



FEDERACIÓN DE ENTIDADES
EMPRESARIALES PRIVADAS
DE COCHABAMBA



REPORTE DE COYUNTURA ECONÓMICA

Diésel: del costo fiscal al costo productivo



Cochabamba – Bolivia
Septiembre de 2026

REPORTE DE COYUNTURA ECONÓMICA

Diésel: del costo fiscal al costo productivo

Bolivia sustituyó el precio prácticamente fijo del diésel por un régimen regulado ligado al costo de importación. La corrección reduce una distorsión fiscal, pero expone con mayor intensidad a empresas y hogares al petróleo, al tipo de cambio y a la logística. El resultado dependerá de cuánto mejore el abastecimiento y las cuentas públicas frente al costo de la transición sobre liquidez, precios y actividad.

El aumento de 83,2% corresponde al precio de un insumo. No es una tasa trasladable de forma mecánica a pasajes, alimentos o costos totales. La incidencia efectiva depende del peso del diésel dentro de cada estructura de costos y de cuánto de ese aumento puede trasladarse al precio final.

01 / EL CAMBIO DE RÉGIMEN

El precio dejó de ser el amortiguador

El Decreto Supremo N° 5716 fija el diésel en Bs 17,95 por litro, incluido IVA, y sustituye el precio fijo establecido anteriormente por una metodología de Precio de Paridad de Importación (PPI). El regulador debe calcular el Precio Referencial en días hábiles a partir de una referencia internacional; mientras la variación permanezca entre -5% y +5%, el PR se mantiene. Superado ese rango, corresponde un ajuste. La norma conserva márgenes e impuestos definidos en el régimen anterior y prevé reglamentación complementaria para la estructura inicial de costos y la banda.

La modificación, por tanto, no equivale a una liberalización plena. El precio continúa administrado, aunque queda ligado de forma más directa a variables externas. El petróleo, el tipo de cambio aplicable a las importaciones, el transporte, el almacenamiento, el financiamiento y otros costos logísticos adquieren una incidencia mayor sobre el precio interno. Para las empresas, la previsibilidad dependerá menos de la permanencia de un precio nominal y más de la transparencia de la fórmula y de la frecuencia con la que el mecanismo obligue a corregirla.

La subvención no hacía desaparecer el costo del diesel, lo que pasaba era que desplazaba una parte del costo hacia el balance público. El nuevo régimen redistribuye esa exposición.

02 / DOS CUENTAS DISTINTAS

La cuenta fiscal puede mejorar antes que la cuenta externa

El Gobierno informó que la subvención agregada a combustibles demandaba cerca de USD 55 millones por semana. Esa cifra sirve como referencia del costo del esquema general, pero no representa el ahorro atribuible exclusivamente al diésel. Para medir el resultado fiscal de la reforma deben conocerse el volumen efectivamente subvencionado, el costo económico de importación y distribución, los recursos destinados a compensaciones y los costos de transición. Anualizar el monto semanal como “ahorro del diésel” produciría una estimación metodológicamente incorrecta.

La segunda cuenta es externa. Si Bolivia continúa importando un volumen físico similar de diésel, la economía continúa demandando dólares para pagar esas compras. El retiro de la subvención modifica quién cubre el costo en bolivianos; no reduce por sí mismo la factura externa. La presión sobre divisas disminuye de manera sostenible cuando cae la importación neta, aumenta la oferta doméstica, mejora la eficiencia energética o aparecen nuevas fuentes de divisas. El tipo de cambio oficial vigente para el 19, 20 y 21 de septiembre es Bs 11,00 por dólar; bajo el nuevo PPI, sus movimientos se convierten en una variable de costo más visible.

03 / LA TRANSMISIÓN

Del surtidor a los precios: una incidencia desigual

El efecto directo puede aproximarse multiplicando el peso del diésel dentro del costo total por la variación del combustible. Una actividad donde el diésel represente 20% del costo enfrentaría, manteniendo todo lo demás constante, un impacto directo aproximado de 16,6%; con una participación de 30%, el efecto ascendería a alrededor de 25,0%. Son ejercicios de incidencia, no pronósticos de tarifas ni de inflación.

