

APUNTES DE COYUNTURA ECONÓMICA

"LA SUBVENCIÓN DE LOS HIDROCARBUROS EN BOLIVIA"

¿ES POSIBLE ELIMINARLO?



INTRODUCCIÓN

El presente debate y capacitación tiene como objetivo fortalecer los conocimientos, habilidades, aptitudes y competencias de nuestros asociados y profesionales en general. En esta oportunidad presentamos “La Subvención de a los Combustibles en Bolivia”, desde un punto de vista y debate técnico.

El subsidio de los combustibles comenzó el 2004 y en el 2019 llegó a 2,727 millones de bolivianos, representa el 14% del déficit fiscal del 2019 y el 1% aproximadamente del PIB.



EDITORIAL

**Saúl Aramayo
Wayar**

Economista, actual
presidente del Colegio de
Economistas de Tarija.

Esta medida aparentemente ineficiente desde un punto de vista económico, invita de manera urgente a profundizar sobre el tema.

El tema a tratar investiga aspectos relacionados con la clasificación de los subsidios a los combustibles, precios regionales por litro de gasolina/diésel, la evolución del subsidio 1995-2019, factores que originaron el subsidio, contexto internacional, una propuesta de política y tender una agenda futura a seguir.

El documento es desarrollado en base a la exposición de la investigación realizada por un profesional destacado enriquecido con el aporte y discusión de los economistas participantes que convierte esta actividad en un insumo de política pública en temas económicos. Este trabajo es resultado de un Webinar organizado por el Colegio de Economistas de Tarija con participación de los economistas asociados y distintos actores económicos de nuestra sociedad.



EXPOSITOR

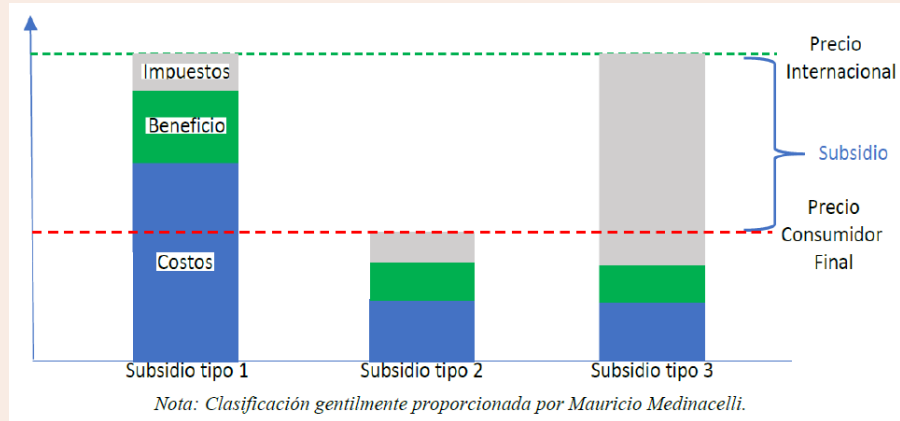
Ph.D. Diego E Vacaflares Rivero

Profesor de Economía de Texas State University, Ph.D. de la Universidad de Texas A&M, Master en economía de la Universidad de Akron, Economista graduado en University of Pittsburgh at Bradford.



FIGURA N°1:

Clasificación de los subsidios a los combustibles



SÍNTESIS EXPOSICIÓN:

"DESENCHUFADOS DEL SUBSIDIO A LOS CARBURANTES"

La subvención a los combustibles que tenemos en el país desde el 2004 ha creado fuertes distorsiones e inequidades que ha afectado negativamente a nuestra economía.

