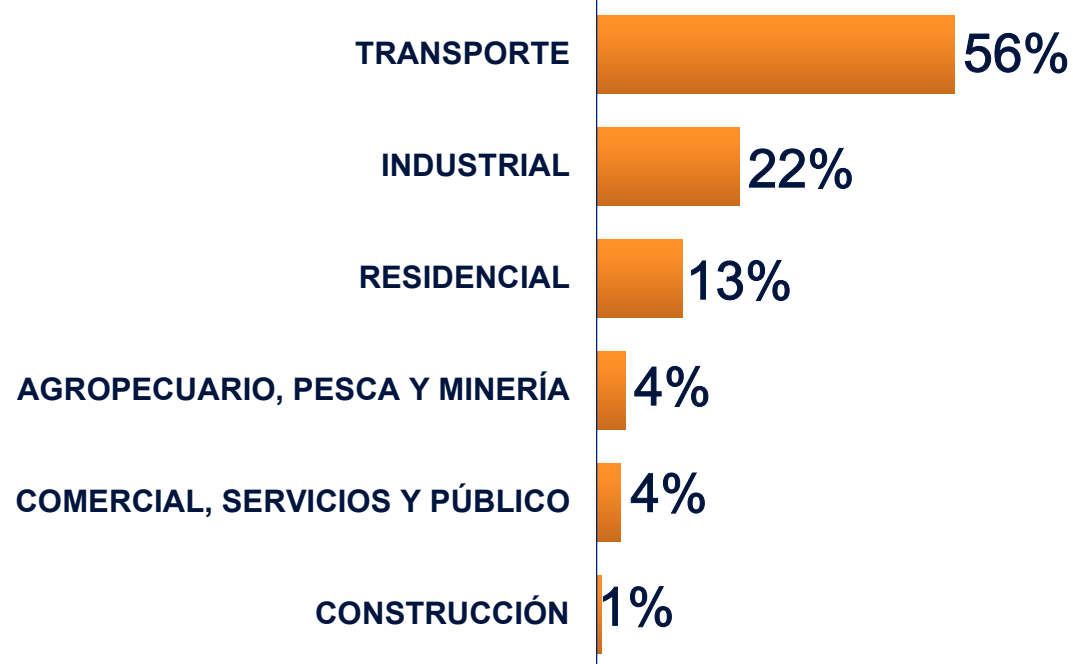
**56%**

De la energía la consume el transporte público y privado.

> Es un problema común en LAC, pero Bolivia se encuentra por encima del promedio regional que es de 40%

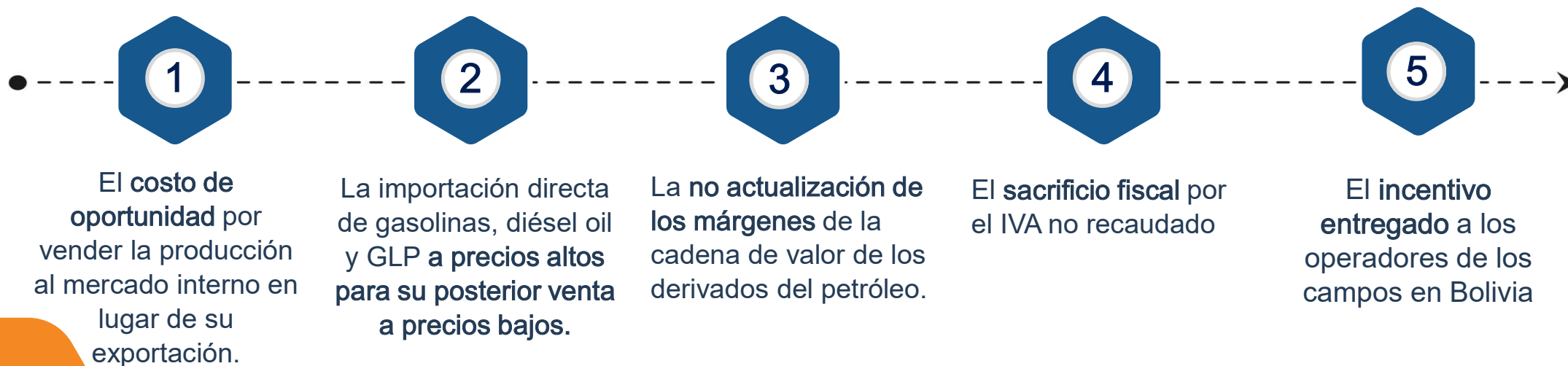
> La subvención es un incentivo al consumo de energía, y a la ineficiencia energética.

BOLIVIA: CONSUMO ENERGÉTICO FINAL POR SECTOR - 2023



# Subvención

La subvención es entendida como un aporte económico **temporal** percibido por una persona o grupo de personas desde un organismo público.



# Un precio irreal mató la exploración petrolera en Bolivia

> D.S. 27691 fijó el precio del barril de petróleo en Bolivia en 27,11\$us/Bbl desde agosto de 2004.

> D.S. 27992 congeló los precios de gasolina, diésel y GLP al abrogar las normas que permitían ajustarlos por tipo de cambio y precios internacionales.





# El problema

# Caída en la producción de hidrocarburos líquidos

# -62%

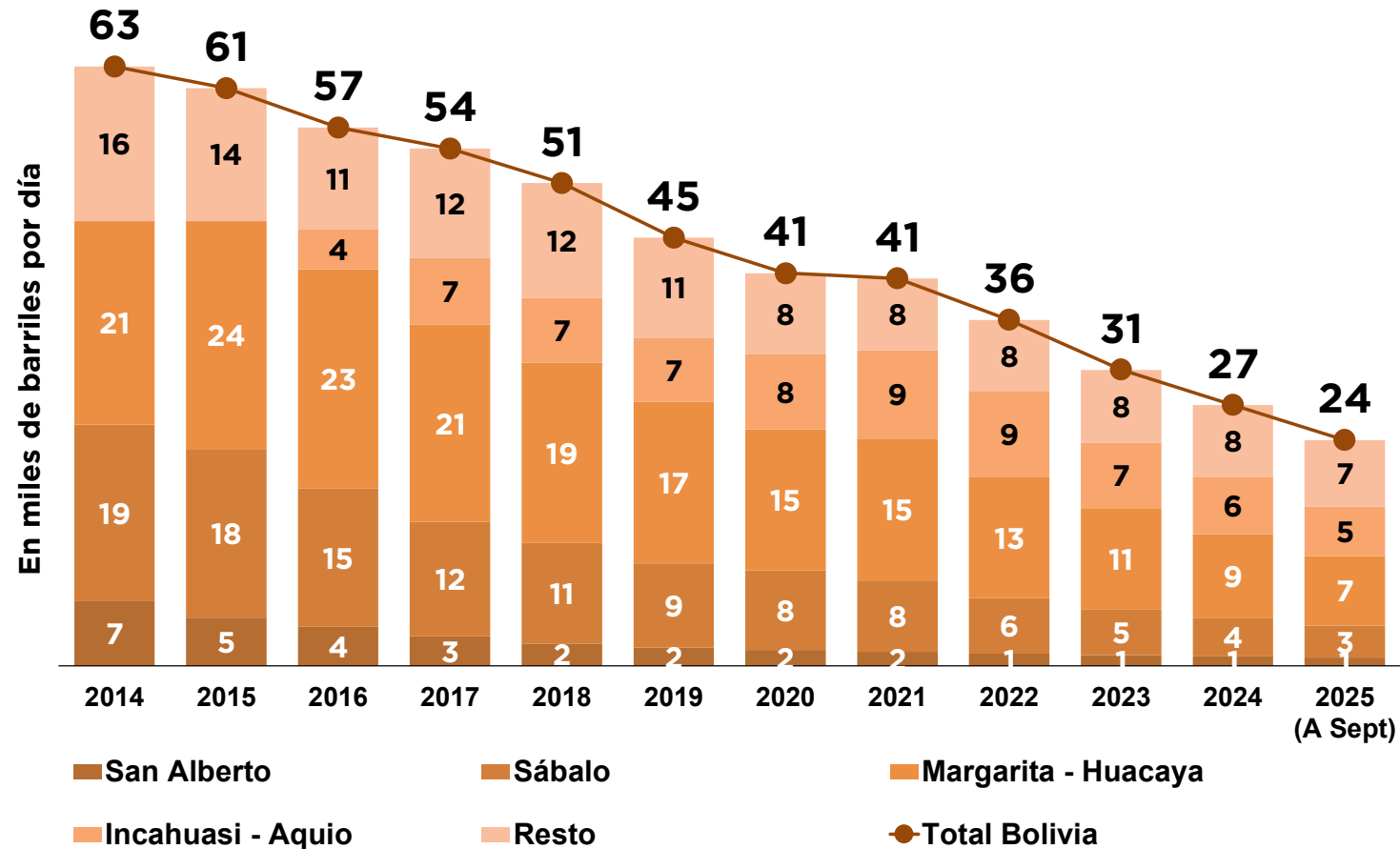
entre 2014 - 2025



Agotamiento de campos petrolíferos. 