El traslado efectivo depende de productividad, márgenes, competencia, contratos, inventarios y elasticidad de la demanda. Transporte de carga, agricultura mecanizada, minería, construcción y distribución enfrentan exposición directa; industria, comercio, gastronomía y servicios reciben parte del shock a través de fletes y proveedores. En los hogares, el efecto llega por transporte y por el componente logístico incorporado en alimentos y otros bienes.

El IPC de agosto aumentó 1,10% mensual, acumuló 3,01% entre enero y agosto y registró 5,02% a doce meses; la Región Metropolitana Kanata tuvo una variación mensual de 1,19%. Estas cifras anteceden al nuevo precio del diésel. La información de septiembre permitirá observar la primera ronda; la persistencia se definirá en los meses siguientes, según la reacción de tarifas, salarios, márgenes y expectativas.

04 / EL RESULTADO FÍSICO

Abastecimiento: la prueba que no puede sustituirse con anuncios

Un precio más cercano al costo de abastecimiento mejora el incentivo económico para importar y comercializar combustible. Aun así, la continuidad de suministro depende también de disponibilidad de divisas, líneas de financiamiento, inventarios, transporte, almacenamiento y distribución. El precio corrige una señal; la cadena física determina si el diésel llega a tiempo y en volumen suficiente.

La evaluación de los próximos meses debería concentrarse en litros importados, días de inventario, despachos por departamento, frecuencia de reposición y disponibilidad efectiva en estaciones. La reducción de filas es un indicador visible, pero no sustituye datos de volumen y cobertura. Para Cochabamba, por su posición logística y productiva, la regularidad de despachos resulta especialmente relevante para transporte interdepartamental, agroindustria, construcción, comercio y distribución nacional.

05 / LA CUENTA PRIVADA

El ajuste entra primero por caja

El efecto empresarial inmediato puede aparecer antes en liquidez que en rentabilidad. Una empresa puede mantener margen operativo positivo y, al mismo tiempo, necesitar más efectivo para financiar exactamente el mismo volumen de producción, transporte o distribución. El incremento absoluto frente al precio de Bs 9,80 es de Bs 8,15 por litro. Una operación que consuma 20.000 litros en un periodo requiere Bs 163.000 adicionales de caja para sostener el mismo consumo, antes de considerar cualquier ajuste de volumen o eficiencia.

Ese aumento modifica el ciclo de capital de trabajo. Empresas con cobros a 30, 60 o 90 días pagan el combustible al contado o en plazos mucho más cortos; el descalce crece. Las compañías grandes pueden absorberlo con líneas bancarias, caja acumulada o negociación con proveedores. Las MYPE enfrentan menos espacio financiero y una mayor probabilidad de trasladar costos, reducir actividad, postergar compras o recurrir a crédito más caro.

SECTOR	DÓNDE APARECE EL SHOCK	VARIABLE A SEGUIR
Transporte y logística	Combustible, fletes, reposición de caja y tarifas.	Costo por km, utilización de flota, tarifa efectiva.
Agro y alimentos	Maquinaria, cosecha, frío, transporte de insumos y salida a mercado.	Costo por unidad producida y flete por tonelada.
Industria y comercio	Flete de entrada y distribución; inventarios y proveedores.	Capital de trabajo, margen y rotación.
Construcción y minería	Equipos, movimiento de materiales y contratos de ejecución prolongada.	Costo horario, reajustes y continuidad de obra.
MYPE	Menor caja, menor poder de negociación y crédito más costoso.	Mora, ventas, empleo y acceso a financiamiento.
Consumidores	Pasajes y transmisión indirecta a alimentos y bienes distribuidos.	IPC por divisiones y gasto de hogares.

El Decreto Supremo N° 5714 reduce los niveles mínimos obligatorios de determinadas carteras y amplía la libertad de asignación de los intermediarios financieros. Esa flexibilidad puede facilitar una recomposición del crédito, pero no garantiza por sí misma que los recursos lleguen a los sectores con mayor presión de caja. La variable relevante será el desembolso efectivo: monto, tasa, plazo, garantías y velocidad de aprobación.