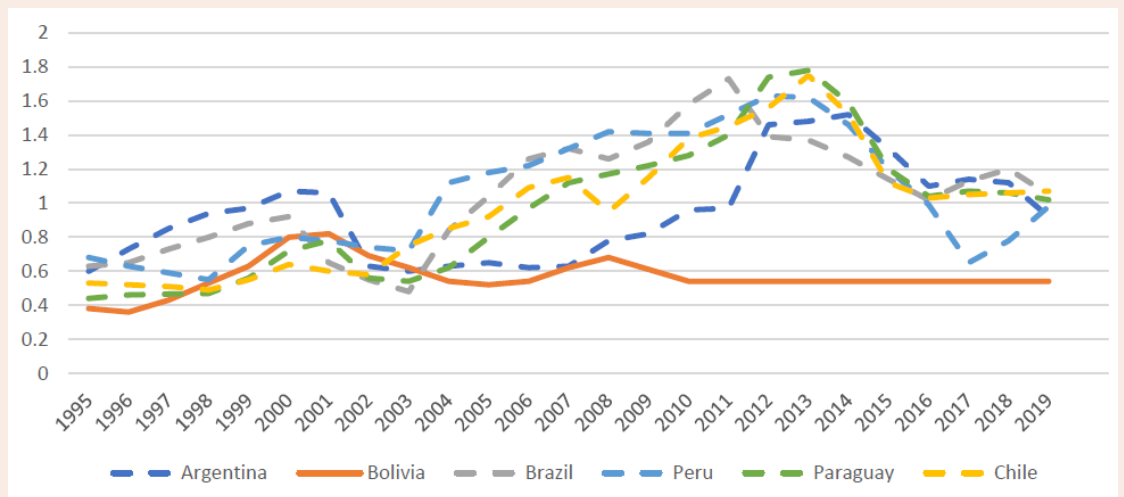
Esta subvención fue capturada desproporcionalmente por el segmento más pudiente de la población, retardó la implementación de tecnologías más amigables con el medio ambiente y afectó la estabilidad financiera del país.

Aunque la coyuntura política no es la óptima, los precios internacionales si lo son, por lo que se debería buscar una nivelación de precios para que se mantengan de acuerdo con los precios prevalecientes en los países vecinos – el precio de la gasolina debería haber subido un 70 por ciento, hasta los \$6,40 bolivianos por litro, según los precios de Marzo del 2020.

"Esta subvención es capturada desproporcionalmente por el segmento más pudiente de la población"

FIGURA N° 2:

Evolución del precio de la gasolina en Bolivia y países colindantes (1995-2019)



"El precio de la gasolina debería haber subido un 70 por ciento, hasta los Bs. 6,40 bolivianos por litro"

Cuando el precio del petróleo se recupere, posiblemente para el 2021, tendremos que decidir si mantenemos la subvención a los combustibles o no.

De hacerlo, podremos partir de un precio subvencionado que estará cercano al del mercado, pero si el precio internacional retorna a su nivel pre-Covid 19, entonces tendremos que introducir medidas que protejan las condiciones económicas de la población mientras se los nivela, de forma rápida, justa, y efectiva.

Las transferencias monetarias directas a la población son la solución, ya que destraban la típica oposición popular que tienen estos reajustes en los precios de los combustibles. De no alinear nuestros precios con los de los mercados del alrededor, estaremos comprometiendo nuestro futuro económico porque seguiríamos utilizando ineficientemente los escasos recursos públicos que tenemos.

- Contacto Expositor : Departamento de Finanzas y Economía, Texas State University, San Marco TX 78666 Email: dvi3@txstate.edu

Documento Completo:

<https://drive.google.com/open?id=1wkWd0-Cb5x7cIRVAyYsvzkyPr4jo5PUF>



ANÁLISIS Y DEBATE

¿ESTAMOS USANDO NUESTROS RECURSOS EFICIENTEMENTE?

Surge en primera instancia dos grandes interrogantes: ¿cómo eliminar la subvención de los carburantes?, ¿es viable en el corto plazo eliminar la subvención de los carburantes?, dadas las condiciones económicas son interrogantes difíciles de responder por el momento.