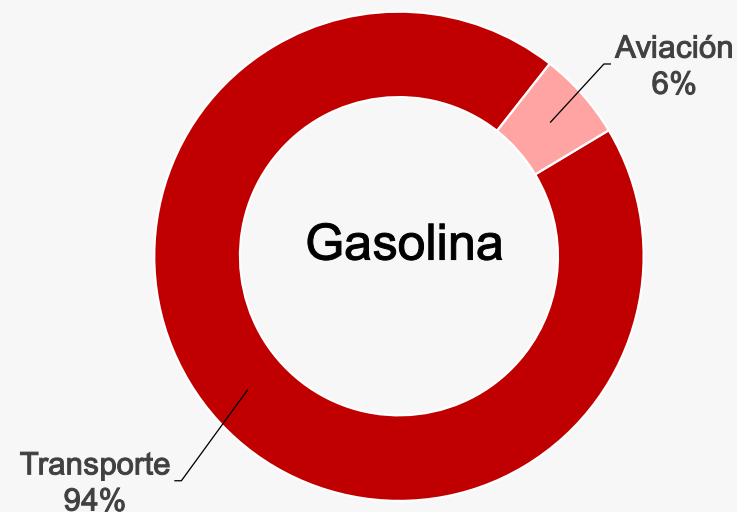
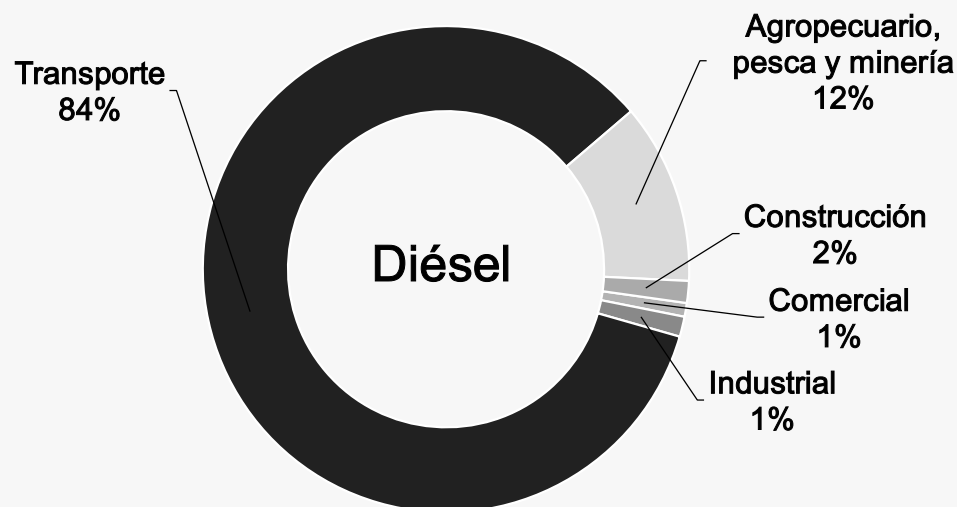
Nula exploración petrolífera desde 2004. 

Declinación en campos gasíferos (condensado). 



Fuente: MHE; YPFB, GADSC, GADT

# Quiénes son los consumidores finales de gasolina y diésel en Bolivia



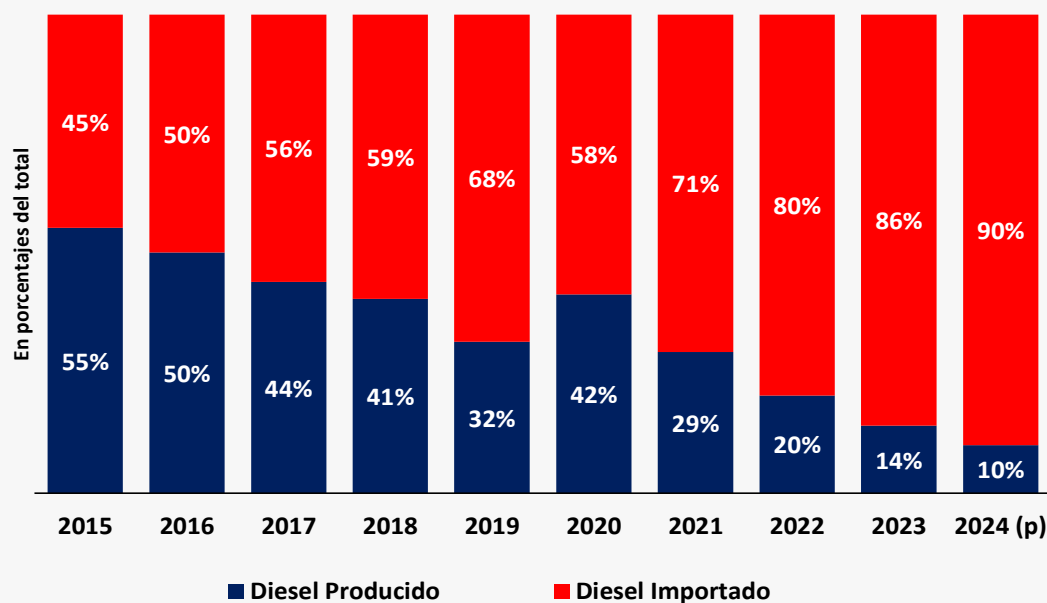
Fuente: MHE: Balance Energético Nacional

- Cualquier cambio afecta al transporte público y privado.

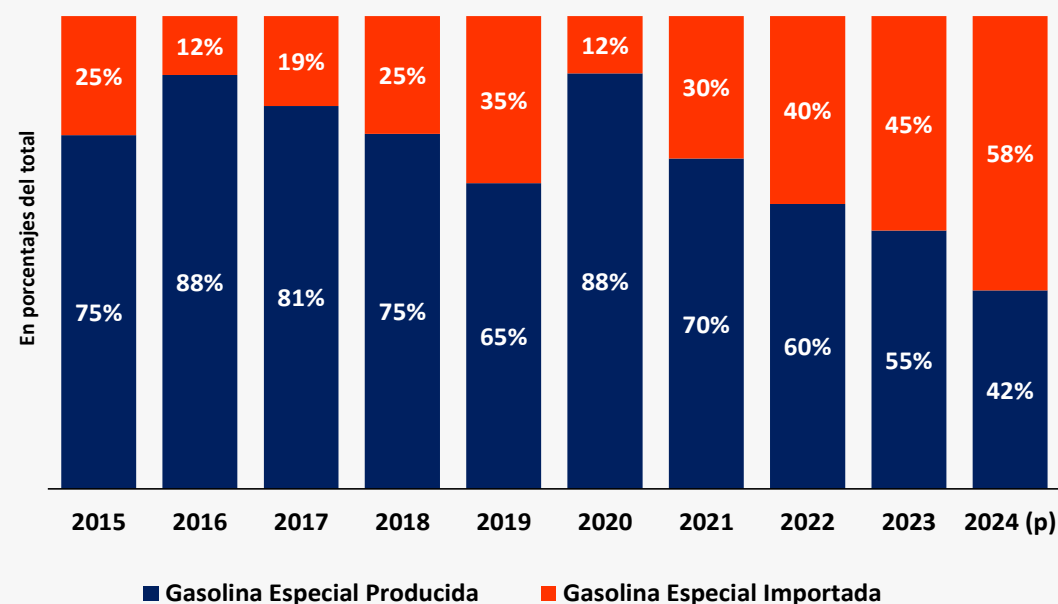
- Ambos energéticos se comercializan con una subvención directa.

