

## EL COSTO DE LA SUBVENCIÓN DE HIDROCARBUROS EN BOLIVIA

Nelson Manzano

Docente-Investigador IESE-UMSS

Uno de los temas que marcó agenda en 2024 y 2025 en la economía boliviana, fue sin duda, la subvención de hidrocarburos y el alto costo político que tuvo, dada la imposibilidad que tuvo el gobierno nacional, de poder mantener estables las compras (importaciones) de combustibles –particularmente gasolina y diésel– a precios internacionales, sin subir sus precios domésticos, es decir, manteniendo una política de subvención, implementada desde 1997 (durante la presidencia de Hugo Banzer), mantenida hasta el 2004 (durante la presidencia de Carlos Meza), en cuya ocasión se logran incrementar sus precios, aunque inmediatamente después se aprueba un Decreto Supremo, que congela sus incrementos hasta 2010 (durante el gobierno de Evo Morales), cuando se intentó, nuevamente, subir sus precios (ajustarlos), esta vez, sin éxito, debido al enérgico rechazo social que generó esta medida, bajo la interpretación de que se estaría gestando un “gasolinazo”, que redundaría inmediatamente, en un aumento de precios y el respectivo deterioro de la poder de compra de los ingresos del conjunto de la población boliviana.

Respecto a la producción de gasolina y el parque automotor en Bolivia, a partir de la información del Instituto Nacional de Estadística (INE), los datos muestran que el parque automotor se incrementó entre 2006 y 2024 de 601.790 a 2.583.283 motorizados, es decir, que, en este periodo de tiempo, en Bolivia, aumentó la cantidad de automóviles en un 329% (más del triple), con una Tasa de Crecimiento Promedio Anual (TCPA) del 8,43%, donde sobresalen las TCPA de los vehículos particulares (9,07%), pero sobre todo los vehículos “oficiales”, es decir, del Estado boliviano y cuyo número se incrementó de 7.321 a 39.042 vehículos (433% de incremento absoluto, a una TCPA del 9,75%); aspecto que confirma el crecimiento (desmesurado) del aparato estatal.

Otro aspecto que merece la pena analizar es la producción de petróleo en Bolivia, que entre 2006 y 2024, habría descendido de 14,88 a 7,58 Millones de Barriles (MB) anuales, llegando en 2014 a su nivel máximo (18,64 MB). Esta drástica caída en los volúmenes producidos de crudo, se debió particularmente, a la también visible contracción de la inversión en exploración de nuevos yacimientos petrolíferos, cuyos montos bajaron de US\$ 11.296 millones (durante el periodo 2006-2015) a US\$ 4.512 (durante el periodo 2016-2024). En 2024 este monto apenas alcanzó a los US\$ 443 millones, cuando en 2014 había representado (movilizado) una inversión de US\$ 3.029 millones.

En este contexto, de la información del Cuadro 1, se aprecia que, a julio de 2025, el precio promedio de un litro de gasolina a nivel regional, considerando diez países sudamericanos, siete centroamericanos y uno, norteamericano (México), estuvo valorado en US\$ 1,04, considerando que Uruguay y Chile registraron los precios más altos (US\$ 1,97 y US\$ 1,39 por litro de gasolina), que, convertido a unidades monetarias locales, equivalieron a 88,78 pesos uruguayos y 1.321 pesos chilenos. Por su parte, los precios menores, lo tuvieron Bolivia y Venezuela, con US\$ 0,28 y US\$ 0,04 el litro de gasolina, que, a los tipos de cambio actuales, representaron un precio en moneda local de Bolivianos 3,75 y Bolívares 4,24; por litro de gasolina. Esto anterior significa que, siendo la gasolina un “commodity” o producto de características físicas homogéneas, puede fácilmente ser comercializado en mercados internacionales y cuyo precio lo determina este mismo mercado. Por ello, algunos *comodities*, como la gasolina, dado que forman parte sustancial en las cadenas productivas de las economías, están normalmente subvencionados.

**Cuadro 1**  
 América Latina: Tipos de Cambio y Precios de la Gasolina, julio de 2025

País	Precio del Litro de Gasolina (US\$)	Unidad Monetaria	Tipo de Cambio	Precio de un Litro de Gasolina en
			(Unidades Monetarias Locales por Dólar Americano)	Unidades Monetarias Locales
Uruguay	1,97	Peso Uruguayo	39,99	78,78
Chile	1,39	Peso Chileno	950	1.321
Nicaragua	1,33	Córdova	36,80	48,94
Costa Rica	1,29	Colón Costarricense	505	651
México	1,26	Peso Mexicano	18,57	23,40
República Dominicana	1,26	Peso Dominicano	60,68	76,46
Brasil	1,12	Real Brasileiro	5,53	6,19
Cuba	1,11	Peso Cubano	24,00	26,64
Guatemala	1,08	Quetzal	7,68	8,29
Perú	1,07	Sol Peruano	3,55	3,79
Colombia	1,04	Peso Colombiano	4,046	4,208
Honduras	1,04	Lempira Hondureño	26,18	27,23
Argentina	1,01	Peso Argentino	1.256	1.268
Panamá	0,92	Balbóa	1,00	0,92
Paraguay	0,84	Guaraní Paraguayo	7.489	6.291
Ecuador	0,63	Dólar Americano	1,00	0,63
Bolivia	0,28	Boliviano	13,50	3,75
Venezuela	0,04	Bolívares Venezolanos	121,20	4,24
<i>Promedio</i>	<i>1,04</i>			

