



En Bolivia: consumimos menos, producimos menos, pero importamos más combustible

Por: Pablo Villegas N

La opinión pública, parece distinguir dos únicos elementos en la situación económica actual: la escasez de combustibles y la de dólares. El estado del aparato productivo no está en discusión, pero ¿se puede salir de una crisis sin producción? Está fuera de las discusiones, a pesar que sin producción no se puede salir de una crisis. Desde este punto de vista es importante la situación concreta del aparato productivo, tema de este artículo.

Dos años y medio con estadísticas provisionales

Bolivia depende enormemente de las importaciones. Un simple análisis de la información oficial revela, por una parte, su decadencia y, por otra, un comportamiento de la importación de combustibles que la contradicen. Este análisis también aporta información sobre el impacto de la crisis en el consumo, como se verá adelante.



“ Bolivia depende enormemente de las importaciones. Un simple análisis de la información oficial revela, por una parte, su decadencia y, por otra, un comportamiento de la importación de combustibles que la contradicen. ”

Antes de continuar, conviene algunas aclaraciones: los datos de importación de combustibles causan dudas y polémicas desde hace años. Por ejemplo, el periodista Walter Vázquez escribió el 2023: “Las importaciones de diésel de Bolivia en 2022 superaron en un 31% los volúmenes necesarios para cubrir la demanda de ese combustible en el mercado interno. Una ex ministra¹ y un analista² indican que el excedente puede esconder hechos de corrupción...” (Vasquez, 2023). El excedente se debía, dice Vázquez, a que, según YPFB, se enviaba a la Aduana una Declaración Única de Importación (DUI) con el volumen de diésel a importarse, lo que se reportaba también al INE, pero había casos en los que no se llegaba a importar lo previsto.

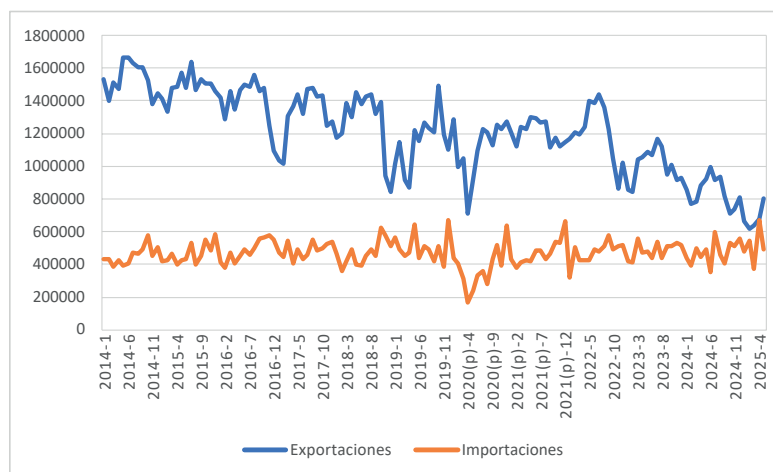
Se supone que una vez recibida la información de la importación real se hacían las correcciones; pero ¿cuánto tiempo pasa para que eso suceda? Desde el 2023 hasta junio de 2025, los datos del INE siguen con la (p) de provisional. Son dos años y medio de datos provisionales del principal rubro de importaciones del país. Es natural que esto genere interrogantes incómodas y que los políticos en el poder acusen a los críticos de manejar información errada; dando a entender que ellos tienen la correcta. Esto no les ha impedido llevar al país al desastre.

¿Qué dice el mercado exterior?

El examen del mercado exterior, desde el punto de vista del valor, puede ocultar en cierta medida la situación real de la economía. Puesto que los precios de las mercancías pueden subir o bajar sin que haya un cambio en el volumen comercializado. Por esa razón se utilizan datos oficiales expresados en toneladas.

La Figura 1 comprende el periodo 2014 a junio del 2025. Se puede observar, por una parte, que las exportaciones totales han sufrido una gran caída, y por otra, que las importaciones se han mantenido más o menos estables. Por eso no es raro que las importaciones se coman los dólares que ingresan por las exportaciones.