# Composición del diésel y gasolina producidos vs importados

Bolivia: Producción e importación de diésel



Bolivia: Producción e importación de gasolina



Fuente: MHE: Balance Energético Nacional 2019 – 2023, Declaraciones Presidente del Estado Plurinacional

# Caída en la producción de gas natural

# -54%

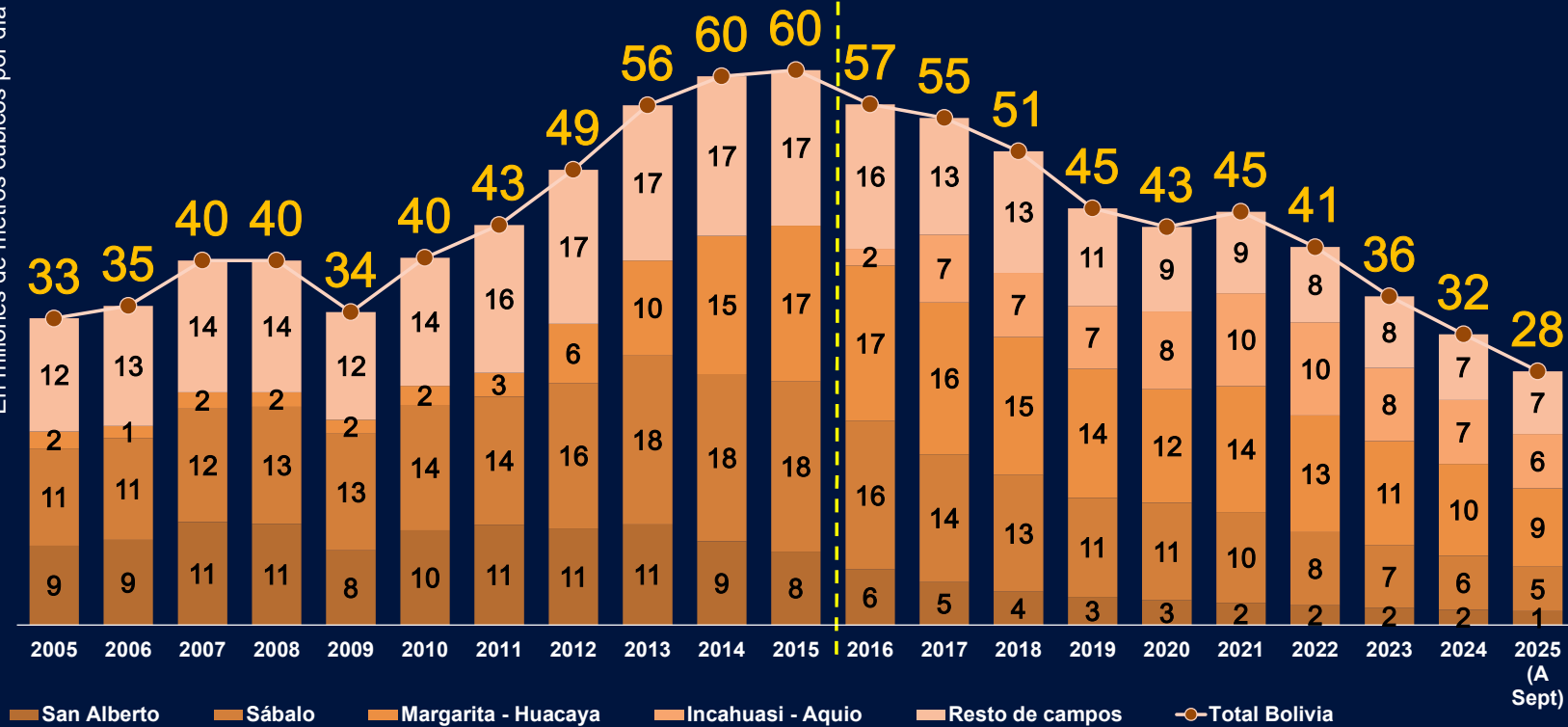
entre 2015 - 2025

## Producción promedio diaria de gas natural

- Sobre explotación en la producción de GN (+81%)
- Reservas descubiertas a fines de 90's
- Mercados en firme de largo plazo.

- Declinación de campos.
- Poca actividad exploratoria.
- Pérdida de participación de mercado.

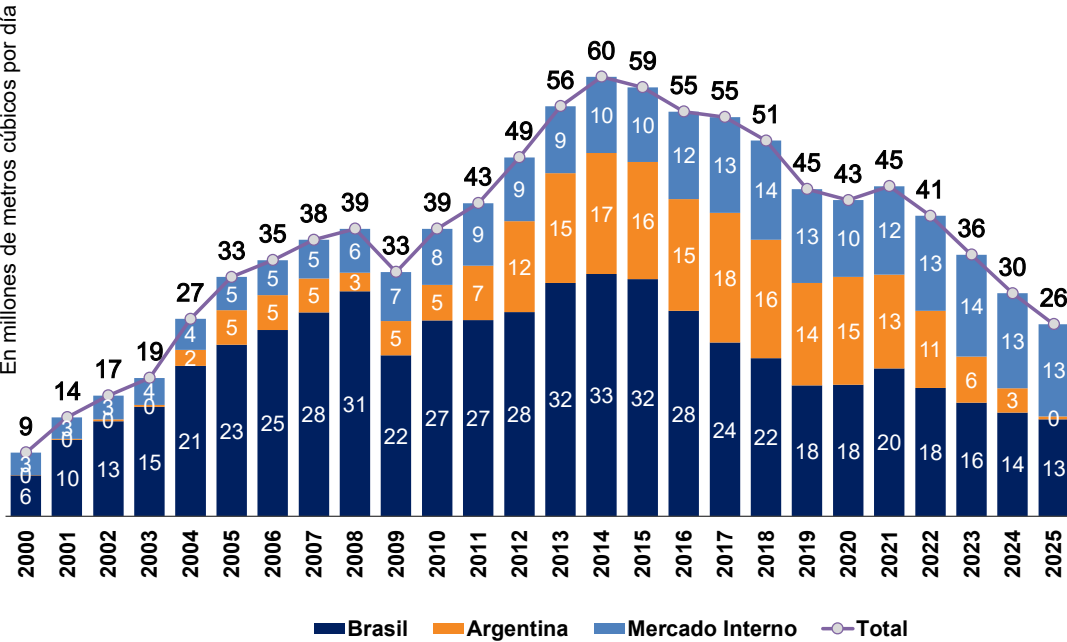
En millones de metros cúbicos por día



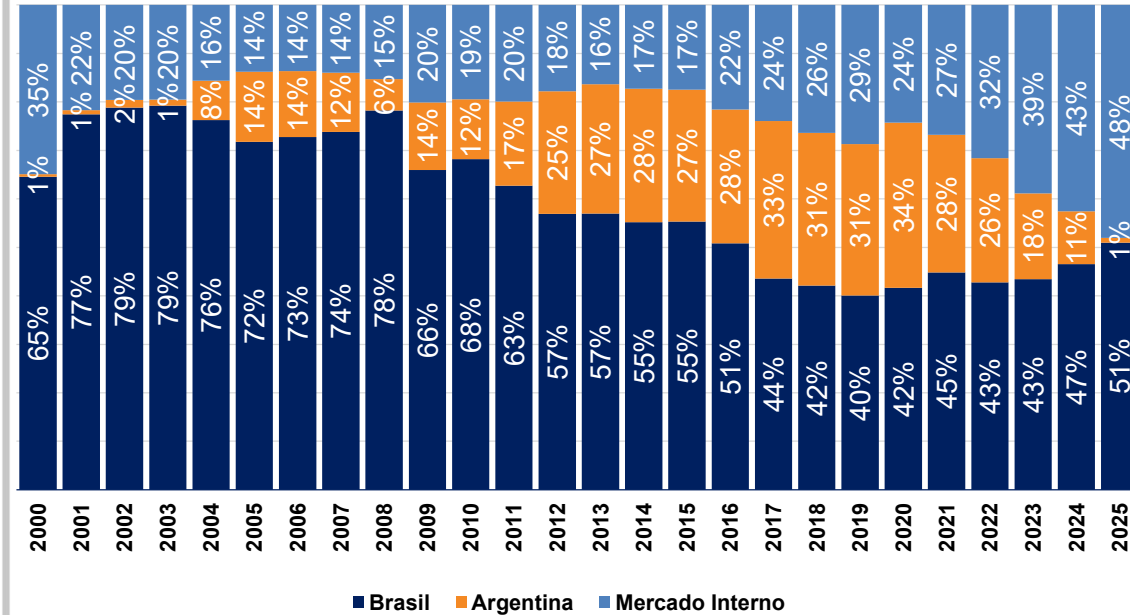
Fuente: MHE; YPFB, GADSC, GADT

# El país produce menos, exporta menos

Comercialización promedio diaria de gas natural



Composición de mercado para el gas natural



**MENOS DIVISAS PARA EL PAÍS**

> Cuando el 80% de la producción se exportaba, las regalías e IDH se valoraban a precio de exportación.

> Actualmente, la mitad de la producción va al mercado interno, y la regalía e IDH se valoran a ese precio.

Por tanto, hay un efecto por menor producción y menor precio.