Fuente: Banco Central de Bolivia

La subvención es una política pública, que tiene por objeto cubrir una parte del costo de los combustibles, como la gasolina, el diésel y el gas natural, para mantener sus precios bajos y así poder controlar la inflación y asegurar su acceso a precios asequibles; no obstante, tiene como desventaja que, en el largo plazo, se torna insostenible. Al respecto, del Cuadro 2 se puede apreciar que, en términos comparativos, en julio de 2025, el precio promedio del litro de gasolina en los cinco países limítrofes de Bolivia, alcanzó a US\$ 1,09; con una relación de precios respecto a Bolivia que muestra que la relación más desequilibrada la tenemos con Chile que tiene un precio de la gasolina, cinco veces mayor al nuestro, con un sobreprecio, también respecto a la gasolina boliviana de US\$ 1,11 por litro. En este contexto, en promedio, los precios de la gasolina –en países vecinos de Bolivia– son 3,90 veces mayores y tienen un sobreprecio, también promedio, de US\$ 0,81 por litro, que actúa en sentido de estimular el contrabando de este combustible en países vecinos, particularmente aquellos que tienen una “atractiva” diferencia de precios y los trayectos son cortos, como es el caso de Perú y Brasil y en menor medida Chile.

**Cuadro 2**  
América Latina: Tipos de Cambio y Precios de la Gasolina, julio de 2025

País	Precio del Litro de Gasolina (US\$)	Relación de Precios de la Gasolina Respecto a Bolivia	Sobreprecio Respecto a Bolivia (US\$ / Litro de Gasolina)
Bolivia	0,28	1,00	0,00
Chile	1,39	5,00	1,11
Brasil	1,12	4,03	0,84
Perú	1,07	3,84	0,79
Argentina	1,01	3,63	0,73
Paraguay	0,84	3,02	0,56
<b>Promedio Total</b>	<b>0,95</b>	<b>3,90</b>	<b>0,81</b>
<b>Promedio Países Limítrofes de Bolivia</b>	<b>1,09</b>	<b>3,90</b>	<b>0,81</b>

Fuente: Cuadro 1

En términos monetarios, de la información del Cuadro 3 se observa que en Bolivia las importaciones y las subvenciones a hidrocarburos se incrementaron paralelamente entre 2006 y 2024 de US\$ 2.926 a 9.904 y US\$ 73 a 2.381; con una estimación de para el 2025 (a partir de información del PGE de 2025 y el INE) de US\$ 9.211 y US\$ 2.900, respectivamente. Esto anterior muestra que entre 2006 y 2025, la subvención a hidrocarburos en Bolivia se incrementó del 2,51% al 31,48% del valor de las importaciones; es decir, de una cifra pequeña y manejable, a casi la tercera parte del valor de las importaciones.

**Cuadro 3**  
Bolivia: Importaciones y Subvención de Hidrocarburos, 2000-2025

Año	Importaciones (US\$)	Subvención a Hidrocarburos (US\$)	Subvención a Hidrocarburos como Porcentaje del Total de Importaciones
2006	2.926	73	2,51
2007	3.588	161	4,49
2008	5.100	408	8,00
2009	4.577	232	5,07
2010	5.604	345	6,16
2011	7.936	714	8,99
2012	8.590	673	7,83
2013	9.699	740	7,63
2014	10.674	649	6,08
2015	9.843	458	4,65
2016	8.564	401	4,69
2017	9.374	419	4,47
2018	10.002	612	6,12
2019	9.824	642	6,53
2020	6.955	245	3,52
2021	9.121	622	6,82
2022	11.896	1.713	14,40
2023	11.489	2.000	17,41
2024	9.904	2.381	24,04
2025*	9.211	2.900	31,48

Fuente: INE

\* Valores estimados

Complementariamente, se precia del Cuadro 4 que, las subvenciones a hidrocarburos como proporción del Déficit Público –que en 2024 ascendió a un valor de US\$ 5.976 millones y se espera que en 2025 ascienda a US\$ 6.910 millones– hayan pasado, de representar en 2006 el 14,33% del Déficit Público, a representar, el 39,84%, en 2024. Esto anterior significa que en 2024 la subvención a hidrocarburos en Bolivia representó 5,20 puntos porcentuales del Déficit Público, o lo que es equivalente, una eventual anulación de la a hidrocarburos en Bolivia, bajaría el Déficit Público boliviano –*ceteris paribus*– a 7,85% del Producto Interno Bruto (PIB). Por ello, aunque esta política de *shock*, es poco probable de realizarse, es decir, el anular de un solo golpe la subvención a hidrocarburos en su totalidad, los valores estimados a partir de un ejercicio de carácter estrictamente académico, muestran el impacto “positivo” que tendría la eliminación de la subvención a hidrocarburos en el Déficit Público, aunque sin considerar el paralelo efecto negativo en un conjunto amplio de variables macroeconómicas, donde destaca, la inflación o incremento en los precios internos de una economía.