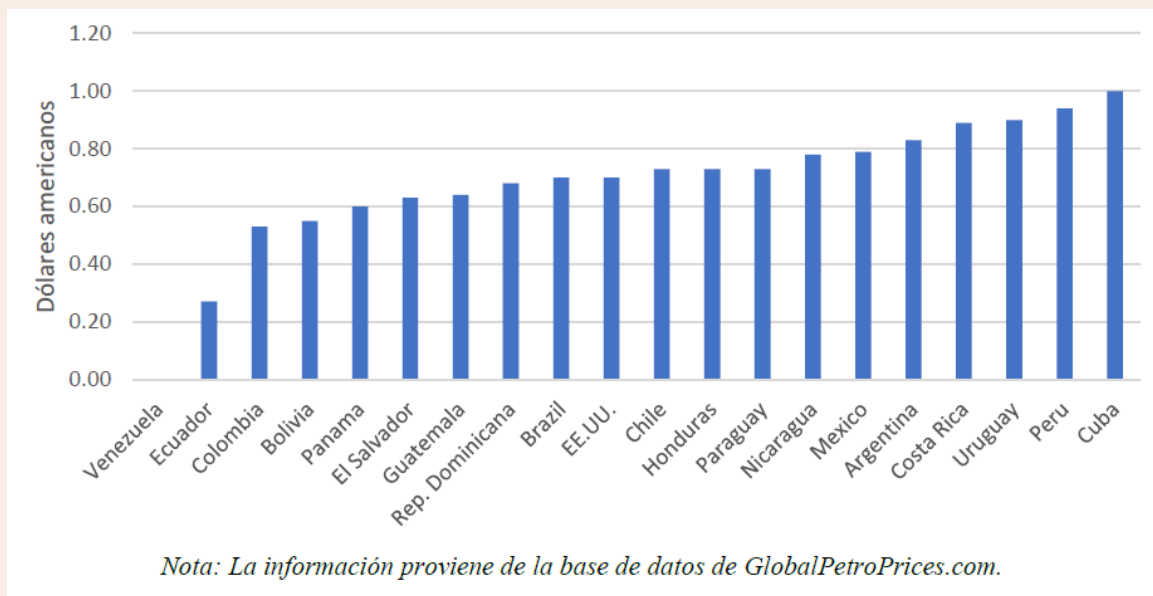
"¿Cómo eliminar la subvención de los carburantes?. ¿Es viable en el corto plazo eliminar la subvención?,"

Hay varias formas de intentar una respuesta, los economistas de Bolivia están más inclinados en ajustar el precio paulatinamente, el problema que se tiene al respecto es que en el momento en que el Gobierno comience a subir el precio, por ejemplo que se determine subir el precio en un 10% al año de manera gradual, los individuos se podrían anticipar a la respuesta a través del ajuste de sus expectativas, cuyo efecto es la subida de precios, afectando el equilibrio general produciendo una medida sobredimensionada, generando un problema especialmente para los consumidores cuyo ingreso se mantiene constante.



FIGURA N° 3:

Precios Regionales por Litro de Diesel (Marzo de 2020)



Por otro lado, la mayoría de los Economistas y especialistas del área en sugieren profundización del cambio de la matriz energética, haciendo más uso del gas para generar otro tipo de combustibles para energía. En un caso hipotético de verse eliminado completamente la subvención, todavía estaríamos sujetos a una distorsión de precios.

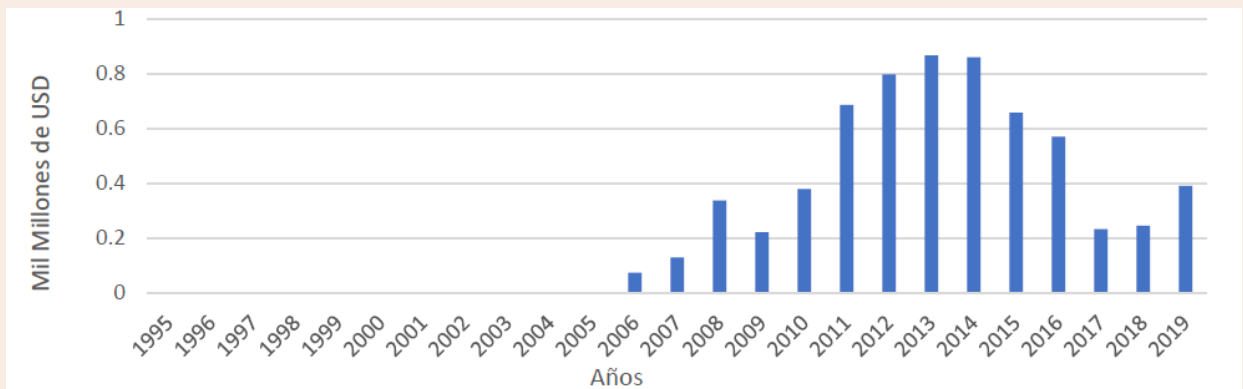
El Gobierno a través de su rol tiene la tarea difícil de definir los productos a ser subvencionados con el objetivo de compensar los probables beneficios que otorgan el subsidio; sin embargo, no cuenta con la información adecuada sobre el comportamiento del mercado, los participantes del mercado tienen la información porque tienen el dato sobre los precios de mano de obra, insumos, etc. y el comportamiento del mercado, estamos con un problema de información asimétrica. En este sentido, es interesante dejar que el mercado determine el precio de un producto.

