

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA
UNIDAD DE POSTGRADO
“DIPLOMADO EN TRIBUTACIÓN”



MONOGRAFIA

**“INCIDENCIA DE LA SUBVENCION DE
HIDROCARBUROS EN EL DEFICIT FISCAL”**

Diplomantes: Lic. Elías Aranibar Fernández
Lic. Daysi Rosmery Antezana Mamani

Tutor: Mg. Sc. Hernán Paz Hidalgo

LA PAZ – BOLIVIA
2017

DEDICATORIA

A nuestras familias, por el apoyo incondicional y son quienes día a día nos dan fuerzas para seguir siempre adelante.

A Dios por permitirnos cumplir este objetivo, que es importante en nuestra vida profesional y por mantenernos fuertes y seguros.

AGRADECIMIENTOS

A nuestra querida Universidad “Mayor de San Andrés”, por habernos formado profesionalmente y habernos dado la oportunidad de subir un peldaño más.

Al plantel Docente y la Coordinación a la Unidad de Post Grado, quienes con su esfuerzo y dedicación, hicieron que todo el grupo llegue de forma conjunta al objetivo final.

A nuestros compañeros, quienes se convirtieron en mis amigos entrañables, ya que hemos logrado ser un grupo compacto, demostrando compañerismo y solidaridad en todo este tiempo que duro el diplomado.

RESUMEN

El problema al que ha llevado la subvención de los hidrocarburos es el déficit fiscal, ya que incide de gran manera, porque actualmente el precio del petróleo bajo de manera estrepitosa, a continuación explicaremos las razones que nos llevó al déficit.

La importación de diésel constituye el principal problema de autarquía energética del país, entendiendo por ésta, la porción de la oferta que es aportada por la producción nacional. Los niveles de autarquía en diésel fueron mejorados, pero desde el 2004 la constante ha sido un retroceso, lo que significa que más de la mitad del diésel consumido en el país proviene de las importaciones que, en cifras, ha llegado a 8.8 MMbbl.

El análisis de las cifras por períodos muestra marcadas diferencias en la gestión y resultados del sector, tanto en la producción como en la importación y el consumo.

El suceso más preocupante fue la caída de la producción de diesel que, notoria e inexplicablemente, tiene una abrupta caída desde 2009 de 1 MMbbl que debió ser sustituido por importaciones. Esta caída está relacionada con la caída, igualmente abrupta, de la producción de petróleo en campos desde el año 2008.

Por el contrario, una muestra alentadora de gestión de la demanda es la reducción de su crecimiento en el período de 2006 a 2012, que se explica por los decretos de 2004, 2005 y 2007 que prohibieron la importación de vehículos y motores a diésel de baja capacidad.

Según las cifras oficiales (BEN1) el transporte automotor demanda el 65% de la oferta comercial de diésel, el 30% se destina a los sectores de la agroindustria, la minería y la pesca, y 5% se destina a la generación de electricidad en los sistemas aislados.

Por tanto el transporte de carga, el transporte interdepartamental de pasajeros, el transporte urbano de elevada capacidad, la agroindustria y las cooperativas mineras, son los subsectores más comprometidos en la problemática y sobre los cuales incidirá cualquier medida destinada a cambiar el patrón de consumo actual.

El balance oferta-demanda de gasolina debe analizarse en un contexto especial. Pese a que la información oficial sobre producción y comercialización muestra un déficit que tendría que cubrirse por importaciones, las mismas fuentes no registran información sobre los volúmenes y costos de la importación de gasolina o aditivos destinados a su preparación a partir de gasolina natural.

Por dicha información, nuestras deducciones nos permiten afirmar que Bolivia importa gasolina desde el año 2009 y nuestra autarquía (porción de oferta que es cubierta con producción nacional) ha disminuido de un estado de plena autarquía (100%) a otro menor de 76%.

Según la información de producción de refinerías, la producción nacional habría sufrido un virtual estancamiento desde el año 2008, situación que coincide con el surgimiento de problemas con el diésel.

Según la información oficial casi la totalidad de la oferta está dirigida al transporte público y particular de pasajeros, siendo este último, según una pasada investigación, el principal demandante del combustible.

(CEDLA, 2011) Así mismo podemos advertir el notorio estancamiento de la producción de GLP en plantas de gas (0.04 %/año) a pesar del importante incremento de la producción y exportación de gas natural. Este estancamiento se debe a la demora que sufrió en la instalación de las plantas de separación de líquidos y que el año 2016, estaba operando solo al 40% de su capacidad.

El GLP, es otro de los combustibles comprometidos con la subvención, destacan varios hechos. Una caída de la demanda (-2.6% año) en el último período, que se explica por los planes de instalación de gas domiciliario.

Si bien esto es beneficioso para las familias bolivianas, podría denotar, también, el estancamiento de la demanda de GLP en el área rural, es decir, que los patrones de consumo rurales de biomasa siguen vigentes.

Contenido

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTOS.....	iii
RESUMEN	iv
1. INTRODUCCION.....	1
1.1 Antecedentes.....	3
1.2 Descripción del Problema	3
1.3 Formulación del Problema.....	6
1.4 Objetivos.....	6
1.4.1 Objetivo General	6
1.4.2 Objetivos Específicos	7
1.5 Diseño metodológico.....	7
1.5.1 Enfoque de la Investigación.....	8
1.5.2 Tipo de Investigación.....	9
1.5.3 Método de la Investigación.	10
1.5.4 Técnicas de investigación	11
1.5.5 Procedimientos e Instrumentos de Investigación.....	12
1.5.6 Revisión bibliográfica o documental.....	12
1,6 Justificación	13
1.6.1 Significación Práctica	14
1.6.2 Relevancia y pertinencia social	14
1.6.3 Aporte Teórico.....	15
1.6.4 Actualidad.....	19
2. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL	20
2.1. Marco Teórico.....	20
2.2. Marco Conceptual.....	22
3. PROPUESTA	28
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	33

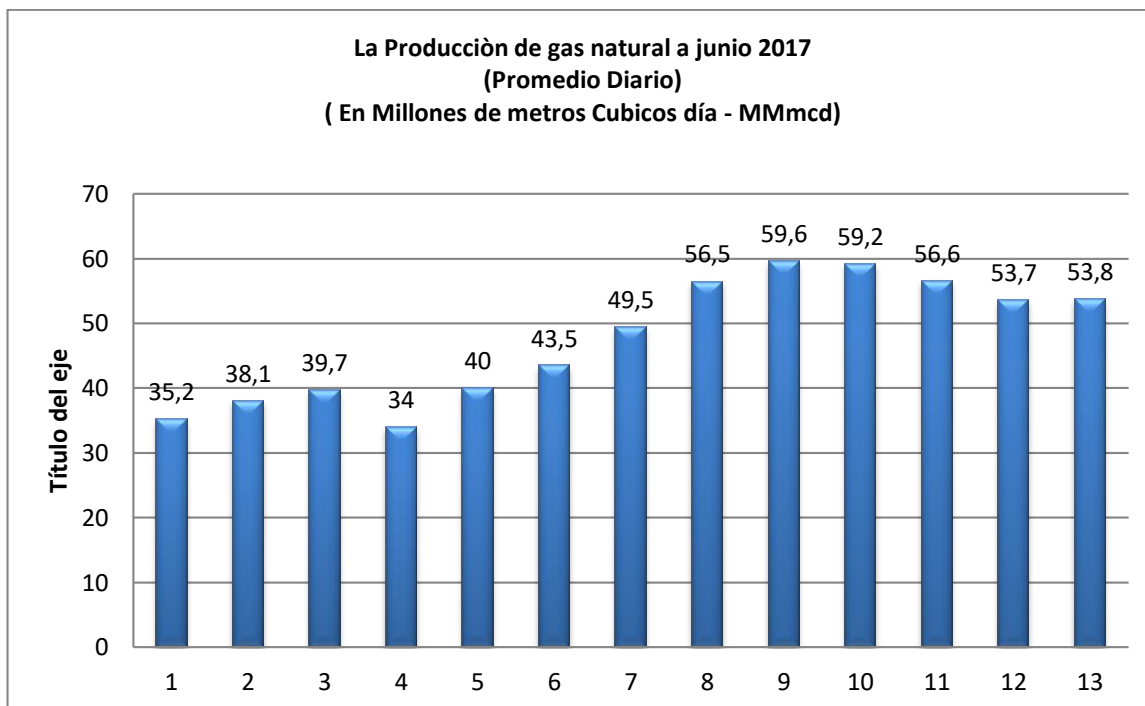
1. INTRODUCCION

Desde hace tiempo atrás uno de los gastos más importantes del Gobierno consiste en la subvención a los hidrocarburos, sobre todo del diésel, a pesar de que Bolivia produce hidrocarburos, en general lo que extrae es gas natural, del que se puede obtener gasolinas, pero para eso se necesita de procesos específicos. También se produce algo de petróleo que, procesado, se convierte en diésel.

El país tiene una política de precios congelados, se importa diésel y gasolina a precio internacional y se vende internamente a un costo tres veces menor. En Diciembre de 2010, el Gobierno intentó terminar con la subvención de los hidrocarburos y para ello lanzó un gasolinazo, que luego fue retirado debido a las enormes protestas sociales que éste ocasionó.

El Informe de Política Monetaria que presenta semestralmente el Banco Central de Bolivia, desde el año 2006, dentro del marco de la transparencia y rendición de cuentas de las políticas aplicadas, con el fin de cumplir el mandato constitucional de mantener el poder adquisitivo interno de la moneda nacional para contribuir al desarrollo económico y social.