# Caída en producción y pérdida de mercados



## Pérdida Mercado Argentino e implicancias en Planta Separadora de Líquidos

La menor exportación significó menos Propano y Butano en la PSL – Gran Chaco y, por lo tanto menos GLP para consume interno



## Gas seco con menor contenido de licuables

A medida que declinan los reservorios se tiene un gas más seco, con menos contenido de licuables



# Autarquía energética

La autarquía energética es entendida como la capacidad de un país de cubrir la demanda energética con oferta local (OLADE, 2024)

**Bolivia cada vez produce menos de los energéticos que consume e importa más.**



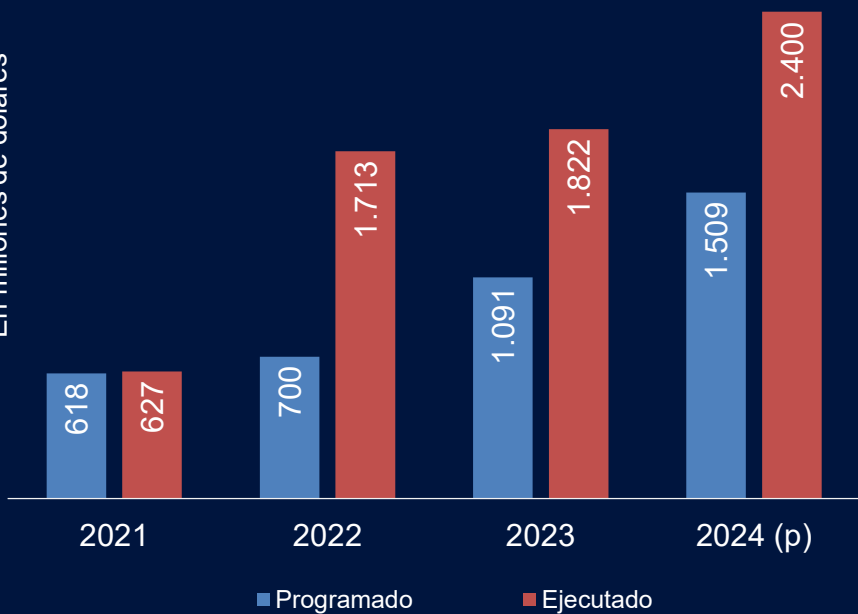
# Implicancias de los problemas



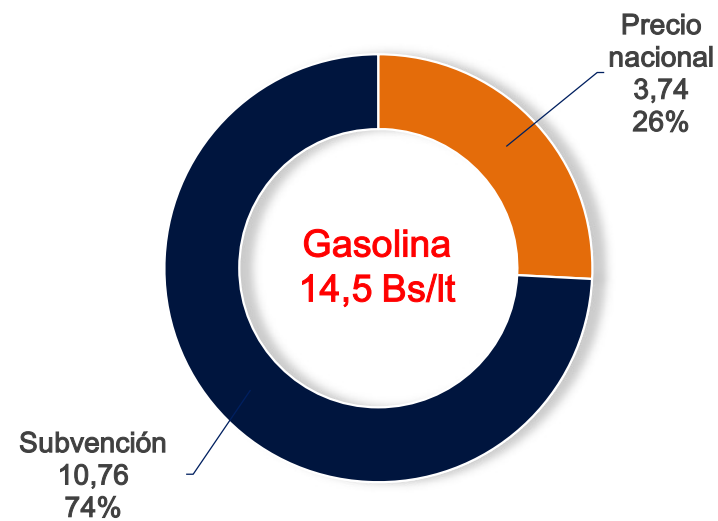
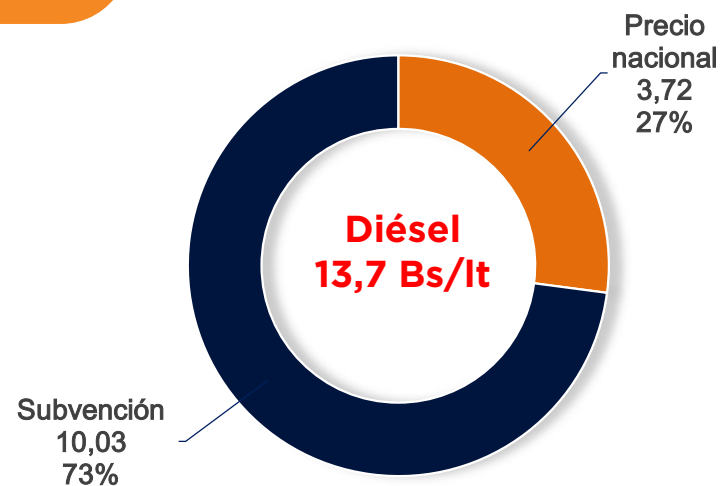
# Problema Fiscal

Presupuesto Subvención de gasolina y diésel

En millones de dólares



Fuente: Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

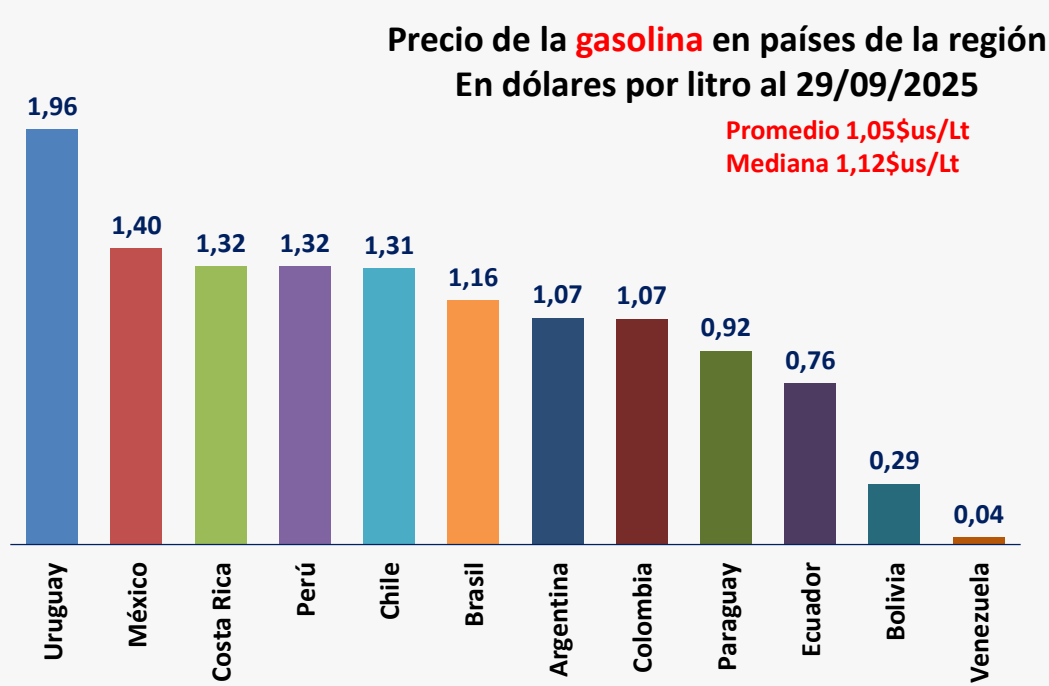
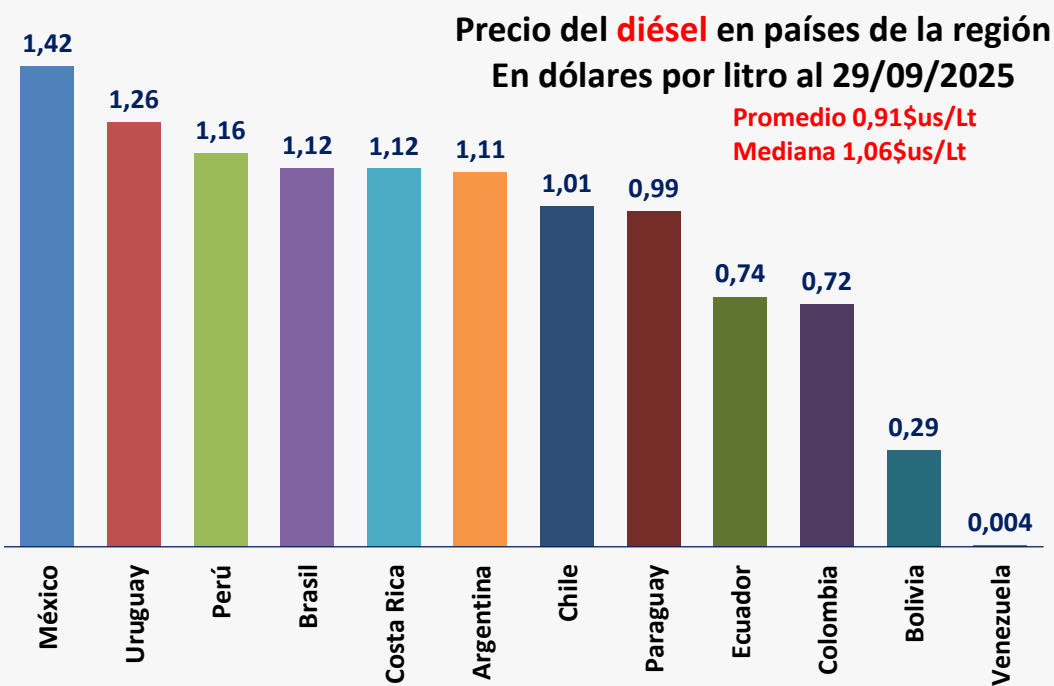