Innegablemente implementar un ajuste de precios en la gasolina podría llevar a la inflación, un incremento desmedido de los precios de mercado, sin embargo, debemos tomar en cuenta que hoy el precio de petróleo está en \$us.18 el barril, esto quiere decir que si se deja que el precio de la gasolina refleje las fuerzas del mercado, el precio de la gasolina debería estar en Bs. 2,50/litro, entonces el shock sería mínimo en este momento en este momento, cuya señal puede tener un efecto importante en el consumidor.

"Implementar un ajuste de precios en la gasolina podría llevar a un proceso inflacionario"

FIGURA N° 4:

Evolución de los subsídios a los carburantes en Bolivia



Citando ejemplos internacionales, el programa de reajuste de precios que se hizo en Indonesia y en la India, se hicieron en un escenario cuando el precio del petróleo tenía un precio bajo, cuyas reformas de eliminación de subsidios tuvieron relativo éxito.

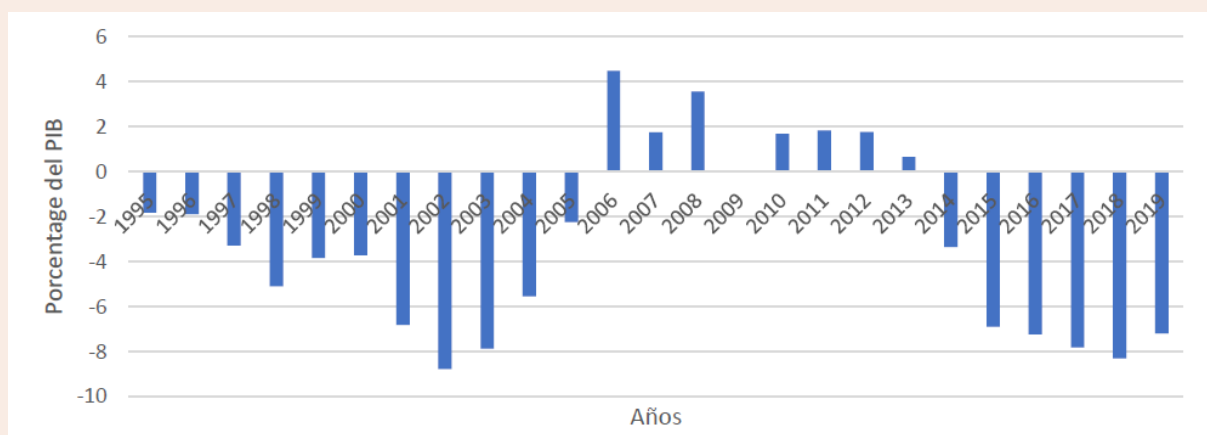
Actualmente la subvención de la gasolina es del 70%, el Estado podría tomar la medida de eliminar en su totalidad la subvención, esto conllevaría sin lugar a duda a una inflación; sin embargo, el incremento del 70% en el precio de la gasolina no necesariamente provocaría un incremento en la misma proporción en el precio de otros productos y/o servicios, la gasolina si bien constituye un importante insumo en el proceso productivo, no es el único; por tanto, los precios no se verían afectados en la misma proporción.

"El Estado podría tomar la medida de eliminar en su totalidad la subvención,"

Por ejemplo en el transporte cuyo sector es el más afectado, ante una subida del precio de la gasolina en un 70%, no significaría que el precio del transporte subirá en la misma cuantía, dado que su precio también depende de otros factores e insumos no únicamente del combustible, como por ejemplo, los salarios, costos de mantenimiento e insumos entre otros.

Toda interferencia en el mercado es favorable a unos y desfavorable para otros actores económicos. En el caso de estudio la subvención de los carburantes, los grupos más beneficiados son los grupos de mayores ingresos, hablamos de solamente de un 20% de la población, los grandes productores agrícolas que hacen uso de grandes cantidades de combustible se benefician más que un pequeño productor porque si monetizamos la cantidad de litros de combustible,

**FIGURA
N° 5:
Evolución
de Balance
Fiscal
como
Porcentaje
del PIB
(1995-201)**



estamos hablando de un beneficio de Bs. 7 por cada litro de gasolina aproximadamente, cuya acción es ineficiente desde un análisis y perspectiva económica.