Figura 1. Exportaciones e importaciones totales (en toneladas)



Fuente: (INE, 2025b) (INE, 2025a)

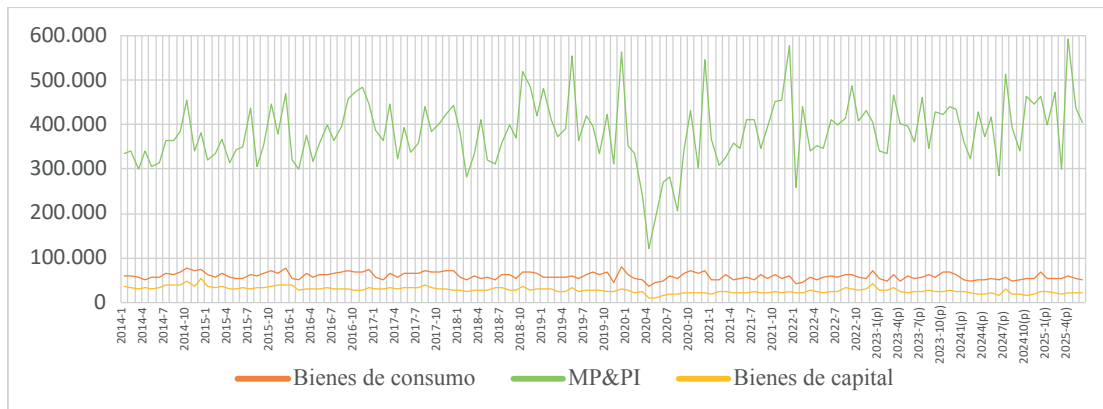
- 1 Teresa Morales, ex ministra de Desarrollo Productivo y Economía Plural, denunció que en 2022 Bolivia importó 1.154 millones de litros de diésel y gasolina más de lo que se utiliza en el mercado nacional. (Vasquez, 2023)
- 2 Esta “gran diferencia” entre la oferta y la demanda “llama la atención, porque puede dar lugar a múltiples irregularidades”, sostuvo Hugo del Granado, ex vicepresidente de la estatal petrolera.
“Lo que más tiene que investigarse es si esos volúmenes (importados) han ingresado a Bolivia a través de los controles aduaneros, porque no sería la primera vez en que se dice que se ha importado algo que nunca ingresó al país, sino que directamente se desvió fuera de las fronteras o desapareció al ingresar”, sostuvo. (Vasquez, 2023)

El comportamiento de las importaciones muestra: la ausencia de una política económica destinada a reducirlas, y que la mentada sustitución de importaciones no tiene el efecto que se esperaba.

¿Qué pasa con las importaciones?

A continuación, se expone el comportamiento de las importaciones según uso o destino económico por mes, tomando tres de sus principales categorías: Bienes de Capital, Bienes de Consumo, Materias primas y productos intermedios³ (ésta última se abreviará: MP&PI).

Figura 2. Composición de las importaciones (en toneladas)



Fuente: (INE, 2025b)

La Figura 2 revela lo siguiente:

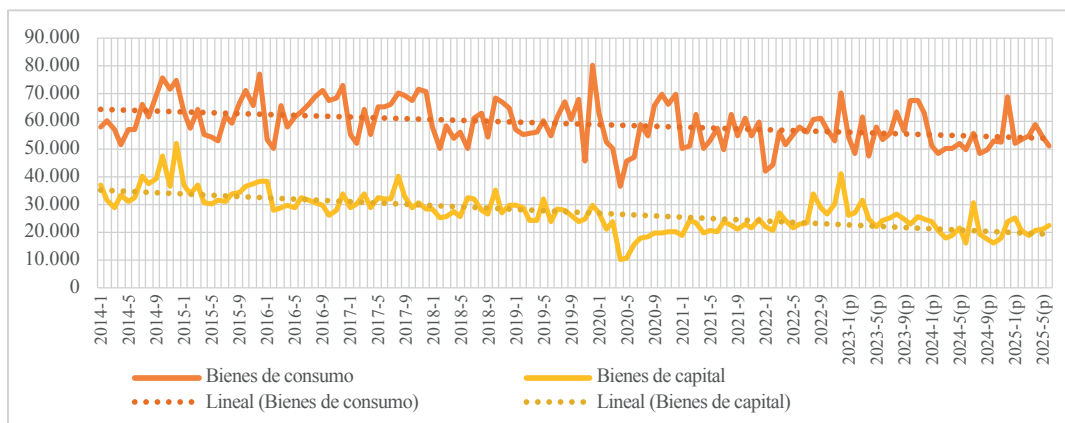
- MP&PI es de lejos el predominante mientras que Bienes de consumo y Bienes de capital⁴ están en la situación opuesta.
- MP&PI ha experimentado un claro ascenso.
- Bienes de Capital cayó 43% en todo el periodo y 28% hasta el 2022. Esto impacta seriamente en el aparato productivo.
- Bienes de Consumo cayó 14% en todo el periodo y 13% hasta el 2022, que es el periodo sin datos provisionales. La caída de Bienes de consumo es una consecuencia de la crisis económica que está afectando a la población.



“Bienes de Capital cayó 43% en todo el periodo y 28% hasta el 2022. Esto impacta seriamente en el aparato productivo.”