Revela que la producción de gas natural disminuyó en un 7,8% durante el primer semestre de este año comparado con similar periodo de 2016, debido a la menor demanda de parte del mercado brasileño. Y precisa que la producción promedio entre enero y junio del pasado año fue de 57,9 millones de metros cúbicos día (MMmcd), mientras que en similar fecha de este 2017 sólo fue de 53,8 MMmcd.



Así mismo en la rendición de cuentas del Ministerio de Hidrocarburos, que se realizó en el mes de agosto en Trinidad, Beni, sujetándose con datos a mayo pasado, se indicó que durante el periodo 2006-2017 se "destaca" la tendencia de incremento en la producción fiscalizada anual de gas natural, alcanzando un promedio máximo de 59,63 MMmcd en 2014.

Pero, a partir de 2015 se puede observar una disminución de los volúmenes fiscalizados de este hidrocarburo. Asimismo, respecto al promedio diario de producción alcanzado durante los primeros cinco meses de la presente gestión, se continúa con este decremento, alcanzando un volumen promedio de 53,71 MMmcd, generado por los bajos niveles de nominación de los mercados de exportación.

Otra de las causas de los bajos volúmenes de producción, es el agotamiento de campos, es el caso de San Alberto, después de 18 años de vida. También está Itaú, que ya está siendo cerrado, y el mega campo Sábalo que empezó a declinar".

1.1 Antecedentes

En la gestión 2016 el déficit público en Bolivia alcanzó el 6,62% del PIB, un porcentaje alto comparado con el del resto de los países, que le sitúa en el puesto 155, de 189 países, del ranking de déficit respecto al PIB ordenado de menor a mayor.

Bolivia ha ganado posiciones en el ranking respecto a 2015, cuando ocupaba el puesto 157 con un déficit del 6,9% del PIB.

En términos absolutos, Bolivia registró un déficit de 2.038 millones de euros en 2016, inferior al registrado en 2015, de 2.068 millones de euros.

El Producto Interno Bruto (PIB) en Bolivia en 2016 fue de 30.542M.€, creció 582M.€ respecto a 2015, lo cual debemos tener en cuenta porque los cambios en el PIB afectan al ratio de déficit sobre el PIB, en sentido inverso.

Bolivia: Evolución de Déficit

Fecha	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Déficit (M.€)	-2.038	-2.068	-841	153	373	144	248	2	407	168	410
Déficit (%PIB)	-6,62%	-6,90%	-3,36%	0,66%	1,76%	0,83%	1,67%	0,01%	3,57%	1,74%	4,47%
Fecha	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1983	1982	1981	
Déficit (M.€)	-172	-392	-564	-737	-621	-338	-297				
Déficit (%PIB)	-2,25%	-5,54%	-7,88%	-8,79%	-6,82%	-3,73%	-3,84%	-19,80%	-15,90%	-9,65%	

1.2 Descripción del Problema

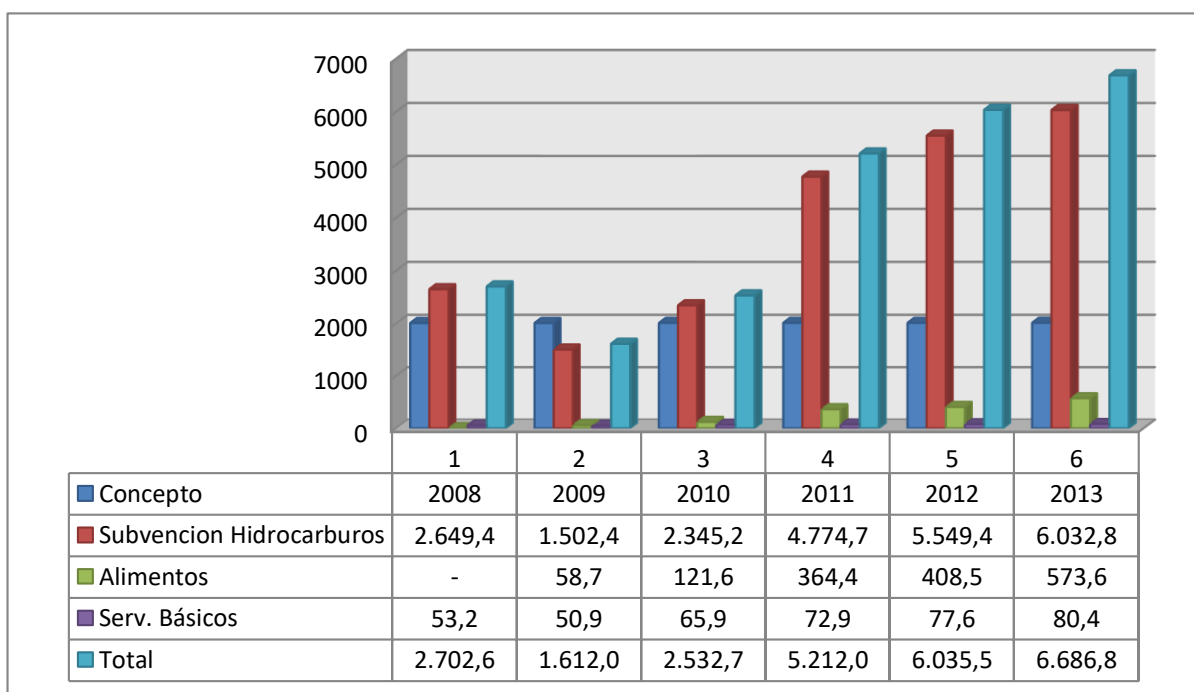
El Estado compra los combustibles en base a precios del mercado internacional y los vende en el mercado interno a precio subvencionado para reducir los gastos de las familias bolivianas y contribuir a la estabilidad económica en los principales productos de la canasta básica de alimentos.

De acuerdo con los datos de la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), el gas licuado de petróleo (GLP) se cotiza en Bs 2,25 por kilo; la gasolina especial en Bs 3,74 el litro y el diesel oíl cuesta Bs 3,72 por litro. En el caso del GLP, el país logró su autosuficiencia con dos plantas de líquidos.

Si bien estos precios están subvencionados en el mercado interno, el Tesoro General del Estado asume la diferencia con relación a los precios internacionales de combustibles.

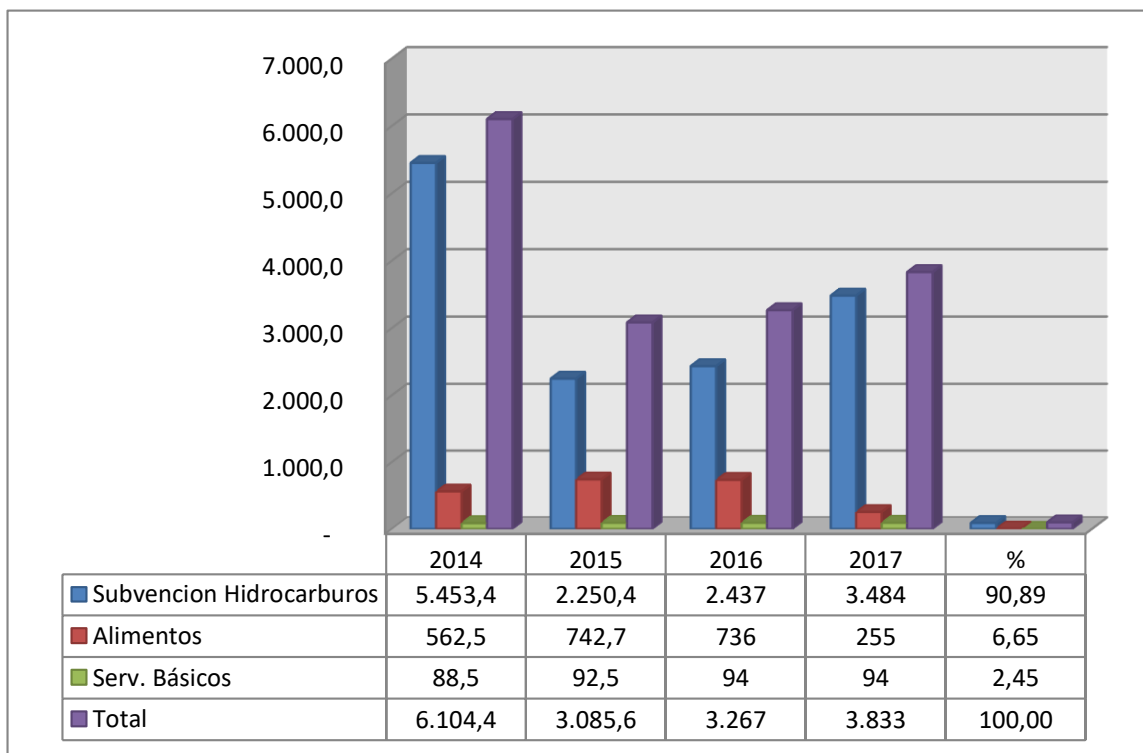
EVOLUCION DEL GASTO DEL ESTADO EN SUBVENCIONES (En Millones de Bolivianos)

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Subvención Hidrocarburos	2,649.4	1,502.4	2,345.2	4,774.7	5,549.4	6,032.8
Alimentos	-	58.7	121.6	364.4	408.5	573.6
Servicios Básicos	53.2	50.9	65.9	72.9	77.6	80.4
Total	2,702.6	1,612.0	2,532.7	5,212.0	6,035.5	6,686.8



EVOLUCION DEL GASTO DEL ESTADO EN SUBVENCIONES (En Millones de Bolivianos)

Concepto	2014	2015	2016	2017	%
Subvención Hidrocarburos	5,453.4	2,250.4	2,437	3,484	90.89
Alimentos	562.5	742.7	736	255	6.65
Servicios Básicos	88.5	92.5	94	94	2.45
Total	6,104.4	3,085.6	3,267	3,833	100.00



1.3 Formulación del Problema

No es fácil determinar en qué casos concretos es socialmente conveniente intervenir, hace falta mucha información para determinar que es oportuno intervenir, de modo que hay muchas posibilidades de intervenir a destiempo o de no fijar bien el objetivo. Estas cuestiones de aplicación se denominan “fallas del gobierno”. Así pues, aunque es posible que las fallas del mercado justifiquen una intervención pública, las fallas del gobierno pueden exacerbar el problema en vez de atenuarlo.