En este sentido, sería importante considerar en una política de subvención que no castigue en demasía o que beneficie más a la población con menor ingreso en condición de vulnerabilidad.

La eliminación de la subvención a los carburantes, es un tema que a los actores económicos y políticos teme discutir y poner en la agenda pública. Desde el punto de vista económico y político, éste es uno de los subsidios más “ineficientes” no sólo en latinoamérica, sino desde una perspectiva de bienestar.

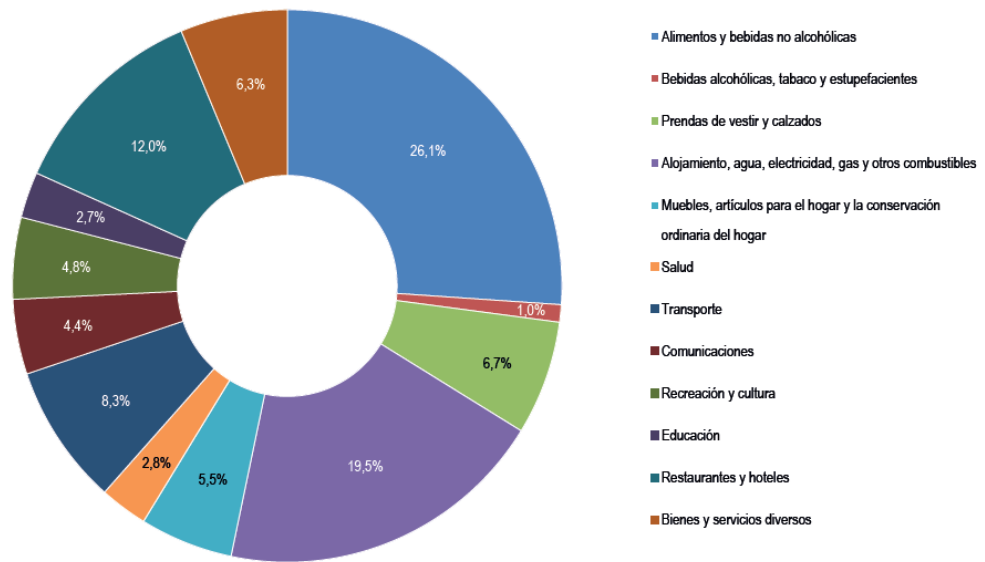
Desde el punto de vista de varios economistas de Bolivia indican que este tema sensible podría solucionarse solamente en un escenario de crisis económica, cuyo escenario de ajuste permitiría mover todas las variables reales entre ellas el nivel de precios.

La tradición en el país muestra como instrumento de transferencia condicionada a los subsidios como medida de traspaso de recursos a los hogares, que en parte incrementa el ingreso de los hogares haciéndolos menos sensibles a caer en situación de indigencia o pobreza, pero que tienes un tiente más equitativo que eficiente. En Bolivia, el subsidio de los carburantes es realmente elevado y por esta situación la población empíricamente cree que al cambiar los precios de los carburantes automáticamente se genera una inflación, a lo cual le tienen temor; es decir ante este mecanismo de generación y transmisión de la inflación mediante la transformación de sus expectativas. Sin embargo, desde un punto de vista de la eficiencia, eliminar la subvención de manera paulatina será saludable para la economía boliviana ya que libera recursos para poder utilizar en medidas o programas más eficientes.

"Es un tema sensible cuya alternativa de cambio se puede gestar en un escenario de crisis económica,"

FIGURA N° 6:

Estructura de Gasto de los Hogares en Bolivia



Fuente: Instituto Nacional de Estadística - Encuesta de Presupuestos Familiares 2015 - 2016

Una encuesta realizada a los hogares sobre el destino de sus gastos realizada en el periodo 2015-2016, muestra una mayor proporción de gastos, más del 26% son destinados al consumo de “alimentación y bebidas alcohólicas”; casi el 20% es destinado al pago de “servicios básicos” como ser: agua, energía, gas y otros combustibles; el 12% es destinado a gastos de “transporte” y el resto se destina a gastos de educación, salud, prendas de vestir, recreación, etc. lo cual varía entre un 2 a 8%. Esta situación demuestra que los carburantes no son el principal consumo de los hogares y que el efecto proviene por un efecto indirecto relacionado netamente con el costo de transporte.