Fuente: ANH, MHE, GlobalPetrolPrices, precios al 29 de septiembre con tipo de cambio de mercado

# Componentes del precio



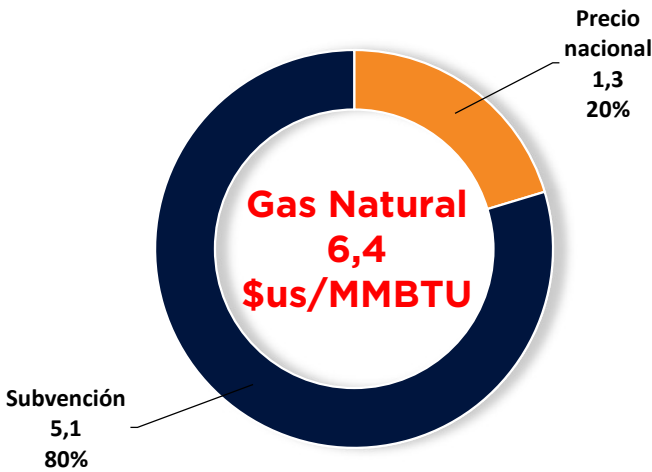
# Precio de la gasolina y el diésel puesto en estación de servicio



- **Venezuela, Ecuador, Bolivia y Colombia** subvencionan un diferencial de precio del diésel entre el mercado interno y el internacional.
- **Paraguay** tiene un subsidio focalizado en cierto tipo de diésel cuando el precio internacional registra incrementos históricos, cuenta con un fondo de estabilización.

- **Venezuela y Bolivia** subvencionan un diferencial de precio de la gasolina entre el mercado interno y el internacional.
- **Paraguay** cuenta con un fondo de estabilización para suavizar variaciones en el precio internacional. **Ecuador** por su parte lo ha re focalizado a ciertos combustibles y **Colombia** ha logrado la eliminación del subsidio en el año 2024.

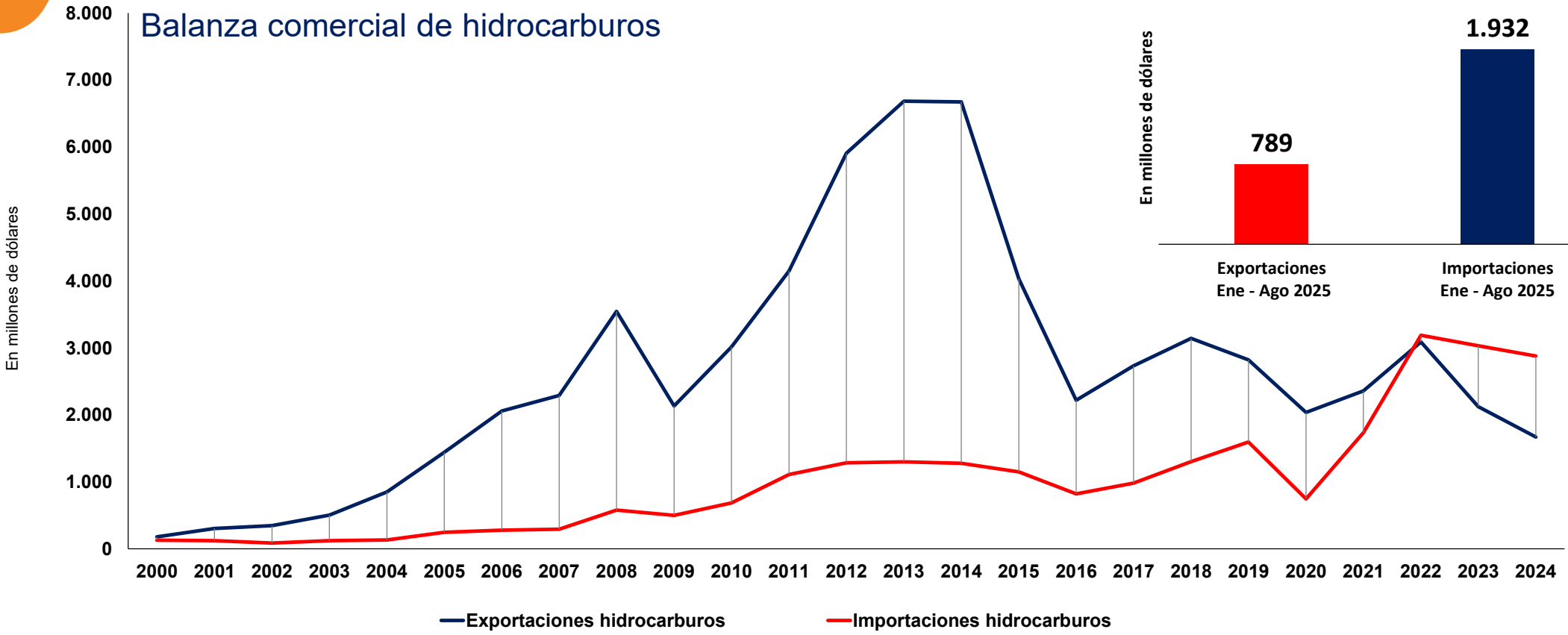
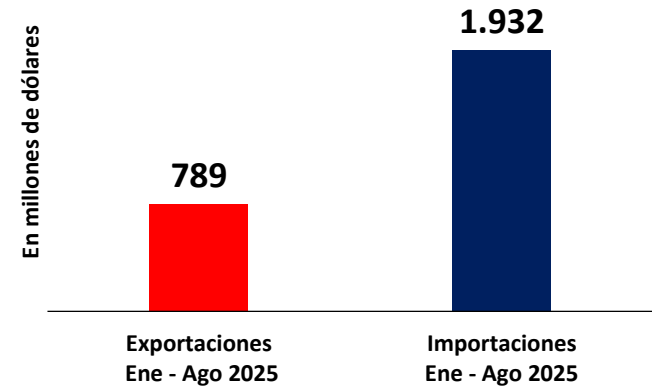
# Subvención indirecta



Fuente: MHE, ANH

# Problema Económico

Balanza Comercial Hidrocarburos 2025



> Exportaciones 2014 = +6.600 MM\$us.  
Exportaciones 2015 = +4,000 MM\$us  
Una caída de 2,600MM\$us (-40%)

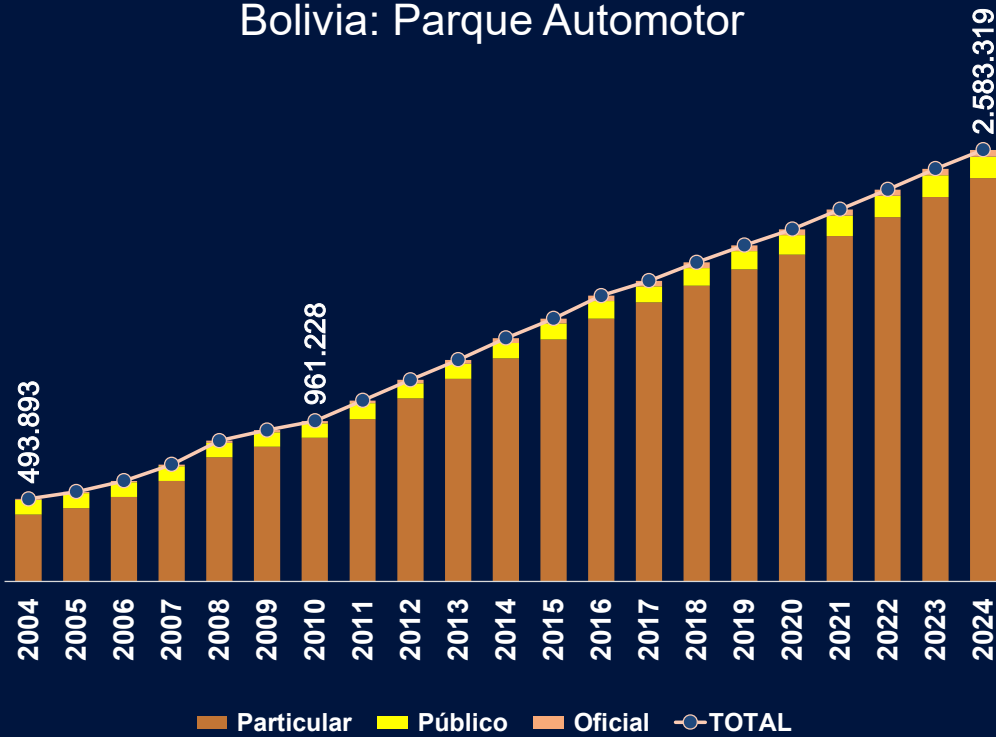
> El 2022 por primera vez se invierte la relación exportaciones importaciones.