Entre los ejemplos más comunes de una situación en que una intervención en forma de subvención es problemática, cabe mencionar la búsqueda de rentabilidad por los beneficiarios y la economía política del proceso de adopción de decisiones que supone conceder una subvención. En las sociedades democráticas, las presiones electorales pueden influir en la fiscalidad y en los gastos públicos. Aunque los políticos pretenden obrar en bien del interés general, a veces toman decisiones en beneficio propio, por ejemplo para aumentar sus posibilidades de reelección (Grossman y Helpman 2002, Hillman, 1989).

Es en esta reflexión que vemos uno de los problemas más grandes que tiene el gobierno de esta gestión es la ya prolongada subvención que impuso a los hidrocarburos y que mediante un análisis investigativo trataremos de ver el verdadero efecto que tiene en los resultados de fin de gestión para que genere un elevado déficit fiscal.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo General

Determinarla incidencia de la subvención de hidrocarburos en el déficit fiscal del Estado Plurinacional de Bolivia.

1.4.2 Objetivos Específicos

- Identificar la cuantía de las subvenciones por gestión durante los últimos 10 años.
- Describir la incidencia de la subvención a los hidrocarburos en el déficit o superávit fiscal
- Proponer políticas fiscales para mitigar los efectos negativos del déficit fiscal en el Estado Plurinacional de Bolivia

1.5 Diseño metodológico

En nuestra investigación, es importante definir los procedimientos de carácter metodológico cualitativo que utilizaremos, con el propósito de alcanzar los objetivos propuestos, es por esta razón que en el presente tema se desarrollan cada uno de estos aspectos, incluyendo modalidad y tipo de investigación, el diseño de la investigación, recolección de datos, la validez y confiabilidad de los instrumentos y técnicas de procesamiento y análisis de los datos.

La investigación documental permite un conocimiento previo o soporte documental o bibliográfico, vincula al tema objeto de estudio, conociéndose los antecedentes y quienes han profundizado sobre el tema.

Modalidad

La investigación planteada en este trabajo, está enmarcada en una investigación analítica que será la base de una propuesta en diseñar un proyecto para que la subvención se mantenga y no incremente al déficit fiscal, que podría considerarse como un proyecto factible, complementada con una investigación del tipo documental, de campo como se explica a continuación:

Proyecto Factible

Para el desarrollo de esta investigación, se adoptó la modalidad de proyecto factible, en la investigación se trata de solucionar los inconvenientes que generó la subvención en el déficit fiscal.

1.5.1 Enfoque de la Investigación

Dentro la historia de Bolivia, en muchas ocasiones el precio de los hidrocarburos ha sido un instrumento para incrementar los ingresos fiscales. El incremento más importante fue realizado en 1985, como una estrategia para disminuir el déficit fiscal acusado de provocar la inflación. Entonces, se subió el precio de la gasolina de 8 centavos de dólar el litro a 45 centavos. A partir de estos antecedentes, los economistas tienden a pensar que todo incremento del precio de los hidrocarburos responde a necesidades fiscales.

Así mismo podemos observar la situación del sector hidrocarburos para tratar de entender la subvención asumida por el Gobierno, hace tiempo que la evolución de este sector preocupa por muchas razones. La primera tiene un carácter casi histórico. Se trata del subsidio al diesel de alrededor de \$us489 millones con tendencia a crecer.

Una parte importante de este subsidio beneficia a los productores de soya, empero, la conversión de diesel en soya no muestra una relación costo/beneficio favorable. Luego, parecería adecuado, la eliminación de este subsidio; pero como se trata de una política pública, es necesario tener en cuenta los efectos colaterales que puede ocasionar.

La segunda razón se refiere a la producción de petróleo y sus derivados. Hace varios años que Bolivia importa gasolina para atender las necesidades internas, con el agravante de comprar más caro de lo que vende, financiando la diferencia con recursos públicos. No se tiene información fidedigna sobre el monto de este subsidio, pero se estima que bordea los \$us 300 millones. Esta suma no es

demasiado grande y podría ser financiada con recursos provenientes de las exportaciones de gas.

No obstante, es posible suponer que las proyecciones de producción de gasolina son pesimistas, y por consecuencia el subsidio podría aumentar hasta llegar a un nivel insostenible. Si se confirma esta hipótesis, se podrá entender la razón que llevó al Gobierno a adoptar una medida tan dura. Paralelamente al incremento del precio interno de los hidrocarburos, el Gobierno adoptó por decreto el aumento de casi el 100 por ciento del precio que paga a las transnacionales por barril de petróleo.

Esta medida refuerza la hipótesis anterior, pues está orientada a proporcionar un importante incentivo a las compañías extranjeras en la producción del petróleo que Bolivia necesita para destilar gasolina y otros derivados. Si se trata de hacer frente a la escasez de petróleo y de gasolina, parece que no queda otra posibilidad en el corto plazo de hacer lo que el Gobierno hizo.

Si se trata de financiar el déficit fiscal, existirían otras alternativas, como por ejemplo disminuir el gasto en rubros innecesarios. Conviene hacer dos reflexiones adicionales.

La primera: Alza de los precios internos de los hidrocarburos que tendrá efectos recesivos e inflacionarios y consecuencias negativas a nivel del empleo y la pobreza, quizás también a nivel político.

La segunda: Amerita que el Gobierno realice un serio ajuste en el manejo del sector de hidrocarburos.

1.5.2 Tipo de Investigación

Para el autor del libro Metodología de la investigación, Fernando Arias Galicia “existen diferentes tipos de investigación, los cuales se clasifican según distintos criterios; con el fin de precisar con mayor claridad el tipo de investigación a realizar, ésta será analizada desde varios puntos de vista”.

En nuestro tema, utilizaremos el tipo de investigación descriptiva, a partir de ello podemos mencionar que nuestra reserva hidrocarburifera es un recurso natural no renovable, que se extrae del subsuelo y se puede aprovechar su uso tanto en la energía y otras formas de su utilización propias de su transformación en la industria, y cuyo recurso natural es de propiedad y dominio directo, indivisible e imprescriptible del pueblo boliviano.

1.5.3 Método de la Investigación.

Etimológicamente la palabra método se deriva del griego meta (hacia, lo largo) que significa acción o movimiento y de la raíz o dos, que significa camino, que traduciéndolo método quiere decir camino hacia algo, orientarse a realizar una acción específica, para alcanzar un fin o propósito,

Según Mario Bunge, en el *método científico* el conocimiento debe ser sometido a prueba, con opiniones fundadas y contrastadas para constituirse en una ciencia racional y objetiva, además se plantean o resuelven problemas que el conocimiento ordinario y la experiencia no pueden.

Según F. Pardinias, el método de trabajo científico, es la sucesión de pasos que debemos dar para descubrir nuevos conocimientos o, en otras palabras, para comprobar o rechazar hipótesis que implican conductas de fenómenos, desconocidos hasta el momento.

Lo que importa y es fundamental en el método científico, no es el descubrimiento de verdades en todo momento, sino más bien el determinar cuál ha sido el procedimiento para demostrar que un enunciado es así, pues cada ciencia plantea y requiere un método especial, según sea la naturaleza de los hechos que estudian.

En nuestra investigación, respecto a la subvención de los hidrocarburos, realizaremos los siguientes pasos:

Observación

De manera general, las investigaciones científicas comienzan con una observación que apunta hacia una pregunta interesante, en nuestro caso nos haremos la siguiente pregunta: ¿Será que la subvención incide en el déficit fiscal de nuestro país?

Pruebas

Muchos estudios científicos modernos realizan pruebas con un grupo de control y uno experimental. En nuestro caso realizaremos pruebas con datos económicos, y cuadros estadísticos, de hace 10 años atrás. Las observaciones detalladas, cuidadosas y el registro de datos son fundamentales durante la fase de prueba del método científico. De no medir, observar y registrar con precisión se pueden distorsionar los resultados de la prueba.

Conclusión

Un paso final en los métodos científicos involucra el análisis e interpretación de los datos recopilados durante la fase de prueba; esto permite al investigador formular una conclusión con base en los datos. Una buena conclusión toma en cuenta todos los datos recopilados, los cuales deben reflejar la hipótesis, respaldándola o no.

1.5.4 Técnicas de investigación

Una vez recolectada la información es importante considerar que la misma debe ser procesada y analizada con la finalidad de presentar los resultados de la investigación.

Los datos obtenidos de la revisión documental se procesaron utilizando el análisis y síntesis, con el propósito de sintetizar y esquematizar la información relevante para el cumplimiento de los objetivos de la investigación. Los datos obtenidos en la revisión de reportes y publicaciones relacionadas a nuestro tema, presentando la información mediante la utilización de cuadros y gráficos que permitan

sintetizar la información para proceder a su análisis y alcanzar los objetivos planteados.

1.5.5 Procedimientos e Instrumentos de Investigación

Los procedimientos e instrumentos que utilizaremos serán los siguientes:

Fase I. Diagnóstica: En esta fase se realiza el diagnóstico a través de los datos documentados que hallamos en publicaciones referidas, y así verificar su efectividad y de allí obtener los datos para reflejar el objeto de nuestra investigación.