06 / EMPRESAS Y HOGARES

Quién tiene menos margen para absorber el cambio

La incidencia distributiva no depende únicamente del consumo directo de diésel. Los hogares de menores ingresos destinan una proporción mayor de su presupuesto a alimentos y transporte, por lo que pueden recibir el efecto a través de precios aun cuando no compren combustible. Del lado empresarial, la exposición aumenta en actividades intensivas en transporte, con baja capacidad de inventario, cobros diferidos o escaso acceso a financiamiento formal.

El bono PEPE II crea una transferencia bimensual de Bs 250, con un máximo acumulado de Bs 750, pagadera entre noviembre de 2026 y abril de 2027 a grupos elegibles. Su función es amortiguar pérdida de ingreso disponible en hogares vulnerables; no compensa de forma directa el incremento de costos empresariales ni sustituye instrumentos de liquidez productiva. La duración temporal del programa también contrasta con un régimen de precios del diésel concebido como permanente.

07 / INSTRUMENTOS DE TRANSICIÓN

Cómo sostener liquidez sin reconstruir la subvención

La transición abre un problema de liquidez distinto del problema original de precios. Las opciones de política pueden diseñarse para cubrir ese descalce sin volver a fijar un precio artificial del combustible. Cada instrumento tiene un costo fiscal o financiero y requiere focalización, plazo definido y criterios verificables de elegibilidad.

A. CAPITAL DE TRABAJO Líneas temporales para actividades intensivas en diésel, con plazos compatibles con el ciclo de caja. Una tasa preferencial puede instrumentarse mediante fondeo, garantía o subsidio explícito; su costo debe incorporarse al cálculo del ahorro fiscal neto.	B. PERÍODOS DE GRACIA Reprogramaciones acotadas de capital para empresas solventes afectadas por el salto de costos. Conviene separar alivio de caja de condonación: ampliar plazo puede reducir tensión inmediata sin borrar obligaciones ni deteriorar disciplina crediticia.
C. GARANTÍAS PARCIALES Fondos de garantía pueden cubrir una parte del riesgo de MYPE y productores sin suficiente colateral. El diseño debe limitar concentración, fijar pérdida máxima para el Estado y exigir participación de riesgo de la entidad financiera.	D. TRIBUTOS Y CAJA FISCAL Diferimientos breves, planes de pago y devolución acelerada de créditos fiscales pueden liberar caja. Para inversión, depreciación acelerada o créditos tributarios temporales pueden favorecer equipos de eficiencia energética y renovación logística.
E. CONTRATOS Y COMPRAS PÚBLICAS Fórmulas de reajuste para contratos con exposición demostrable al diésel pueden reducir paralizaciones. El sector público también puede mejorar liquidez privada pagando oportunamente certificados, proveedores y devoluciones pendientes.	F. TRANSICIÓN LABORAL Medidas temporales sobre costos de formalidad pueden evaluarse mediante créditos contra aportes o incentivos a nueva contratación, preservando derechos adquiridos y explicitando su financiamiento. Moratorias generales trasladarían el problema hacia seguridad social o empleadores futuros.
G. PROTECCIÓN FOCALIZADA Transferencias a hogares vulnerables pueden suavizar la pérdida de poder adquisitivo. Su eficacia debe medirse contra la inflación efectiva de la canasta de los beneficiarios, no por el monto nominal del programa.	H. INFORMACIÓN Y COMPETENCIA Publicar estructura de costos, abastecimiento, inventarios y metodología de precios reduce incertidumbre. En mercados de transporte regulado, los reajustes deberían partir de costos verificables y no del porcentaje de aumento del combustible como única referencia.

El objetivo técnico de estas alternativas es desplazar el apoyo desde el precio universal del combustible hacia instrumentos temporales y verificables de liquidez, inversión y protección social. La comparación debe hacerse sobre costo fiscal neto, cobertura, adicionalidad y duración. Una línea de crédito barata que sustituye financiamiento ya disponible tiene menor impacto que una garantía que habilita crédito nuevo a una empresa viable; un diferimiento tributario que preserva capital de trabajo tiene efectos distintos a una exención permanente que erosiona recaudación.