> Hasta agosto 2025, el país registra un déficit en balanza comercial de hidrocarburos de - 1,143 millones de dólares.

# Problema energético

Bolivia: Parque Automotor

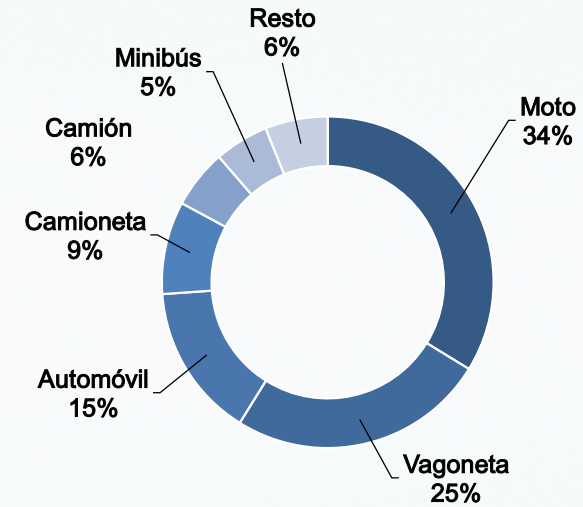
En millones de vehículos



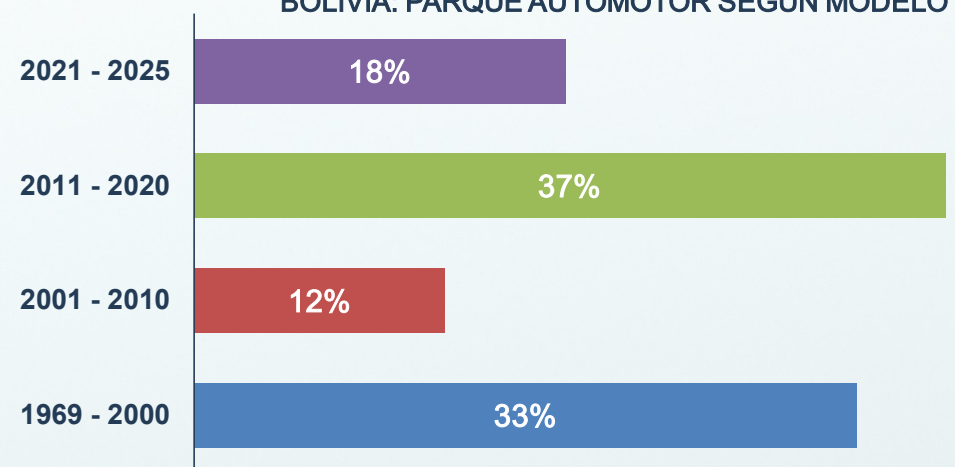
Subvención = mayor parque automotor + demanda de combustibles



BOLIVIA: COMPOSICIÓN PARQUE AUTOMOTOR - 2024



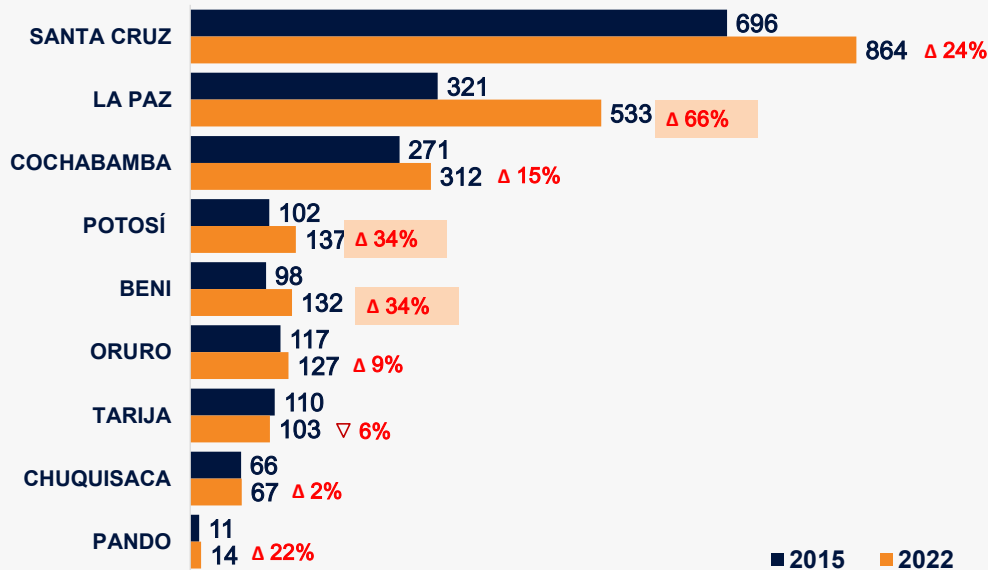
BOLIVIA: PARQUE AUTOMOTOR SEGÚN MODELO - 2024



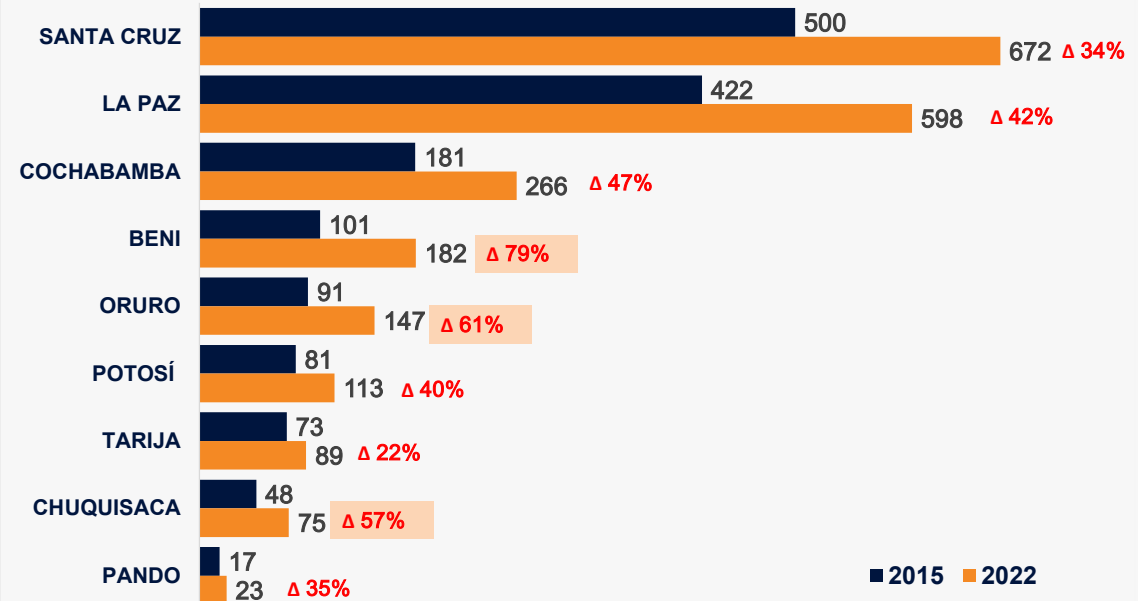
Fuente: INE

# Problema energético

**Bolivia: Comercialización anual de diésel 2015 - 2022**  
(En millones de litros)



**Bolivia: Comercialización anual de gasolina 2015 - 2022**  
(En millones de litros)



Fuente: YPFB, solo publicó datos hasta 2022

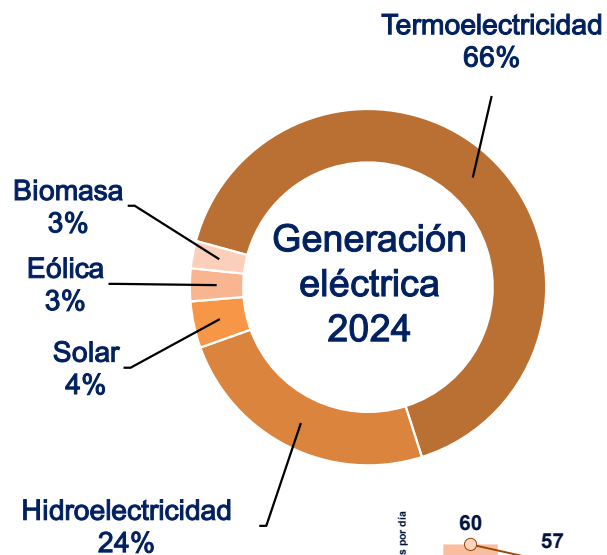
➤ El eje central concentra el 75% del consumo de diésel y el 71% de gasolina.

➤ Consumo diario estimado de diésel para 2025 = 7,1 millones lt/día.