Fase II. Factibilidad: A través de esta fase se determinará de manera científica la viabilidad del proyecto y a su vez se medirá, cuantificará y relacionará los resultados. Es importante tomar en cuenta la factibilidad porque permitirá el análisis de la propuesta y se estudia la posibilidad que sea aplicada en el futuro.

Fase III. Diseño: Se diseña una propuesta que permita a largo plazo, sea viable y que debe plasmarse de una manera clara y precisa la alternativa de solución al problema planteado.

1.5.6 Revisión bibliográfica o documental.

La investigación del tema y habiendo revisado las diferentes publicaciones que nos arrojan datos sobre la producción de los hidrocarburos, así como los datos presentados y habiendo revisado el cuaderno de Coyuntura que, nos ha permitido realizar puntualizaciones de manera objetiva:

- Que la subvención no es posible mantenerla por mucho tiempo, ya que la nacionalización de los hidrocarburos a través de Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (YPFB) no ha logrado, ni prevé a corto plazo, alcanzar la soberanía energética, ya que las inversiones son insuficientes para encontrar nuevos campos hidrocarburíferos.
- La subvención no fue una medida adoptada para un largo plazo, sino más bien por un corto plazo, ya que con el pasar del tiempo dicha subvención

incide de forma importante en el déficit fiscal, este va creciendo cada año en desmedro de una economía que se presentaba satisfactoriamente por el elevado precio internacional del petróleo.

- Pero que a raíz de factores externos, esta fue cayendo vertiginosamente haciendo que la diferencia en la subvención precio de hidrocarburos se eleve y por esta razón casi tengamos que terminar esta gestión con un déficit del 7.7%.

1,6 Justificación

Esta investigación es importante por las características que presenta la subvención de los hidrocarburos, respecto al déficit fiscal de la presente gestión.

Esta investigación contiene datos actualizados, según información de la Agencia Nacional de Hidrocarburos, otras entidades gubernamentales y publicaciones referidas a nuestro tema.

El objetivo de presente trabajo es dar un aporte en beneficio de la actual problemática que venimos arrastrando como estado plurinacional, con la subvención de los hidrocarburos y que esta afecta de manera preocupante en el déficit fiscal que sube año tras año sin ninguna solución económica a la vista.

La razón por la que llevamos a cabo la investigación de este tema **“INCIDENCIA DE LA SUBVENCION DE HIDROCARBUROS EN EL DEFICIT FISCAL”** es porque a pesar de que existen algunos ensayos o monografías sobre este no pudimos encontrar datos actualizados a esta problemática.

Creemos que con la conclusión de nuestra monografía podremos tener una visión exacta de los problemas a los que está acarreado a nuestro país, a pesar de que dicha decisión de mantenerla es meramente político, ya que al eliminarla podría afectar enormemente al índice de popularidad del Gobierno en curso.

Nuestro trabajo lo elaboramos en un momento donde se realiza un balance de las medidas económicas tomadas por el gobierno del Estado Plurinacional de

Bolivia para justificar el déficit o superávit fiscal, la misma que la realizamos con medios y cifras actualizados a fechas donde se hace el recuento de un sinnúmero de información por las entidades creadas para tal efecto.

1.6.1 Significación Práctica

El presente trabajo tiene como finalidad hacer conocer a fondo la incidencia en el déficit fiscal en relación a la subvención de los hidrocarburos en el Estado Plurinacional de Bolivia, para determinar cuál es la significancia de este rubro en el resultado final que registra los gastos del gobierno de turno, para así poder determinar las medidas correctivas que pueda generar la conclusión de esta investigación.

1.6.2 Relevancia y pertinencia social

La idea fundamental del presente trabajo, es poder aportar material para la obtención de nuevos conocimientos y tener la capacidad de medir, expresar y realizar una explicación sencilla de todos los medios utilizados para dar a conocer los resultados obtenidos en esta investigación.

Este trabajo servirá para la obtención de información adecuada, oportuna y actualizada, para que puedan ser utilizados por quienes pretendan profundizar esta investigación, tomando esta como una base, los criterios profesionales respecto a la medición, comparación y análisis del tema en cuestión. A la vez esto nos ayudara a que podamos actualizar de manera regular esta información que no se le presta el interés que merece, precisamente por la falta de una buena fuente verídica de los datos.

Para este fin nada más pertinente que realizar esta investigación a finales de un año donde hubo paradigmas económicos a nivel internacional que no repercutió de gran manera a nivel nacional. Es por esta razón (déficit fiscal) que creemos que se vienen cambios y o modificaciones en la estructura económica de nuestro país que involucran a sectores de distintas clases sociales.

1.6.3 Aporte Teórico

En nueve años el costo de las subvenciones a los hidrocarburos, alimentos y servicios básicos creció en 939%, según datos oficiales incluidos en el documento 10 años de economía boliviana. El libro, publicado por el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas, revela que en 2006 el gasto en subsidios era de sólo 297,1 millones de bolivianos, pero en 2015 llegó a 3.085,6 millones de bolivianos (442,6 millones de dólares).

Se debe hacer notar, sin embargo, que el pico más alto de esta erogación ocurrió en 2013, cuando alcanzó a 6.686,8 millones de bolivianos (959,3 millones de dólares), un crecimiento de 2,150% en nueve años. Los recursos que destina el Estado a los subsidios se redujeron principalmente en hidrocarburos, debido a una mayor producción interna de GLP.

Carburantes

En 2006, el costo de la subvención a los carburantes era de 265,1 millones de bolivianos y en 2013 se incrementó a 6.032,8 millones de bolivianos o 865,5 millones de dólares (2,175%). Al año siguiente disminuyó a 5.453,4 millones de bolivianos y en 2015 a 2.250,4 millones de bolivianos, equivalentes a 322,8 millones de dólares. El crecimiento del gasto en nueve años fue de 748,8%.

Según el documento del Ministerio de Economía, el Estado subsidia los precios del diésel oil, insumos y aditivos (gasolina) y Gas Licuado de Petróleo), entre otros, a fin de evitar un alza en los costos del transporte. La subvención por habitante en 2004 fue de 510 bolivianos y en 2015 de 210 bolivianos.

El 25 de diciembre de 2010, mediante el Decreto Supremo 748, el Gobierno decidió poner fin a esta política al incrementar el precio de la gasolina en 57% y el del diésel en 82%, lo que fue calificado entonces como un “gasolinazo”. La medida quedó sin efecto por el anuncio de protestas de diferentes sectores.

En esos días, las autoridades argumentaban que el costo era millonario para el Estado y que con los precios congelados de carburantes, se subvencionaba a los países vecinos. Este año, el Gobierno presupuestó 350 millones de dólares para cubrir el gasto.

Alimentos

Según el Gobierno, a partir de 2009, se decidió subvencionar los alimentos estratégicos de mayor incidencia en la canasta familiar, ante la reducción de la oferta de productos en centros de abasto y la especulación y agio que afectaban al consumidor. Ese año los precios se incrementaron debido a fenómenos climatológicos.

En la comercialización y acopio se decidió subsidiar la harina, destinada al sector panificador y el maíz, que beneficia a los avicultores. Esto permitió mantener congelado el precio del pan en 40 centavos y que el precio de carne de pollo se estableciera en los centros de abasto. Lo mismo ocurre con el acopio de arroz en chala, maíz y trigo para garantizar un precio justo a los productores. El costo de la subvención de alimentos en 2015 llegó a 742,7 millones de bolivianos, 1.165,2% con respecto a 2009.

Servicios básicos

En el caso de los servicios básicos, el gasto que realiza el Estado se incrementó de 31,9 millones de bolivianos en 2006 a 92,5 millones de bolivianos en 2015, un 189,9% más, según datos del Ministerio de Economía.