08 / UN TABLERO PARA 90 DÍAS

Qué datos dirán si la reforma funciona

1. FISCAL	Ahorro bruto por menor diferencial, compensaciones, costo financiero y ahorro neto.
2. EXTERNO	Factura de importación de diésel, volumen físico y uso de divisas.
3. PRECIOS	IPC e IPP por transporte, alimentos, construcción, agro e industria.
4. ACTIVIDAD	Ventas, producción, empleo, mora y crédito de capital de trabajo.
5. ABASTECIMIENTO	Importaciones, inventarios, despachos y disponibilidad por departamento.

La reforma puede producir una mejora fiscal y, al mismo tiempo, un deterioro transitorio de la caja empresarial. También puede normalizar el abastecimiento sin reducir de inmediato la demanda de dólares. Por eso el juicio

económico no debería descansar en una sola cifra. El balance será favorable en términos macroeconómicos si la reducción del costo fiscal se acompaña de suministro regular, una transmisión de precios contenida, financiamiento suficiente para capital de trabajo y una trayectoria de menor dependencia externa.

El nuevo precio es el punto de partida. La prueba económica está en lo que ocurra después con déficit, dólares, abastecimiento, precios y producción.

09 / CRITERIO TÉCNICO INSTITUCIONAL

Del ajuste fiscal a una transición productiva verificable

Para la UAE-FEPC, la evaluación del nuevo régimen requiere observar simultáneamente el resultado fiscal y la capacidad del sector privado para sostener producción, empleo formal y abastecimiento. El principal punto de tensión de corto plazo está en el capital de trabajo ya que el combustible se paga con mayor costo desde el primer día, mientras buena parte de las empresas recupera sus ventas a 30, 60 o 90 días. Por ello, el seguimiento público de la reforma gana precisión cuando incorpora crédito desembolsado, tasas efectivas, plazos, mora, ventas, empleo y continuidad operativa, además del ahorro fiscal y la inflación.

Dentro del menú de transición pueden evaluarse instrumentos temporales de liquidez que no restituyan una subvención general al precio: reprogramaciones con períodos de gracia para empresas viables; líneas de capital de trabajo con tasas y plazos definidos; garantías parciales para MYPE y productores con restricciones de colateral; diferimientos tributarios acotados y devolución más rápida de créditos fiscales; mecanismos de reajuste para contratos con exposición demostrable al diésel; pago oportuno a proveedores del sector público; e incentivos transitorios vinculados a formalización y nueva contratación. La comparación entre alternativas debe explicitar cobertura, duración, costo fiscal y adicionalidad, de modo que el apoyo llegue al descalce de caja sin reemplazar una distorsión permanente por otra.

La corrección del precio resuelve una parte del desequilibrio. La prueba de la transición será comprobar si el nuevo régimen puede reducir la presión fiscal sin convertir el ajuste de costos en una restricción persistente de producción, empleo formal y abastecimiento.



FEICOBOL

FUNDACIÓN PARA LA FERIA INTERNACIONAL DE COCHABAMBA

GENERANDO OPORTUNIDADES Y DESARROLLO PARA BOLIVIA

FEICOBOL INFORMES: AV. PANDO NO. 1185
TELF. (591) 4-4580994 / FAX (591) 4 - 4543194
E-MAIL: FEICOBOL@FEICOBOL.COM.BO - WWW.FEICOBOL.COM.BO
COCHABAMBA-BOLIVIA

MIEMBRO DE:



AFIDA
Asociación Internacional
de Ferias de América



CARRERAS A NIVEL

TÉCNICO SUPERIOR

R.M. 0191/2025

Tres años de duración

SUBSEDE TUPURAYA

- Autotrónica.
- Gastronomía.
- Parvulario.
- Mecánica Automotriz.
- Tecnología e Informática.

SUBSEDE AROCAGUA

- Mecatrónica Industrial.
- Electromecánica Industrial.
- Electrotecnia Industrial.
- Mecánica Industrial.



Comunícate con nosotros:

Número Piloto: 4242660

Wsp: 71730015

www.infocalcbba.edu.bo