³ Productos intermedios: son bienes o servicios que se producen y se utilizan como insumo en la creación de otro bien o servicio.

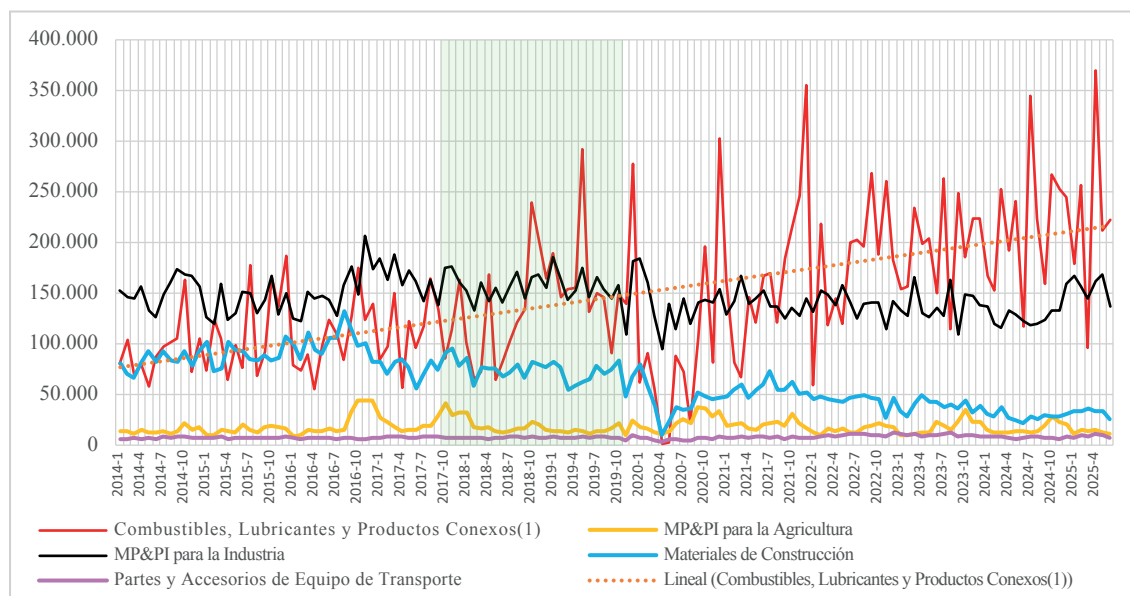
⁴ Bienes de capital consta de maquinaria y equipo que son de larga duración y se utilizan para elaborar otros bienes. Los bienes intermedios son los insumos que entran en el proceso productivo para elaborar otros bienes.

Figura 3. Caída de importaciones de Bienes de consumo y Bienes de capital (en toneladas)

Fuente: (INE, 2025b)

¿Qué pasa con materias primas y productos intermedios MP&PI?

Lo visto arriba, obliga a profundizar en el análisis del rubro de MP&PI para observar sus componentes, representados a continuación.

Figura 4. Importación de materias primas y productos intermedios (en toneladas)

Fuente: (INE, 2025b)

La Figura 4 ilustra lo siguiente:

- “MP&PI para la Industria” predominaba en el grupo; hasta que, a fines de 2020, fue desplazado por Combustibles. Al final del gráfico llegaron aproximadamente al 55%, una proporción muy significativa.

En cuanto a los otros componentes:

- MP&PI para agricultura que representa un 4,5% del grupo, cayó sobre todo después de noviembre de 2016.
- Materiales de construcción descendió desde agosto de 2016.

- Partes y Accesorios de Equipo de Transporte subió, pero su importancia en el grupo es apenas de alrededor del 2%, por tanto, poco puede influir en Combustibles.

La gran importancia adquirida por la importación de combustibles es muy extraña porque:

- Su crecimiento no coincide con la falta de combustibles que atraviesa el mercado interno⁵;
- El mayor consumo de combustibles o energía suele corresponder al crecimiento de la economía,⁶ pero en este caso, los factores relacionados con la producción están en caída. También lo están las exportaciones y el consumo, lo que muestra una economía en decadencia.



El Mundo

“La gran importancia adquirida por la importación de combustibles es muy extraña porque: Su crecimiento no coincide con la falta de combustibles que atraviesa el mercado interno.”

El actual gobierno suele culpar de todos sus males al gobierno de Añez, pero una comparación entre el periodo de gobierno de Arce (sombreado derecho) con un periodo de la misma duración de Evo Morales (sombreado izquierdo) muestra, por una parte, un crecimiento de las importaciones de combustibles del 26%, (3,6 vs 4,6 millones de toneladas) y por otra, que los demás factores ya estaban de todos modos en caída. El periodo que se toma para la comparación excluye el periodo de cifras provisionales.