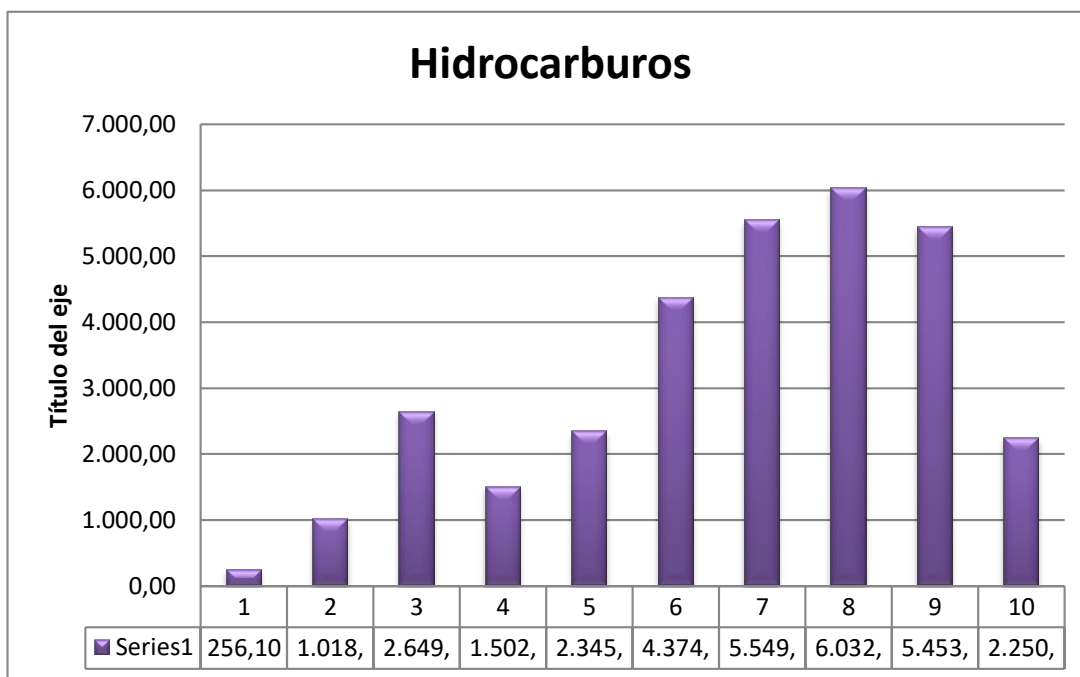
Dinero del Estado

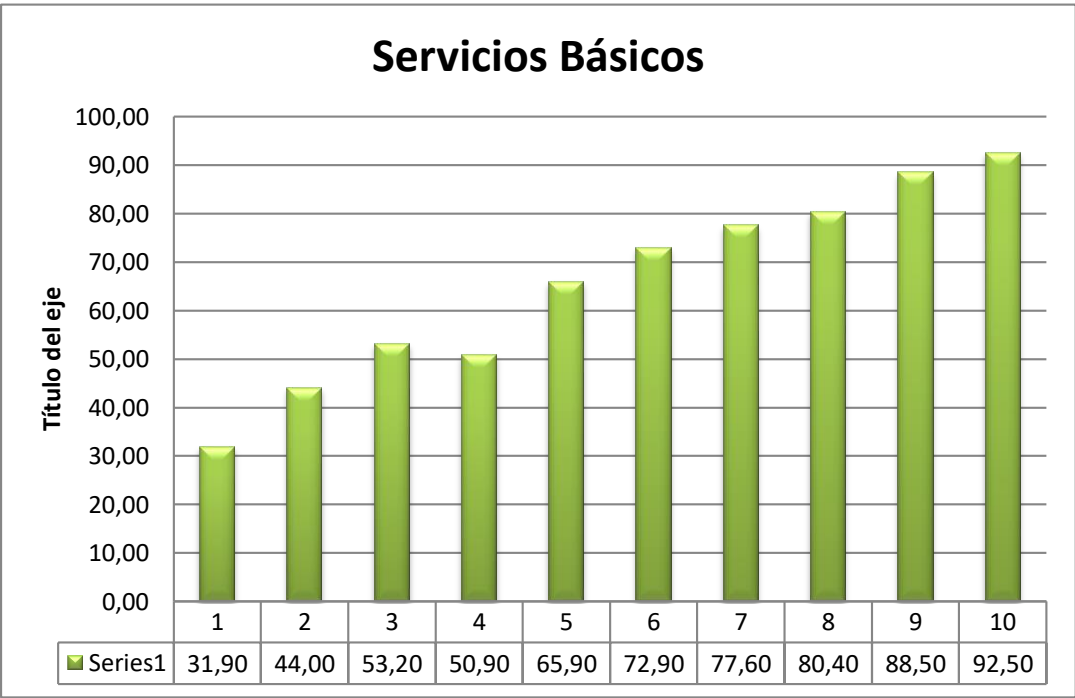
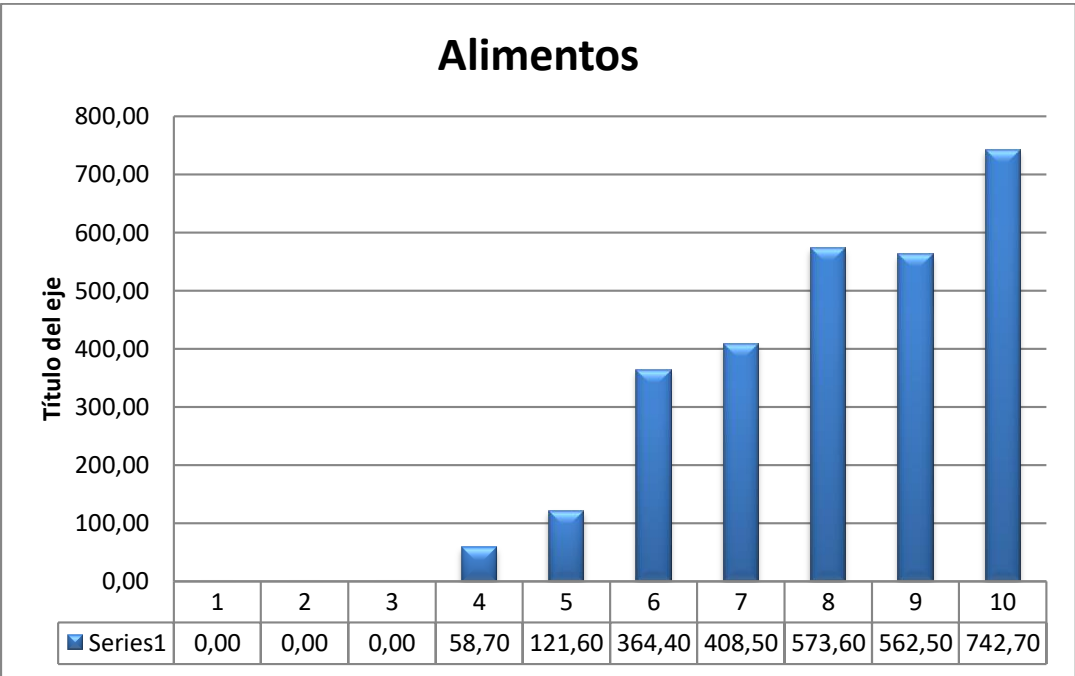
Gasto Este año la subvención del diésel oil requerirá 267 millones de dólares y el incentivo a los campos petroleros demandará 56 millones de dólares. No obstante, el Gobierno anunció que el subsidio de la gasolina se reducirá a cero. Eliminación En mayo de 2015 el Gobierno levantó la subvención a la harina, que consistía en entregar el insumo a los panificadores a un precio menor al que se

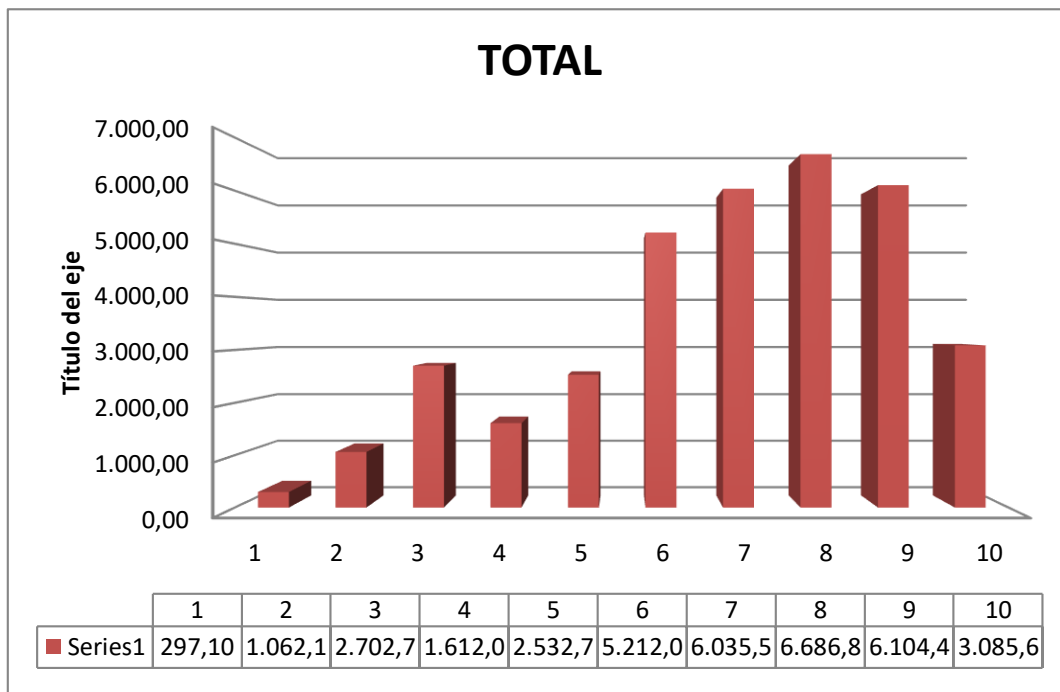
vende en el mercado. Desde entonces, el pan de batalla se comercializa en 50 centavos. Expectativa Se espera aumentar la producción interna de diésel.

Evolución del gasto del Estado en subvenciones (2006-2015)

Entre 2006 y 2015 el gasto que realiza el Estado en la subvención de carburantes, alimentos y servicios básicos creció de 297.1 millones de bolivianos a 3,085.6 millones de bolivianos.







1.6.4 Actualidad

En la actualidad el Gobierno incrementó el presupuesto de subvención a hidrocarburos en Bs 1.047 millones, respecto a la gestión anterior, informe del ministerio de Economía. El monto pasará de 2.437, en 2016, a Bs 3.484 millones, en 2017. La subvención e incentivos a los hidrocarburos representan un 90,9% del total del presupuesto de subvención.

En segundo lugar se encuentra la subvención a los alimentos, que en este caso baja de Bs 736 a 255 millones, y tiene una participación de 6,6%. El Gobierno también considera la subvención a servicios básicos con 94 millones, similar al monto presupuestado para la presente gestión. Como monto total, el presupuesto de subvención para el 2017 sufrió un incremento de Bs 566 millones respecto a la presente gestión. La subvención continúa a la baja.

2. MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

2.1. Marco Teórico

La subvención a los carburantes es el resultado de un desequilibrio entre la producción nacional de combustibles y el crecimiento de la demanda, que da como resultado un déficit que debe ser cubierto a través de importaciones.