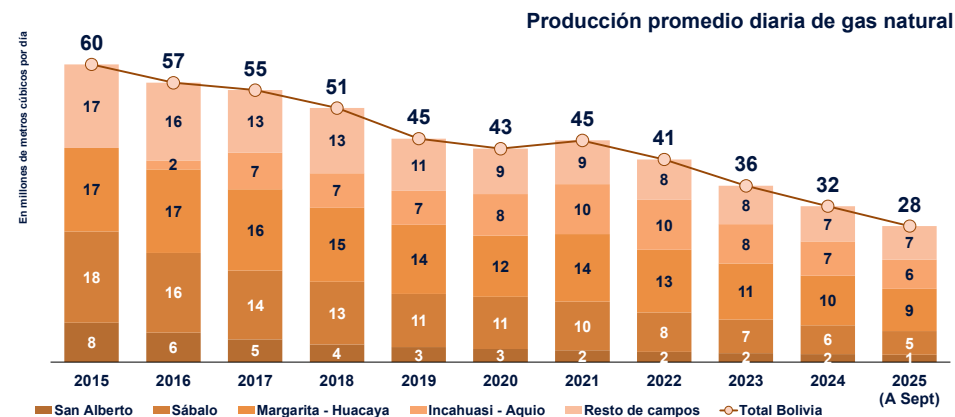
➤ Consumo diario estimado de gasolina para 2025 = 6,8 millones de lt/día.



# ¿Los vehículos eléctricos son LA solución?

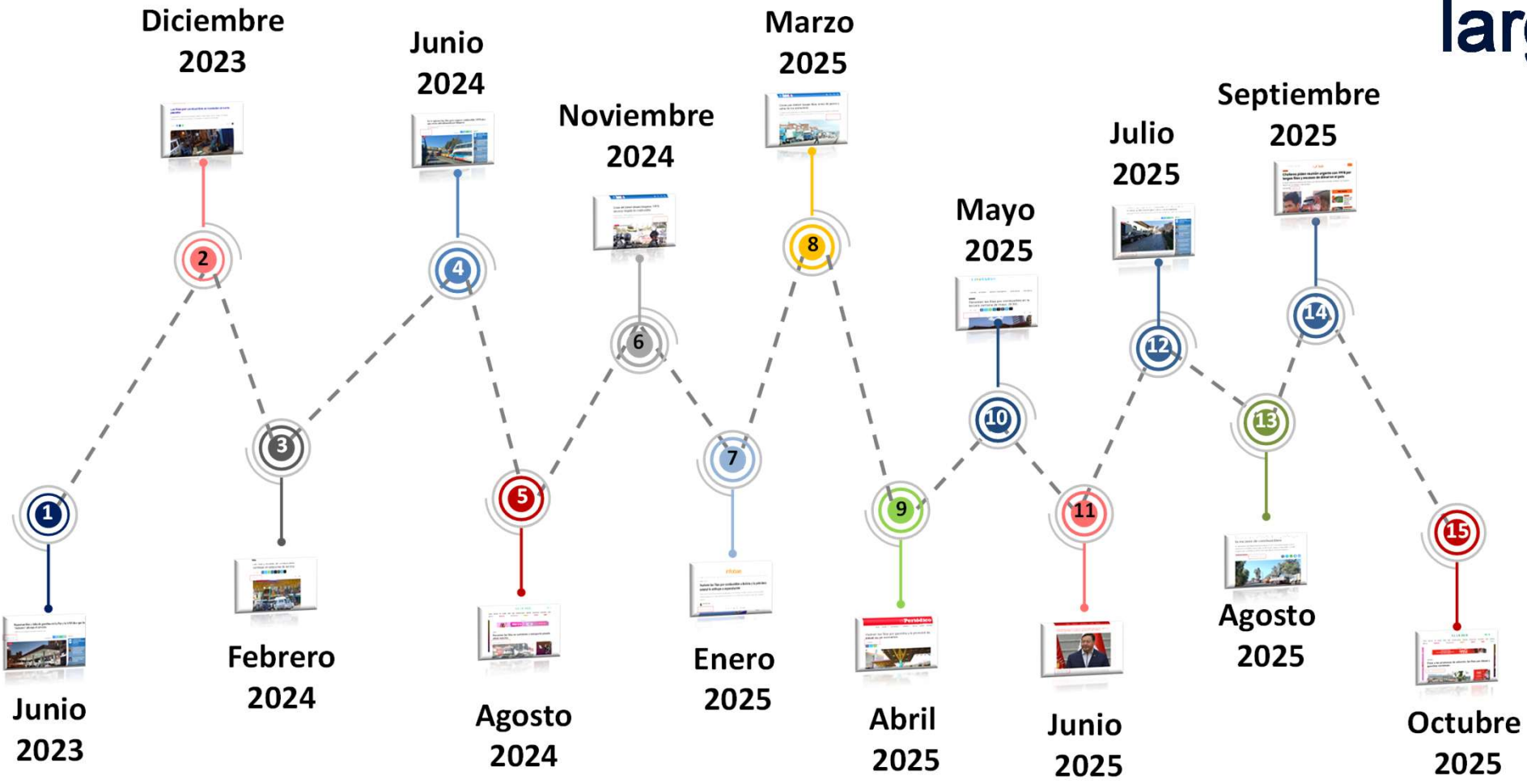


➤ Es fundamental primero balancear la matriz eléctrica



Fuente: MHE; YPFB, GADSC, GADT, CNDC

# No hacer nada: filas más frecuentes y más largas



# Alternativas de solución a la subvención a hidrocarburos

01 ELIMAR TOTALMENTE

**REFOCALIZAR**  
Solo al transporte público

02

03 **SUBSIDIO A LA DEMANDA**  
Vouchers al transporte público

**PRECIOS DIFERENCIADOS**  
Aplicable a privados

04

05 **TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO**





# Primera alternativa: Eliminar totalmente

## > Perspectiva económica y energética.

Soluciona el déficit fiscal.

Elimina la distorsión de precios.

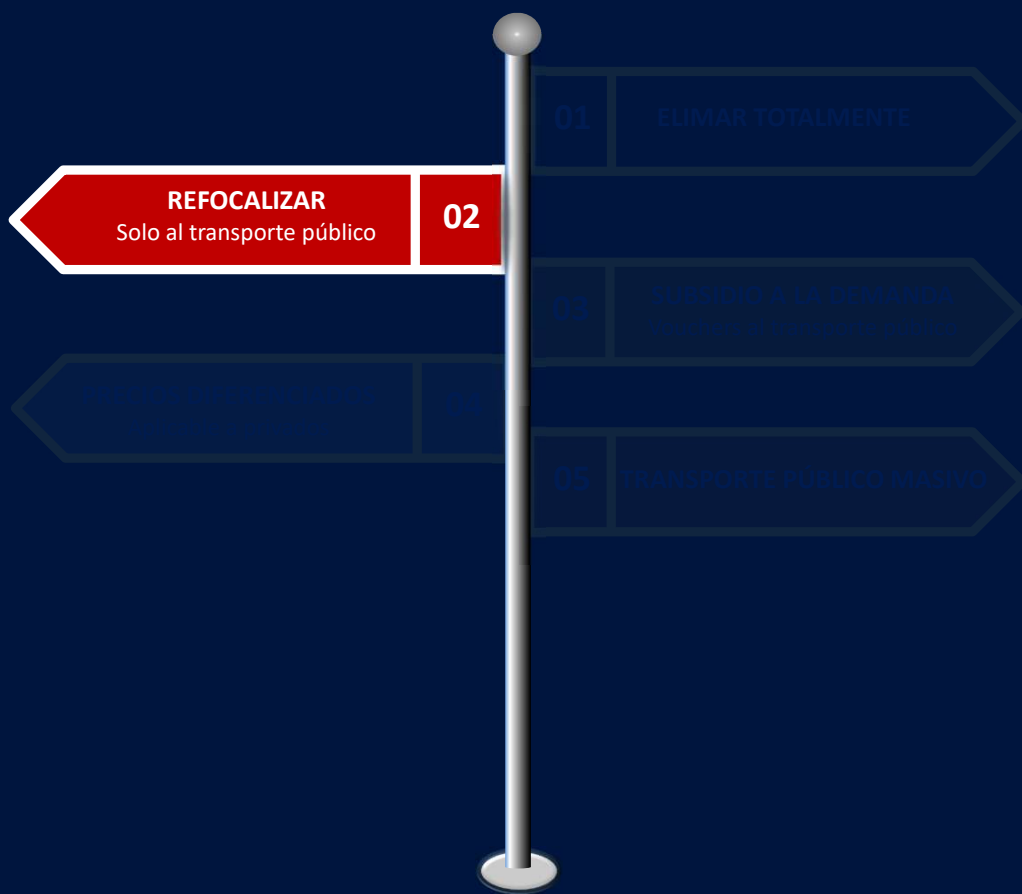
Elimina mercados negros (contrabando)

Promueve eficiencia energética.