**Cuadro 4**  
Bolivia: Subvención a Hidrocarburos como Porcentaje del Déficit Público, 2000-2024

Año	Déficit Público (Millones de US\$)	Déficit Público como Porcentaje del PIB	Subvención a Hidrocarburos como Porcentaje del Déficit Público
2006	512	4,47	14,33
2007	202	1,54	79,70
2008	589	3,53	69,32
2009	456	2,63	50,89
2010	318	1,62	108,42
2011	199	0,83	358,86
2012	466	1,72	144,45
2013	184	0,60	402,25
2014	1.125	3,41	57,71
2015	2.290	6,94	19,99
2016	2.457	7,24	16,34
2017	2.948	7,86	14,21
2018	3.292	8,17	18,60
2019	2.965	7,25	21,65
2020	4.659	12,72	5,26
2021	3.770	9,33	16,50
2022	3.133	7,12	54,67
2023	4.920	10,90	40,65
2024	5.976	13,06	39,84
2025*	6.910	15,00	41,97

Fuente: INE y MEFP

\* Valores estimados

Siguiendo con este análisis, en el Cuadro 5 se muestra los probables resultados de la eventual aplicación en 2026, de un programa de ajuste en la política de subvenciones de hidrocarburos en Bolivia, suponiendo su reducción en un 70% y que el tipo de cambio de equilibrio de largo plazo de Bs.10,50 por dólar americano; resultaría en un nuevo precio interno de US\$ 0,93 o su equivalente de Bs. 9,80 por litro de gasolina. Es importante resaltar, no obstante, que la eventual aplicación de esta política de “anulación” de la subvención a hidrocarburos en un 70%, significaría –suponiendo el mantenimiento de los volúmenes de demanda actual– que el gobierno requeriría de solo US\$ 870 millones para atender esta subvención anualmente, generando, un ahorro de US\$ 2.030 millones.

No obstante, la generación de un ahorro en los recursos públicos destinados a la subvención a hidrocarburos, no es el único beneficio de aplicar una política de contracción de este tipo de subvención, pues un beneficio paralelo es el referido a la anulación de la venta de combustibles bolivianos en países limítrofes. En este marco, si se considera que los costos de transporte carretero hacia Perú alcanzan en promedio al 12,50% del costo total, la gasolina boliviana, a un precio de US\$ 1,05; muy cercano a los US\$ 1,07 que se cobra por litro de gasolina en el Perú, desalentaría su comercio internacional.

**Cuadro 5**  
Bolivia: Precio Ajustado del Litro de Gasolina (Proyectado para 2026)

	Valor (Millones de US\$)	Precio Interno del Litro de Gasolina (US\$)	Precio del Litro de Gasolina (Bs.)	Tipo de Cambio (Bs. / US\$)
Subvención a Hidrocarburos (Asignación Presupuestaria 2025)	2.900	0,28	3,75	13,4
Subvención de Hidrocarburos 2026 (Después de su Reducción en un 70%)	870	0,93	9,80	10,5
Ahorro Anual Estimado en 2026 (Por Reducción del 70% de la Subvención)	2.030	0,93	9,80	10,5

Fuente: PGE 2025 y Estimaciones Propias

Por ello, la subvención a hidrocarburos en Bolivia, tiene un costo tan alto que se estima que, en 2025, el Estado boliviano requerirá de US\$ 2.900 millones para comprar cerca de 10.357 millones de litros de combustible, a razón de 198,6 millones de litros semanales o 28,4 millones de litros diarios, que, en términos monetarios, requerirían para ser internados a territorio boliviano de US\$ 55,6 y US\$ 7,9 millones semanales y diarios, respectivamente, tal cual se aprecia en el Cuadro 6.

**Cuadro 6**  
Bolivia: Volumen y Precio Ajustado del Litro de Gasolina Importada (2025)

Combustible Importado	Millones de Litros	Millones de US\$
Anual	10.357	2.900
Mensual	863	242
Semanal	198,6	55,6
Diario	28,4	7,9

Fuente: PGE 2025 y Ministerio de Hidrocarburos

Como conclusión, se puede aseverar que la política de subvención de hidrocarburos en Bolivia, se encuentra en una situación visiblemente delicada, por la cantidad enorme de recursos que requiere para ser mantenida y la cada vez menor capacidad que tiene el Estado boliviano de generar estos recursos. Por este motivo es prioritario que el gobierno que resulte de las elecciones nacionales de agosto y posiblemente noviembre de 2025, implemente, a la brevedad posible, una política de reducción de la subvención, respecto a la cual se presentó en el presente artículo de coyuntura, un breve análisis. Queda, no obstante, el desafío mayor de preparar a la población boliviana para que haga conciencia sobre la real necesidad que tiene la economía boliviana de este ajuste.