Según un estudio realizado por el CEDLA la proyección sobre los datos publicados por YPF muestra que entre la demanda de 8.8 millones de barriles (MMBbl) de diesel y la producción nacional de 4.5 MMBbl, se genera un déficit que será cubierto con algo más de 4.8 MMBbl de diesel importado, según el gráfico.

Así mismo dice que en el caso de la gasolina, entre la comercialización declarada y la producción se genera, aparentemente, un déficit de algo más que 1.3 MMBbl.

Y por último, en el caso del GLP, el déficit estimado del combustible para 2012 alcanza a 27.000 t.

El problema también radica en la oferta de dichos productos y se explica por la sostenida caída en la producción de petróleo en el sector. Este fenómeno es producto del desgaste natural de los campos luego de muchos años de explotación, la interrupción de actividades productivas en varios campos petroleros y la debilidad estatal para generar un régimen que se visualice en volúmenes físicos de petróleo.

En efecto, dado que este no es un problema reciente, en este período la producción de petróleo había caído en 1.7 MMBbl, aun cuando la producción total de líquidos se había incrementado, es decir, la porción de petróleo se había reducido de 45% a menos de 25% de la producción total de líquidos.

En esa época ya se hablaba de la necesidad de reponer y/o reforzar las actividades de exploración de campos petrolíferos, de manera que la agenda de política energética tenía una ruta crítica relacionada con el suministro interno a partir de la producción de petróleo.

Han transcurrido muchos años y la tendencia ha sido invariable. A pesar que la producción total de líquidos se ha acercado a 18 MMbbl, la fracción de petróleo no llega a 10%de esta producción, por tanto, la producción de derivados de petróleo, particularmente diesel oíl, se ha visto seriamente afectada.

Como lo demuestran las cifras oficiales el gran crecimiento del consumo energético nacional se debe al crecimiento del transporte y éste debe ser explicado desde distintas perspectivas:

- i) Como una muestra de prosperidad económica en determinados sectores de la población que optan, como primera manifestación cultural de ésta, por la compra de un vehículo;
- ii) como la solución individual del transporte en respuesta al abandono estatal de la planificación de los sistemas de transporte (transporte masivo, desconcentración de centros administrativos y comerciales, densificación de ciudades, etc.);
- iii) como la solución individual del empleo para importantes segmentos de población que carecen de un empleo en condiciones dignas.

2.1.1. Teoría clásica

La teoría clásica surgió en Francia y se difundió rápidamente por Europa. Se caracterizó por el énfasis en la estructura que una organización debe tener para lograr la eficiencia. Esta tuvo un enfoque normativo y prescriptivo, donde están involucradas todas las partes.

Sí la administración científica se caracterizaba por hacer énfasis en las tareas que realizaba el obrero, la teoría clásica se distinguía por el énfasis en la estructura y en las funciones que debe tener una organización para lograr la eficiencia. Ambas teorías perseguían el mismo objetivo: la búsqueda de la eficiencia de las organizaciones.

La teoría clásica nace en Francia en 1916 y su principal exponente es el ingeniero de minas Henry Fayol, quien expuso su teoría en su famoso libro *Administration Industrielle et générale* publicado en París en 1916. El estudio de Fayol parte de un enfoque sintético, global y universal de la empresa, lo cual inicia la concepción anatómica y estructural de la organización, que desplazo con rapidez la visión analítica y concreta de Taylor. (Tomado de introducción a la administración de Chiavenato).

2.2. Marco Conceptual.

Para un buen entendimiento de la investigación, citaremos conceptos necesarios referidos al tema.

Subvención.

La Real Academia de la Lengua: “Subsidio es la prestación pública de servicios asistenciales de carácter económico y de duración determinada”. Un subsidio es “el conjunto de pagos no requeridos hechos del gobierno a las empresas sobre la base del total de su producción o de su valor de ventas.

(Riedy, 2001) “Los subsidios comprenden todas las medidas que mantienen el precio para los consumidores debajo del nivel de mercado o para los productores por encima de él; o que reducen el costo para los consumidores o productores otorgándoles un soporte indirecto”

(Bruce , 1990) “Un subsidio se presenta cuando el precio de venta final de un factor o bien se vende por debajo de su costo marginal de producción”.

Diesel Oil.

(Ferreira, 2009) Combustible derivado del petróleo constituido básicamente por hidrocarburos. Puede además contener compuestos metálicos azufre por hidrocarburos. Puede además contener compuestos metálicos, azufre, nitrógeno etc.

Mezcla de hidrocarburos líquidos que hierven en el intervalo de temperaturas comprendido entre 220 y 350 °C. En su mayor parte el gas-oíl o gasóleo o Diésel Oíl se obtiene por la destilación a presión atmosférica del petróleo bruto (Gas-Oíl atmosférico), pero también puede contener productos derivados de la destilación al vacío del residuo atmosférico (Gas-Oíl vacuum) y los que proceden del craqueo de fracciones más pesadas (Gas-Oíl de craqueo).

Su denominación que significa “aceite de gas” proviene de la aplicación que de él se hizo en un principio para producir el antiguo gas del alumbrado. El principal uso del Diésel Oíl es como combustible para motores a Diésel; por consiguiente, constituye el combustible clásico de camiones, autobuses, locomotoras ferroviarias, máquinas industriales, etc.

Otro empleo importante del Diésel Oíl es el que se refiere a combustible para calefacciones domésticas, especialmente en los grandes centros urbanos, en los que han reemplazado o está substituyendo al tradicional fuel, con notable reducción de la contaminación atmosférica.

En efecto, el bajo contenido de azufre (inferior al 1 %) y una regulación de la combustión mucho más fácil, permiten mantener dentro de niveles aceptables las emisiones contaminantes. Las características más importantes del combustible son el número de etano y el índice de Diésel, que expresan la facilidad de inflamación del Gas-Oíl y el punto de enturbiamiento (punto de niebla) y de fluidez, que determinan los límites entre los que puede emplearse el producto a bajas temperaturas.

Gasolina.

(Campaner, 2016) Es un líquido compuesto por una mezcla de hidrocarburos, obtenida en el proceso de refinamiento del petróleo, cuya función principal es cómo combustible para automóviles.

(Matos Salinas) Es una mezcla de hidrocarburos derivada del petróleo que se utiliza como combustible en motores de combustión interna con encendido a

chispa convencional o por compresión (Diez Otto), así como aplicaciones en estufas, lámparas, limpieza con solventes y otras más. La gasolina, en Argentina, Paraguay y Uruguay se conoce como nafta (del árabe naft), en Chile como bencina.

Tiene una densidad de 680 g/L (un 20% menos que el gasoil, que tiene 850 g/L). Un litro de gasolina tiene una energía de 34,78 mega julios, aproximadamente un 10% menos que el gasoil, que posee una energía de 38,65 mega julios por litro de carburante. Sin embargo, en términos de masa, la gasolina tiene 3,5% más de energía.

La gasolina se obtiene del petróleo en una refinería. En general se obtiene a partir de la nafta de destilación directa, que es la fracción líquida más ligera del petróleo (exceptuando los gases). La nafta también se obtiene a partir de la conversión de fracciones pesadas del petróleo (gasoil de vacío) en unidades de proceso denominadas FCC (craqueo catalítico fluidizado) o hidro craqueo. La gasolina es una mezcla de cientos de hidrocarburos individuales desde C4 (butanos y butenos) hasta C11 como, por ejemplo, el metil naftaleno.

Gasolina de Destilación Directa: Ausencia de hidrocarburos no saturados, de moléculas complejas aromáticas- nafténicas. El contenido aromático se encuentra entre 10-20%.

Gas Licuado de Petróleo

(PEMEX, 24/03/2015) El gas licuado es una mezcla de hidrocarburos compuesta principalmente de propano y butano; su producción se registra desde principios de siglo; sin embargo, es en 1946 cuando se inicia su comercialización como estrategia para sustituir, en las casas habitación de las zonas urbanas, la utilización de combustibles vegetales. Es una de las principales fuentes de energía en el país, aunque por años, su uso se ha enfocado principalmente al sector residencial; recientemente, el comportamiento de la demanda ha mostrado un crecimiento importante en sectores como la industria y el transporte.

El GLP ha sido tradicionalmente el primer energético utilizado para la cocción en los sectores residencial y comercial, incluso con la penetración que ha tenido el gas natural en los grandes centros urbanos y en localidades.

Pese a ese desplazamiento, el GLP continúa como alternativa energética básica para muchos de los hogares del mundo, particularmente por su ventaja en el suministro a comunidades pequeñas y a ciudades distantes de la infraestructura de transporte de gas natural en aquellos países donde se tiene oferta simultánea de los dos energéticos.

El GLP es un combustible compuesto por la mezcla de dos hidrocarburos, el Propano y el Butano. El poder calorífico del GLP (11,833 kcal/Kg) está en función de la proporción porcentual de estos hidrocarburos que, de acuerdo con las Normas técnicas tiene una proporción variable entre 50 a 60 % de Propano hasta 50 a 40% de Butano.

Déficit Fiscal.

Una de las cuestiones más preocupantes en los últimos años en muchos países ha sido el déficit fiscal. En los últimos diez años muchos gobiernos han incurrido en grandes déficits, lo que ha provocado un rápido crecimiento de su deuda pública. El déficit es la diferencia entre los ingresos y los gastos de un país.

Cuando el Estado gasta más de lo que recibe en ingresos fiscales, la diferencia se denomina déficit presupuestario. La acumulación de déficit presupuestario debe ser financiada con fuentes internas o externas, puede ser medido con o sin incluir los desembolsos por pagos de intereses de la deuda.