En este sentido, es importante hacer un estudio de costos y beneficios que permita simular y determinar que en caso de subir los precios de los carburantes, cuál sería el efecto sobre los precios en cada sector de la economía, así poder estimar las ineficiencias de la subvención en Bolivia conociendo a ciencia cierta cuánto sería la inflación en caso de eliminar la subvención de los carburantes en un 50% o cualquier otro valor.

Asimismo una investigación sobre los costos reales de producción de los carburantes, es decir el costo de producción real de un litro de combustible más allá de la información disponible, cuya existencia es casi nula sería de mucha utilidad para poder construir escenarios que permitan tomar una decisión al respecto.

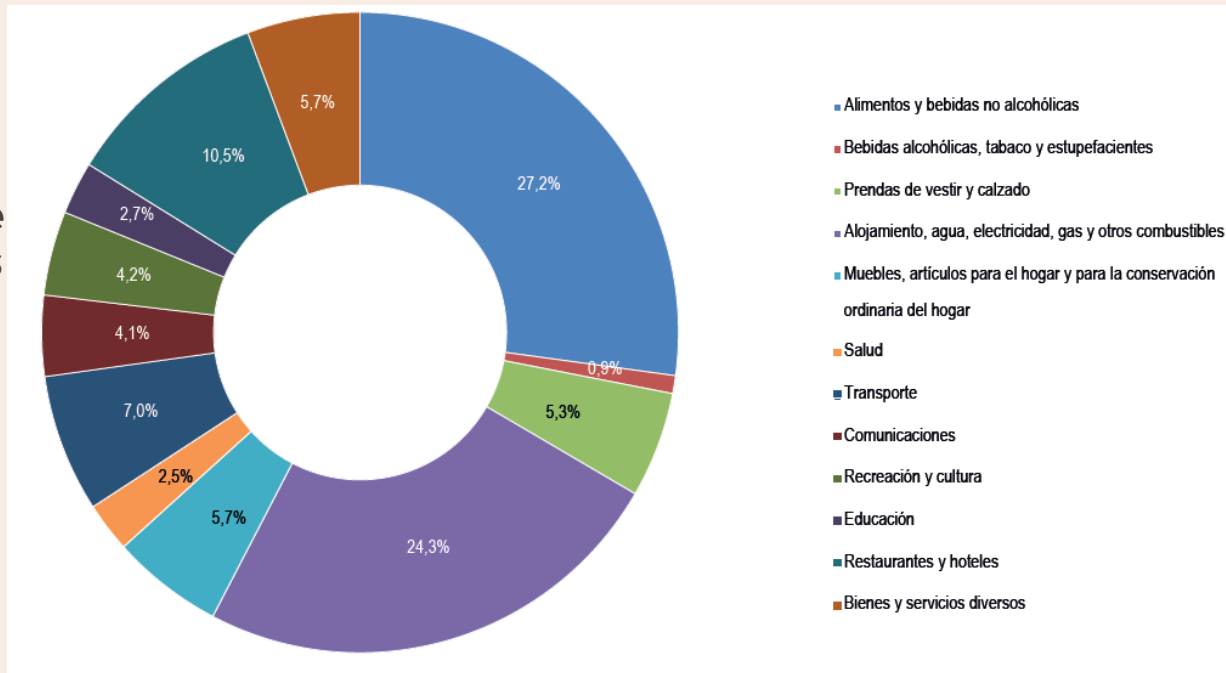
Este es el punto de partida de un estudio detallado que se recomienda efectuar y que nos permitirá conocer cuánto es la subvención a los carburantes en Bolivia de forma precisa.

Una propuesta al respecto expresa la ventaja del ahorro que se generaría por la eliminación del subsidio, estos recursos puedan ser transferidos a la misma población en calidad de bonos, de tal manera que no se permita disminuir el efecto sobre la inflación y su consecuente efecto negativo.

"En Bolivia una mayor proporción de gastos, más del 26% son destinados al consumo de “alimentación y bebidas alcohólicas”"

FIGURA N°7:

Estructura de Gasto de los Hogares en Tarija



No se habla de dar dinero sin ningún objetivo planificado, esto requiere una evaluación que permita determinar mejorar el bienestar de las familias más pobres; esta transferencia de recursos no puede ser equitativa para todos, debido que está demostrado que el consumo de carburantes es diferenciado en toda la población y también está claro que se debe beneficiar en mayor proporción a los sectores más pobres de la sociedad.

