



LOS TIROS AL FLEJE DE BOLIVIA



03-07-2023

En esta década Bolivia recorre el margen del negocio energético, con una producción de gas natural en baja, y problemas que se agravan, se buscan soluciones que van desde dosis homeopáticas hasta la apuesta por nuevas fronteras tecnológicas y el desarrollo de nuevos recursos.

En los límites se encuentra la baja de las exportaciones de gas, por un lado, y la apuesta al litio por el otro: la semana pasada Yacimientos de Litio Bolivianos (YLB) anunció la suma [de dos socios, Uranium One Group y la Citic Guoan](#), para instalar dos complejos industriales de producción de carbonato de litio en los salares de Pastos Grandes y Uyuni, estrechando lazos con Rusia y China.

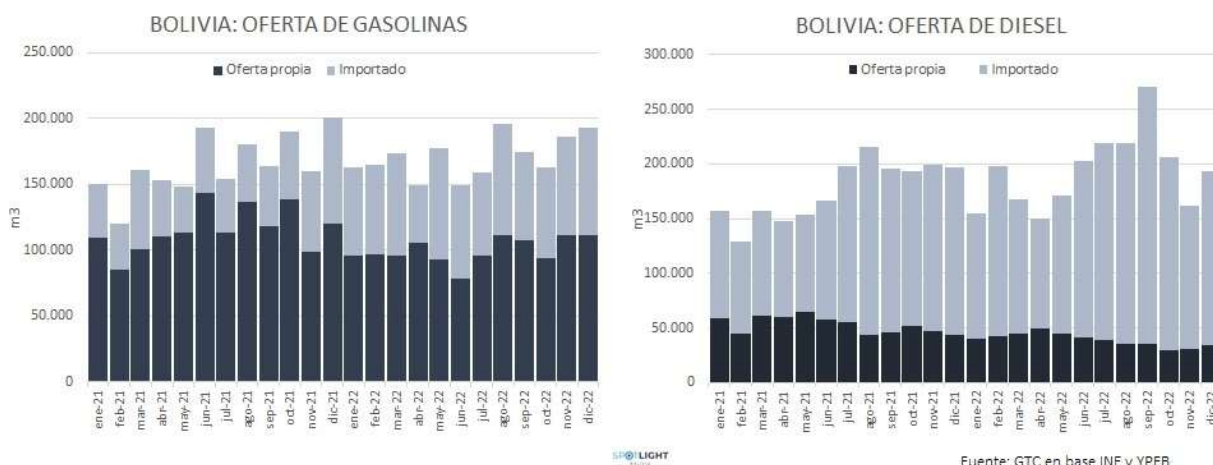
En este contexto, lo relevante para comprender cuánto margen tiene la balanza comercial se ve en el hecho de que una menor producción de gas natural deriva en menor producción de combustibles líquidos en sus tres refinerías y dos Planta Separadoras de Líquidos, en números se tiene que hace 7 años la producción de crudo/condensado era de 60 MBpd casi una relación con gas natural 1:1 (60,8 MMm³/d), con esa producción alcanzaba una oferta mensual de gasolinas y diésel de 100 - 120 Mm³/mes y 80 - 90 Mm³/mes respectivamente representando en el global un 60% de la demanda en diésel y un 80% a 90% en gasolinas.

Este panorama en la actualidad ha variado significativamente con una reducción de la producción de gas natural del 50%, estimamos que este último mes de mayo la producción llegó entre 35 -37 MMm³/d, incidiendo en la producción de crudo que una relación 1:1 se tiene que la producción de crudo en este mayo llegó a los 33 MBpd de sobremanera en la logística para la importación de combustibles líquidos y que ha venido en desmedro de la balanza económica de Bolivia.

Ya en el año 2022 los gastos por importación representaron por encima de 4.000 MMUSD con un incremento significativo, con relación a las gasolinas al inicio de 2022 de importar unos 60.000 m³/mes de gasolina hasta fines de año aumentó a 80.000 m³/mes representando el 50% de la demanda interna, sin embargo, este incremento continúa en ascenso estimamos que la importación para este 2023 representará el 60% a 70%.

Respecto al diésel, el esfuerzo logístico de importación es aún mayor al inicio de 2022 de importar unos 110.000 m³/mes hasta fines de año incrementó a 150.000 m³/mes representando el 80% de la demanda interna y que en la actualidad puede llegar al 90%, sin duda este escenario hace que Bolivia actualmente

este concentrado en los mercados de importación de combustibles líquidos, toda vez que tuvo un incremento de importación de líquidos de hace 7 años de unos 80.000 m³/mes a casi el doble unos 140 a 150 Mm³/mes.



Por este panorama, es que recientemente la estatal YPFB ha valorado los cambios logísticos que vienen realizando con el fin de obtener la importación de líquidos con el menor costo, toda vez que antes los principales puntos de importación eran mediante buque por Arica/Iquique y desde Brasil con la Frontera de Puerto Suárez del Departamento de Santa Cruz, ahora por este doble volumen de importación, se tiene la reciente importación de diésel por ducto desde Argentina y los puntos de ingresos por cisternas han aumentado.

Por ejemplo, según nuestro análisis, en promedio del volumen importado actual de diésel desde Chile (Arica/Iquique/Mejillones) representa entre 50% a 60% del volumen importado equivalente a unos 90 – 100 Mm³/mes, luego por los puntos fronterizos del Sur de Bolivia los puntos fronterizos con Argentina y el Paraguay entre ambos representan un 30% a 40% de la importación de Diésel y por último desde la hidrovía que une con el Brasil importa un 10% del volumen total de diésel, de acuerdo a la información tienen como empresas proveedoras COPEC, Vitol, Enx y Trafigura Chile LTDA.

Vemos que la tendencia continuará en el mediano plazo, toda vez, que la primer Planta de Biodiésel anunciada por YPFB con una inversión de 40 MMUSD llegaría a operar en 2024 pero que a su máxima capacidad disminuiría un 30% de la actual importación de diésel, es por ello que una visualización estratégica para la producción de líquidos en Bolivia son acuerdos comerciales con Brasil y Argentina sobre el intercambio de crudo a cambio del transporte de gas natural que unen a los tres países.



Mag. Luciano Codeseira
CEO
www.gt-consultant.com
lcodes@gt-consultant.com