(FORTALECIDA, 10/11/2011) Cabe señalar que la forma en la que un Estado consigue el dinero es a través del cobro de impuestos, de las ganancias por vender recursos naturales y de los préstamos que realiza a otros países. El dinero que recibe debe utilizarlo para los gastos de funcionamiento (sueldos de los empleados), en la inversión social e infraestructura (alquileres, mantenimiento),

los pagos de la deuda (lo que otros países le han prestado) y la seguridad nacional, entre otros gastos estatales.

El déficit fiscal no sólo afecta al Gobierno, sino que también afecta al resto de la economía de varias formas. Entre las principales se encuentran las siguientes:

- Un déficit fiscal eleva la demanda total de bienes y servicios en la economía (demanda agregada) y esto tiende a elevar los precios, es decir, genera presiones inflacionarias. Esa inflación afecta a las personas y empresas quienes tendrán que pagar más dinero por las mismas cantidades de bienes y servicios.
- Por otro lado, de acuerdo con la teoría económica, el ahorro de la economía se canaliza hacia la inversión productiva, pues el ahorro representa recursos que la sociedad deja de consumir ahora y pueden ser empleados para financiar proyectos de inversión, los cuales incrementan la producción y el empleo.
- Pero si el gobierno tiene un déficit grande, trata de captar recursos para cumplir con sus obligaciones. Así, parte del ahorro que antes financiaba la inversión pasa a financiar el déficit fiscal. Este efecto es mayor cuanto más grande sea el déficit fiscal.
- Se puede observar entonces que, el gobierno compite con el sector productivo por captar recursos financieros, limitando las posibilidades de crecimiento de la producción. Además, esa competencia eleva el costo de esos recursos, es decir, eleva las tasas de interés, haciendo que personas y empresas deban pagar más por sus deudas.
- También se puede decir que cuando los gobiernos tratan de solucionar su déficit, aplican políticas restrictivas, es decir, reducciones de sus gastos y aumentos de los impuestos. Cuando el déficit es muy grande estas medidas tienen elevados costos sociales, pues los gobiernos muchas veces sacrifican partes importantes de su gasto social.

Demanda del Mercado

(SALVATORE, 4ta. Edición 2009) La demanda del mercado o demanda agregada de un satisfactor representa las *diversas* cantidades del satisfactor que demandan, a diversos precios, *todos* los individuos en el mercado en un periodo determinado. Así, la demanda del mercado de un satisfactor depende de todos los factores que determinan la demanda individual y, además, del número de compradores del satisfactor en el mercado. Geométricamente, la curva de demanda del mercado para un satisfactor se obtiene sumando horizontalmente todas sus curvas de demanda individuales.

También podemos decir que la demanda del mercado es la sumatoria de las demandas individuales de un conjunto de consumidores; por ello la cantidad demandada de un mercado depende no solo del precio del bien, del ingreso de los consumidores, sino también depende del número de compradores.

Así mismo la curva de demanda de un consumidor es igual a la curva de demanda del mercado, de acuerdo a la cantidad demandada a distintos precios. En este sentido, movimientos en el precio del bien originan cambios sobre la curva de demanda, por ejemplo un incremento en el precio de un bien originará que la cantidad demandada disminuya y viceversa.

3. PROPUESTA

Después de haber realizado la investigación y en consideración de las alternativas propuestas por el gobierno, su ejecución, se observa que es más real, así mismo plantea políticas factibles que si se implementación con un éxito a un cien por ciento, en el futuro podría mejorar la situación fiscal que actualmente está afectada a raíz de la subvención de los hidrocarburos.

Hasta el año 2020, no cambiara la política del precio delos hidrocarburos, porque las refinerías bolivianas están produciendo a su capacidad máxima, y la subvención excede el monto referencial del año 2013; por lo que, es necesario incrementar el precio final al consumidor; pero solo en un 20%, que es equivalente a 50 centavos de boliviano por sobre el precio congelado. (Andrés Arroyo Peláez, 2015)

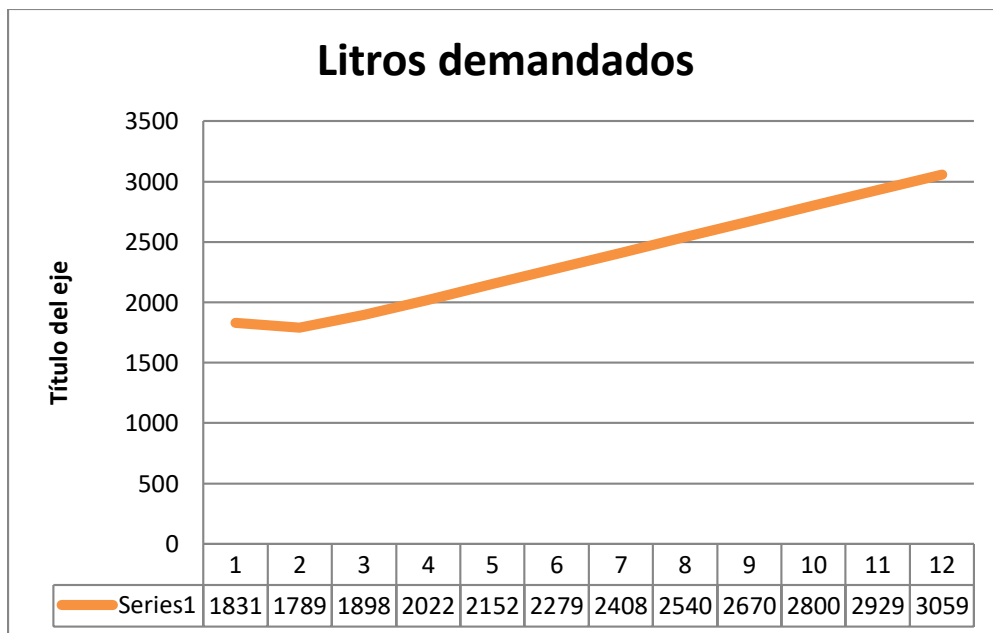
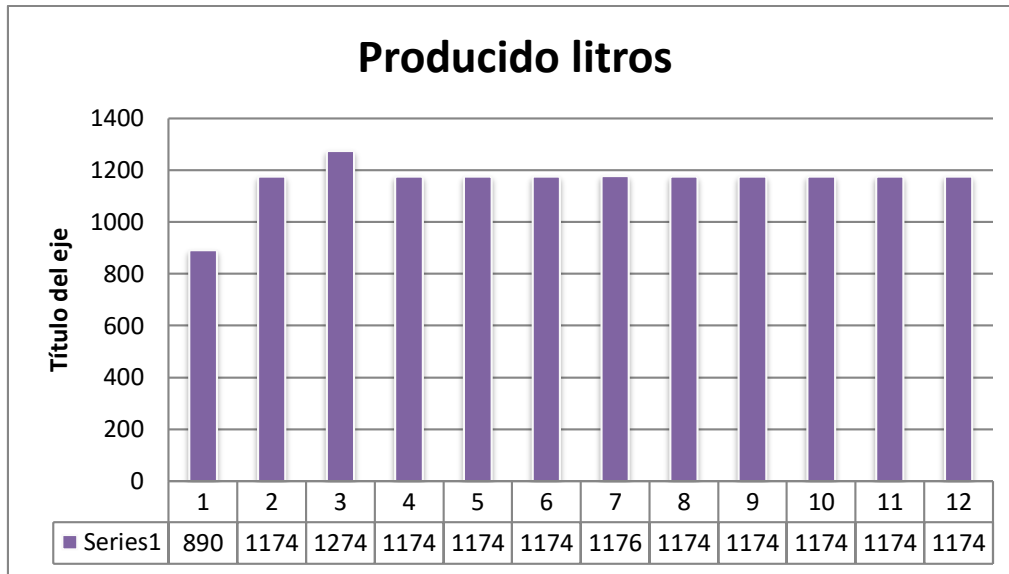
La producción por el funcionamiento de refinerías del cien por ciento; osea una producción a su capacidad máxima, confiando que el proyecto “Lliquimuni” abastezca lo suficiente a las refinerías.

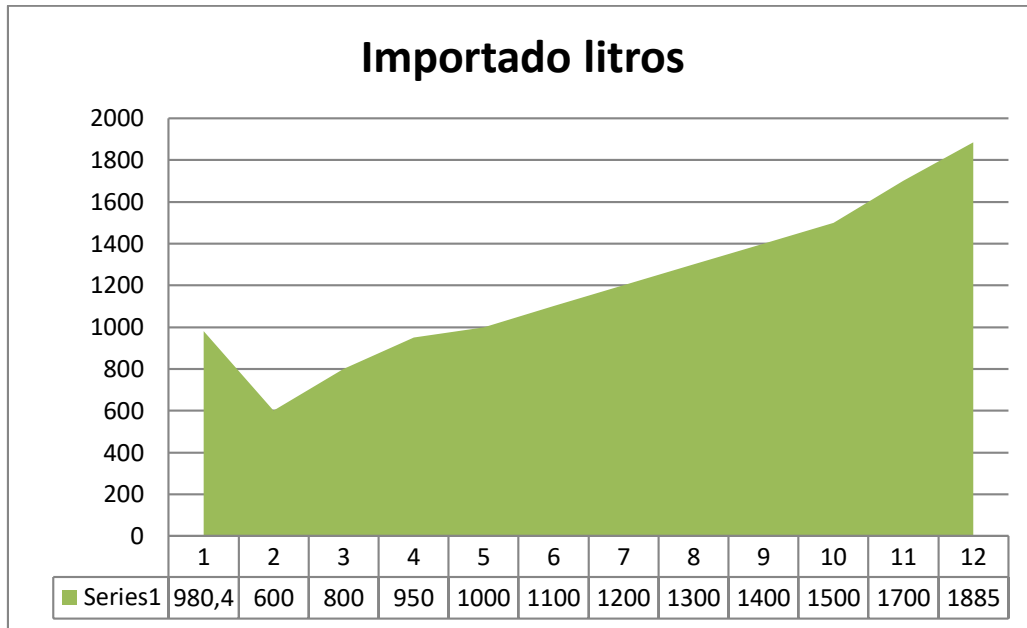
El principal objetivo de este caso es observar cuán la importancia de la variable de producción, que ayudará de manera importante al control de la subvención, ya que suponemos que las refinerías producirán al cien por ciento.