La creación de bonos es un tema de discutida eficiencia; sin embargo, apoyamos la medida en el caso de transferencias monetarias condicionadas, que por ejemplo en el caso de Brasil con la creación del "Programa Bolsa Familia" y en México el bono "Progresá", han sido muy eficientes porque han cumplido los objetivos para lo cual han sido creados tal vez de forma indirecta pero con resultados.

Finalmente, la subvención a los carburantes y todo aquello que implica una intervención en el mercado energético, es un tema importante que merece ser estudiado y permitir que las instancias políticas tomen decisiones con información evitando el fenómeno de improvisación.

En este sentido, es nuestro rol como economistas el de difundir estas inquietudes con diferentes estratos de la población, desde donde nos encontremos, para que más gente entienda los problemas que nos afectan y tomen conciencia de sus efectos y algún día se pueda llegar a eliminar esta distorsión gradualmente.

"En Tarija una mayor proporción de gastos, más del 27% son destinados al consumo de "alimentación y bebidas alcohólicas y un 24% al pago de servicios básicos"

CONCLUSIONES

¿ES POSIBLE Y EFICIENTE ELIMINAR LA SUBVENCIÓN?

En conclusión desde el punto de vista económico el subsidio a los carburantes es ineficiente, los recursos que desembolsa el estado para cubrir la diferencia entre el precio de venta y el precio internacional pueden ser liberados y priorizados en otros programas de mejoren el bienestar de los actores económicos.

Es posible diseñar una estrategia en base a estudios específicos, que permita atenuar el incremento de precios ante la eliminación del subsidio controlando las expectativas de los actores económicos.

La experiencia internacional nos muestra que este hecho es posible sobre todo en un escenario de bajo precio del petróleo, característica de la coyuntura actual.

"La subvención es ineficiente desde un punto de vista económico y es posible diseñar estrategias para su gradual eliminación con aparente éxito como muestra la evidencia internacional" "



PANELISTAS Y ORGANIZADORES

Panelista:

Ph.D. Diego E Vacaflores Rivero

Directiva del Colegio Departamental de Economistas de Tarija:

Saúl Aramayo Wayar
Aldo Añez Baldiviezo
Roberto Castro Delgado
Patricia Barrios Retamozo
Ramiro Mealla Rosales
Luis Fernando Arce Rivas
Zaida Choque Tito
María del Carmen Vidaurre Guzmán
Marcos Zamora Calderón
Franz R. Arce Velasco
Fernando Libio Cruz

EL COLEGIO DEPARTAMENTAL DE ECONOMISTAS DE TARIJA INVITA A PARTICIPAR EN EL WEBINAR:

"LA SUBVENCIÓN A LOS COMBUSTIBLES EN BOLIVIA"

JUEVES 30 DE ABRIL
HRS. 17:00

Expositor:
Ph.D. Diego E Vacaflores Rivero

Profesor de Economía de Texas State University, Ph.D. de la Universidad de Texas A&M, Master en economía de la Universidad de Akron, Economista graduado en University of Pittsburgh at Bradford.

Webinar transmitido en directo por plataforma **zoom**

Grupo para registro e interacción del evento:
<https://chat.whatsapp.com/Ct1p1v67j8IKFHRF5EtjR8>

El enlace estará disponible el día del evento.

Subvención a los combustibles el 2019: \$2.727 millones de bolivianos (\$391 millones de dólares)

\$400.000 millones de dólares a nivel mundial

→ 14% del déficit fiscal

→ 0,9% del Producto Interno Bruto

Monto acumulado desde el 2006: \$6.453 millones de dólares

Estamos usando nuestros recursos públicos eficientemente?

Zoom Meeting Controls: 28 Participantes, Chat, Compartir pantalla, Grabar, Reacciones, Salir de la reunión

Video Gallery: Saul Aramayo Wayar, Diego Vacaflores, Aldo Añez



Documento Completo:

<https://drive.google.com/open?id=1wkWd0-Cb5x7cIRVAyYsvzkyPr4jo5PUF>



COLEGIO DEPARTAMENTAL DE ECONOMISTAS DE TARIJA