## > Alto costo social.

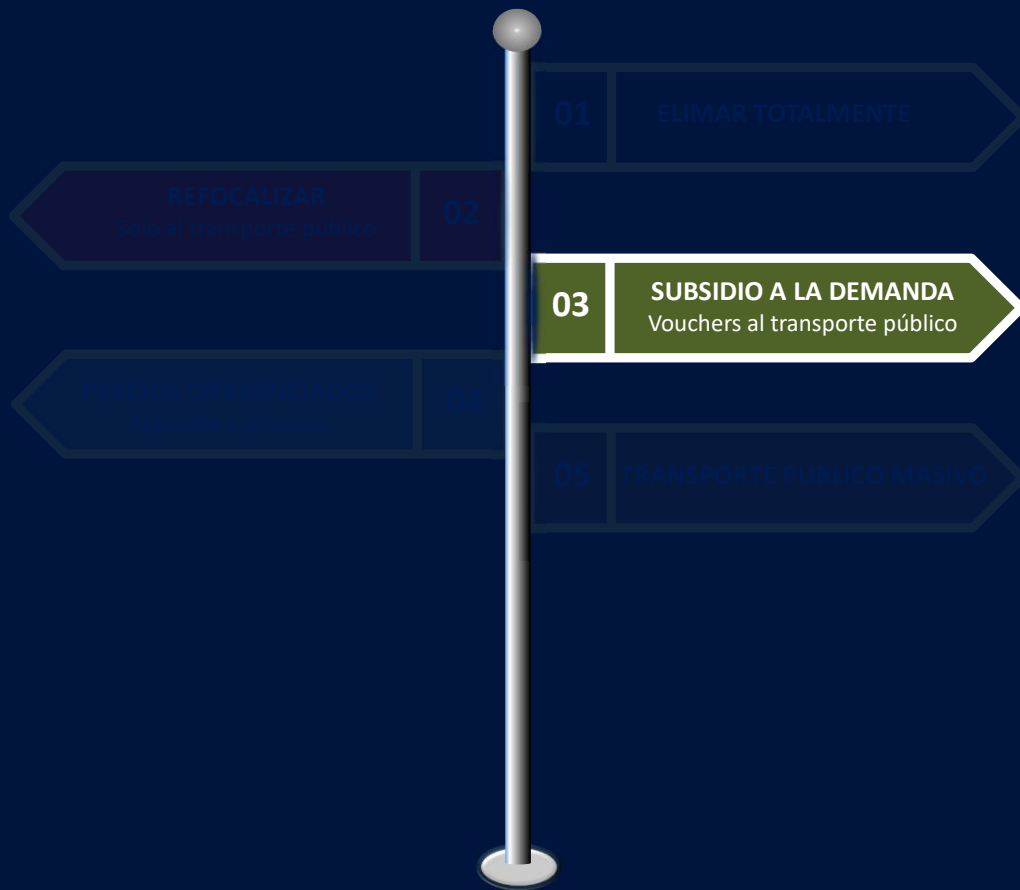
Implica un incremento del 300% en los precios.

Riesgo de hiperinflación.



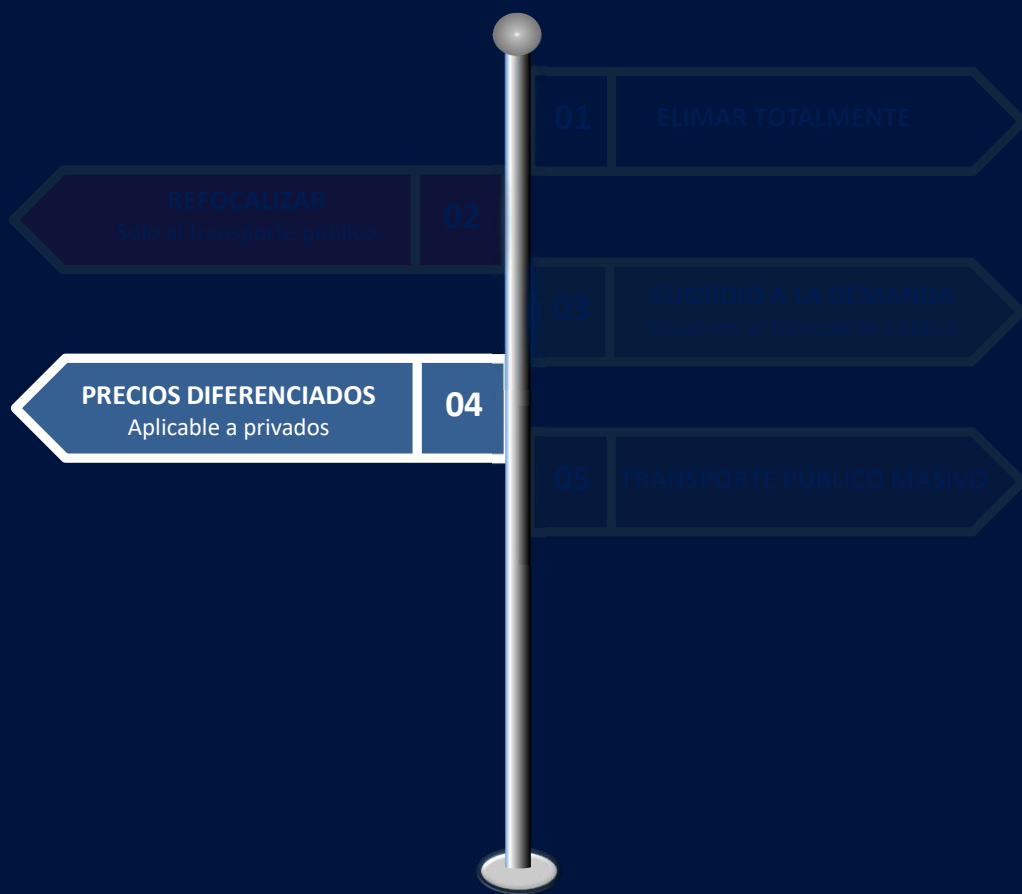
## Segunda alternativa: Refocalizar

- > **Transporte público.**  
Mantener la subvención de 3,72Bs/lt para el diésel y 3,74 Bs/lt al transporte público.  
Uso de B-SISA.  
Requiere mecanismos de control contra mercados negros.
- > **Precio libre para el resto de consumidores.**



# Tercera alternativa: Subsidio a la demanda

- > Precio libre para todos los consumidores
- > Entrega de vouchers para transporte público.  
Entrega de vouchers a choferes o sindicatos para que puedan comprar gasolina y/o diésel.  
Uso de B-SISA.  
Requiere mecanismos de control contra mercados negros.



## Cuarta alternativa: Precios diferenciados

- > **Transporte público.**

Mantener la subvención de 3,72Bs/lit para el diésel y 3,74 Bs/lit al transporte público.

Uso de B-SISA.

Requiere mecanismos de control contra mercados negros.
- > **Precios diferenciados para el resto de consumidores.**

Uso de B-SISA.

Precio según combinación de criterios:

  - Marca del vehículo.
  - Año de fabricación.
  - Cilindrada.
  - Actividad (escolar, transporte minorista, ambulancias, etc)



## Quinta alternativa: Transporte público masivo

- > **Transporte público masivo.**  
Idealmente municipal (Puma Katari).  
Fondo nacional que sirva de contraparte municipal a créditos para implementación de sistemas de transporte público masivo.
- > **Precio libre para el resto de consumidores.**

# Alternativas de solución



A fin de reducir el precio para el consumidor final, en cualquiera de los 5 escenarios propuestos, se sugiere:

- > Liberar la gasolina, diésel y GLP del pago de impuestos.
- > Promover la importación de petróleo crudo para ser procesado en las refinerías bolivianas a fin de reducir costos.
- > Libre importación de hidrocarburos líquidos (refinados y no refinados) mediante oleoductos y poliductos.

# Subvención

## G.L.P



- > 95% es consumido por sector residencial.
- > Mantener la subvención con incrementos graduales del 10% anual.

## Gas Natural



- > Precio en base a costo de oportunidad de exportación para termoeléctricas e industrias.
- > Residencial y GNV incremento gradual de al menos 10% anual hasta:
  - Igual su costo de oportunidad de exportación.
  - Igualar su costo de explotación, incluida una utilidad razonable.
  - Igualar al menos el 50% del costo de importación, siendo el resto subvencionado.

# 3 Cosas que deben quedar escritas para mantener **subvención:**

1.  | **QUIÉN**

A qué grupo poblacional está dirigido el bono o subvención.

2.  | **PLAZO**

Por cuánto tiempo estará vigente esta ayuda (plazo)

3.  | **CÓMO**

Con qué dinero se va a financiar este bono o subvención

# Apuntes finales



# GRACIAS

[www.jubileobolivia.org.bo](http://www.jubileobolivia.org.bo)



@jubileoBolivia



+591 72025776



Fundación Jubileo



Fundación Jubileo