Para realizar la proyección de la demanda de los hidrocarburos a la gestión 2025 se toma en cuenta como dato las demandas generadas desde el año 2000 al 2013). Esta propuesta toma en cuenta la posible disminución de la demanda de transporte con una propuesta de cambio de motores que funcionan a gasolinay diesel por GNV más realista y funcional, lo cual genera un monto un poco más representativo de disminución en la demanda. Además plantea una variedad más extensa de motores que podrían ser también transformados en el mediano plazo.

Es simplemente el volumen comercializado menos el volumen producido.

**MERCADO HIDROCARBURIFERO ESCENARIOS OPTIMISTAS
MILLONES DE LITROS 2014-2025**





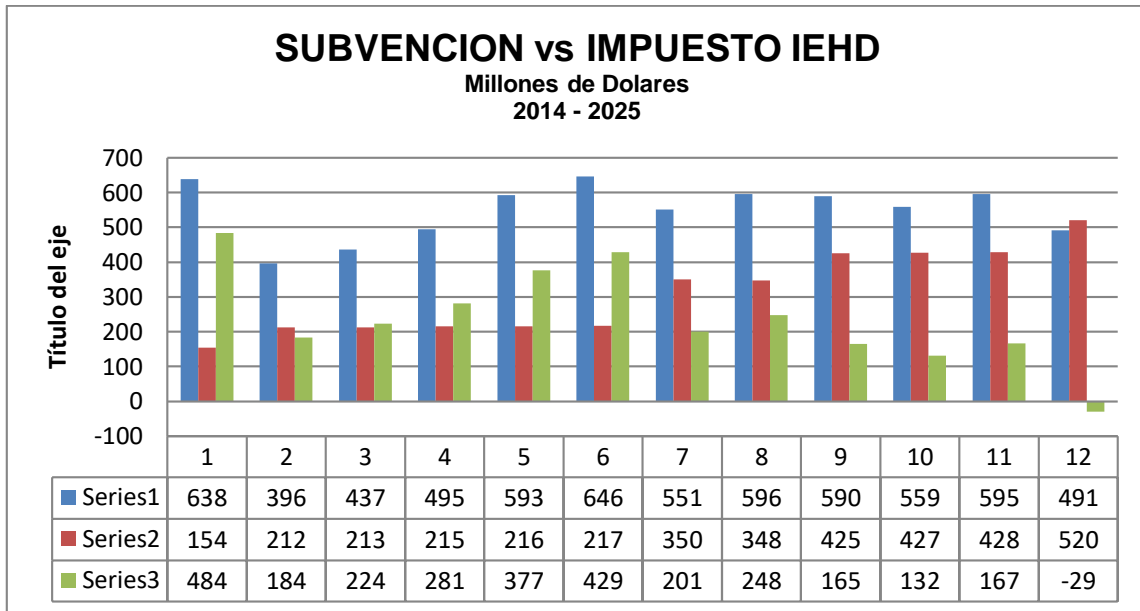
En este gráfico puede observar los volúmenes importados caen a casi la mitad del valor asumido en el escenario con prospectos, gracias a la producción de refinerías a máxima capacidad, la demanda en relación al escenario con prospectos disminuye levemente al incrementar los valores obtenidos por la conversión de motores a gasolina y diesel a GNV, demostrando la nefasta conclusión de que es y será imposible el dejar de importar este derivado a futuro y la única solución termina siendo la búsqueda de nuevos pozos petroleros o dimitir el uso de este a largo plazo.

Respecto al GTL se excluyó del análisis ya que se asume no se encontraron nuevas reservas de gas, lo que dificulta la aplicación de este proyecto al no existir una producción ideal para su ejecución. El proyecto Bioenergética es desfavorable para satisfacer la demanda creciente y se toma este como proyecto para la región más que a nivel nacional, osea solo podría satisfacer la demanda de pequeñas sectores.

El pozo “Lliquimuni”, que en su momento prometía ser un proyecto estrella, resulto ser un fracaso, ya que solo encontraron volúmenes no comerciales.

Respecto a una excesiva elevación de montos por la subvención con relación al monto de referencia de la gestión 2013, es que se sugiere incrementar el precio de los carburantes hacia el consumidor en el 20% en la gestión 2020 o su equivalente de 75 centavos es decir de 3,74 Bs/Lt. a 4,49 Bs/Lt. El año 2022 requiere una vez más un nuevo incremento de precios pero esta vez de tan solo 10% respecto al nuevo precio 4,49 Bs/Lt. alcanzando un precio de 4,94 Bs/Lt. o lo que es equivalente se incrementa en 1,20 Bolivianos.

Con el objetivo de nivelar los precios para el logro de su competitividad el año 2025 se sugiere incrementar por vez última el precio en un 10% de 4,94 Bs/Lt. a 5,43 Bs/Lt. (50 centavos más). Con esta subida de precio de 1,70 Bs/Lt. respecto del precio inicial, en el tiempo de cinco años se puede conseguir resultados para que el IEHD cumpla la función para el que fue creado; tapar el monto en su totalidad que implica la subvención por volúmenes importados de hidrocarburos y crear una plus valía para el tesoro, como se puede observar en el año 2025 donde el balance es negativo, es decir existe un mayor ingreso por concepto de IEHD que egreso por concepto de subvención.



Dónde:

Serie 1 = Nueva subvención

Serie 2 = Nuevos ingresos IEHD

Serie 3 = Nuevo Balance

Nueva Subvención		638	396	437	495	593	646	551	596	590	559	595	491
Nuevos Ingresos IEHD		154	212	213	215	216	217	350	348	425	427	428	520
Nuevo Balance		484	184	224	281	377	429	201	248	165	132	167	-29

1 = 2014

4 = 2017

7 = 2020

10 = 2023

2 = 2015

5 = 2018

8 = 2021

11 = 2024

3 = 2016

6 = 2019

9 = 2022

12 = 2025

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Después de haber concluido nuestro trabajo de investigación, se puede mencionar lo siguiente:

Ha sido viable el logro en la sostenibilidad de la subvención al precio de los hidrocarburos en nuestro País, debido a las diferentes metas planteadas, se han contemplado la variable posible que intervienen en el proceso de realización de la subvención desde el inicio de la cadena productiva hidrocarburífera hasta su conclusión .

Por el desarrollo de esta investigación se han encontrado importantes variables dentro de la subvención, las mismas que se reflejan en los hidrocarburos, en alimentos y en servicios. Con estas tres variables, la que influyen con mayor fuerza el comportamiento de la subvención es la producción de carburantes

Es importante determinar que esta variación es crítica, para determinar los montos de subvención, por consecuencia se afirma bajo una alta posibilidad y la única manera de eliminar en el largo plazo la subvención a los hidrocarburos es apostando en implementar e invertir más en la exploración y explotación de nuevos pozos petroleros.

Por la situación en la que nos encontramos con un déficit fiscal, es necesario tomar medidas económicas sociales, ya que nuestra realidad económica así lo exige y ello deriva a la suspensión progresiva de la subvención.


Es por este motivo que se determina tomar la decisión de adoptar una medida realmente de importancia para que podamos controlar la subvención, dicha medida definitivamente es el incremento del precio al consumidor final del hidrocarburo, con el objetivo de nivelar el precio nacional con el internacional ya que este desnivel causa grandes problemas económicos.

Finalmente es viable la eliminación gradual del precio en el mediano y largo plazo, ya que gracias a la Ley de los grandes números permitiría que un incremento

gradual de pequeña proporción genere inversamente un beneficio de gran cuantía en términos monetarios para el país.

BIBLIOGRAFÍA

- Rojas Soriano, (1996-197) Técnicas e Instrumentos de la Investigación
- Rodríguez Peñuelas, (2008:10)
- Sabino (1992:111-113)
- Pardinás, (2005:90)
- BEN. Balance Energético Nacional. 2000 – 2009.
- Ministerio de Hidrocarburos y Energía. 2011.
- Boletín Estadístico YPFB. 2009, 2010,2011 Enero – Junio 2012
- Anuario Estadístico MHE. 2011.
- Gasolinazo: Subvención popular al Estado y las petroleras. CEDLA.2011.
- <https://definicion.de/deficit-fiscal/>
- <https://www.datosmacro.com/deficit/bolivia>
- https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/anrep_s/wtr06-2c_s.pdf
- <https://es.scribd.com/doc/224197614>
- <http://www.economiabolivia.net>
- <http://elmundo.com.bo>
- <http://ponce.inter.edu/acad/>
- Chávez Gonzalo 2013 *Ingresos fiscales por explotación de hidrocarburos en Bolivia*

- *2013-2014 Revistas GNV Informa*
- *Boletín informativo*  *Fundación Jubileo*
- *Ministerio de Hidrocarburos y Energía 2012 Anuario Estadístico Producción, Transporte, Refinación, Almacenaje y Comercialización de Hidrocarburos*