Conclusión

Las exportaciones han sufrido una fuerte caída, pero las importaciones se han mantenido estables desde el 2014 hasta el presente. La importación de combustibles ha experimentado un gran crecimiento y no guarda relación con las otras variables que, por el contrario, han experimentado una caída especialmente los Bienes de capital y Bienes de consumo. La creciente importación de combustibles es el principal responsable que las importaciones se hayan mantenido estables.

Este hecho es muy extraño ya que este crecimiento tendría que ser correspondido por un crecimiento de los factores de producción, y por la producción misma que tendría que expresarse en las exportaciones; ya sea tomando en cuenta los datos hasta el 2022 o al presente.

5 Según declaraciones de dirigentes del transporte, apenas un 30% del transporte está en funcionamiento debido a la falta de combustibles. Ver por ejemplo:

- El 70% del transporte pesado paralizado por falta de diésel; denuncian pérdidas y deudas. By Y TJ noviembre 25, 2024 <https://tinyurl.com/4s6etvyc>
- Transporte pesado denuncia que el 90% de sus camiones está paralizado por falta de diésel. Ernesto Estremadoiro Flores 03/09/2025 <https://tinyurl.com/3wa3rj3e>
- Transporte pesado solo opera al 30% por falta de diésel 08/07/2025 <https://tinyurl.com/mwz6c59k>

6 En ese mismo periodo el consumo interno de gas subió solo un 20% y el de combustibles 60%.

Los datos disponibles no permiten hallar una explicación certera a esta divergencia. Una aclaración sería posible si el próximo gobierno decide liberar la información necesaria, pero no hay garantía de que lo haga. Conviene recordar la desaparición de 13.88 TCF de las reservas de gas el 2005; –cerca de 14 años de exportaciones– hecho que nunca fue aclarado. No fue una pérdida menor que perjudicó a un grupo reducido fue una pérdida para todo el país. Correspondía que se investigue poniendo en juego su institucionalidad, pero nadie salió a las calles para exigirlo; todo quedó en conjeturas. Si tal cosa pudo pasar, no es raro que haya continuado, y que todos terminen hablando de desinstitucionalización.

Los datos dejan en claro la decadencia de factores esenciales del aparato productivo y que esto se ha venido dando por un largo periodo. Como se mencionó al comienzo, estos problemas no son parte de las discusiones de la clase política, tan apegada a las ideas neoliberales que, respecto a la producción, no pasan de su dogmática “liberación del mercado” y la esperanza de que el sector privado (preferentemente extranjero) haga un milagro, que en el mejor de los casos será extractivista.

Se espera que una nueva ley de hidrocarburos solucione el problema del gas y de la crisis energética que amenaza seriamente la viabilidad económica del país; que una nueva ley de inversiones atraiga capital extranjero para explotar los recursos naturales, todo esto sin una política de estado orientada al desarrollo sistemático del aparato productivo donde naturalmente ciencia, tecnología y educación son esenciales. El sector privado naturalmente puede producir cuando no invierte en actividades meramente especulativas, pero no puede reemplazar al estado en la estrategia económica.

Referencias Bibliográficas

- INE (2025a). Exportaciones, según capítulo de la clasificación uniforme para el comercio internacional (cuci rev.3) por mes, 1992 - 2025. Recuperado el 31 de agosto de 2025 (2025b). Importaciones según clasificación uso o destino económico (CUODE) por mes, 1992 - 2025. Recuperado el 31 de agosto de 2025
- Vasquez, W. (21 de 3 de 2023). Bolivia importó un 31% más de diésel del que necesita, según el INE. *El Deber*. Recuperado el 10 de 4 de 2023, de <https://tinyurl.com/3cwn446y>

CITA: Centro de Documentación e Información Bolivia (2025). *En Bolivia: consumimos menos, producimos menos, pero importamos más combustible*. CEDIB Informa, 2025(2), 1-7.

CEDIB INFORMA, es un boletín publicado por el **Centro de Documentación e Información Bolivia (CEDIB)** con el propósito de difundir el seguimiento cronológico de sucesos registrados en Bolivia, acompañado del análisis de expertos en las temáticas de los derechos humanos, extractivismos y acceso a la información. Las opiniones expresadas en los artículos son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las opiniones de la institución.

CONTÁCTANOS



dirección@cedib.org



+591 64896800

Cochabamba - Bolivia



Centro de Documentación e Información Bolivia



www.cedib.org

ESTÁ PERMITIDA LA REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL SIEMPRE Y CUANDO SE CITE LA FUENTE Y QUE NO RESPONDA A FINES COMERCIALES.