

WHITE PAPER | ERA GROUP

EL DIÉSEL, LA NUEVA AMENAZA SILENCIOSA PARA LA RENTABILIDAD EMPRESARIAL EN CENTROAMÉRICA

¿Qué pasaría si Estados Unidos restringiera sus exportaciones de diésel?

Impactos en la inflación, el transporte, las cadenas de suministro y los costos operativos de las empresas centroamericanas.

Rafael Cuestas Rolz | Director de Área, Centroamérica y Caribe

30 de septiembre de 2026 ● Value Through Insight™



ANÁLISIS ESTRATÉGICO PARA CEO, CFO Y DIRECTORES DE COMPRAS

1. Resumen ejecutivo

El diésel es mucho más que un combustible para Centroamérica: determina una parte significativa del costo de transportar mercancías, operar maquinaria, producir alimentos y distribuir bienes. En septiembre de 2026, el riesgo energético combina precios internacionales volátiles, capacidad de refinación, suministro y decisiones comerciales de Estados Unidos.

El artículo de Prensa Libre del 30 de septiembre de 2026, basado en declaraciones del Banco de Guatemala (Banguat), señala una proyección de inflación al cierre de 2026 de 4.0% (revisada desde 3.5%), una variación interanual de 13.25% en el rubro transporte en agosto y cobertura aproximada de 18 días de inventario de combustibles [1].

En paralelo, medios internacionales reportaron que el gobierno estadounidense discutió posibles restricciones a las exportaciones de diésel. La Casa Blanca negó que preparara una prohibición general de 90 días; no existe confirmación, al cierre de este documento, de una prohibición general vigente [2, 3].

4.0%

Inflación prevista Guatemala fin de 2026

13.25%

Variación anual en transporte (agosto)

18 días

Cobertura aproximada de combustibles

Indicadores publicados por Prensa Libre a partir de información del Banguat.

Cinco conclusiones estratégicas

1. El diésel es un riesgo transversal para logística, manufactura, agroindustria, construcción y distribución.
2. Centroamérica enfrenta una dependencia del abastecimiento y las cotizaciones internacionales que no controla.
3. Una restricción exportadora estadounidense podría intensificar la competencia por combustibles alternativos y elevar el costo puesto en destino.
4. La inflación promedio no refleja adecuadamente el impacto sobre los márgenes de cada industria o empresa.
5. La respuesta debe abarcar abastecimiento, contratos, logística, consumo, productividad y liquidez, no solo el precio por galón.

2. ¿Por qué está subiendo el diésel?

El Banco de Guatemala identifica tensiones asociadas a Oriente Medio, cambios en la demanda posterior a la pandemia y el conflicto Rusia-Ucrania. A escala local, la dependencia de importaciones, la demanda interna y la cobertura limitada de inventarios amplifican los efectos [1].

Factor	Efecto económico
Oriente Medio	Alteraciones en tránsito y suministro de crudo y productos refinados.
Demanda de destilados	Presión procedente de transporte, industria y comercio.
Rusia-Ucrania	Reorganización del comercio de combustibles, sanciones y riesgos de refinación.
Dependencia Importadora	Transmisión de precios, fletes y disponibilidad internacionales al mercado local.

El precio del diésel no depende únicamente del barril de petróleo: influyen inventarios de destilados, capacidad de refinación, márgenes de refinación y demanda industrial. Por ello, monitorear únicamente la cotización del crudo no permite anticipar todos los riesgos logísticos [4].

3. ¿Puede Estados Unidos restringir exportaciones de diésel?

La posibilidad requiere diferenciar factibilidad jurídica, conveniencia económica y existencia de una decisión formal. Reuters informó el 23 de septiembre que la Casa Blanca negó estar preparando una prohibición general, aunque autoridades reconocían discusiones sobre alternativas para mejorar la disponibilidad interna [2].

Tres medidas a vigilar

Posible medida	Implicación para Centroamérica
Compromisos voluntarios de refinadores	Menor disponibilidad comercial para importadores.
Restricciones selectivas o temporales	Renegociación de contratos y búsqueda de nuevos orígenes.
Prohibición temporal amplia	Disrupción de flujos comerciales, necesidad de abastecimiento alternativo y mayor volatilidad.

Una prohibición de alcance nacional podría enfrentar retos regulatorios y jurídicos que dependen del mecanismo escogido. Operativamente, los refinadores producen simultáneamente diversos combustibles; limitar exportaciones puede acumular producto en algunos centros de refinación y reducir la actividad, sin garantizar suministro eficiente a todo el territorio estadounidense. Reuters reportó estimaciones de analistas sobre una potencial contracción de actividad refinadora en ciertos escenarios, no un efecto ya observado [3].

Conclusión: la restricción es un escenario legítimo de gestión de riesgos, no un hecho consumado. Una empresa no debería basar decisiones irreversibles en noticias sobre propuestas aún no aprobadas.

4. Dependencia comercial de Centroamérica

Las estadísticas de la EIA documentan exportaciones estadounidenses de destilados a varios destinos centroamericanos. Para 2025 se reportan aproximadamente 13.651 millones de barriles a Guatemala, 8.694 millones a Costa Rica y 5.538 millones a El Salvador [5–7].

Destino	Destilados exportados desde EE. UU., 2025
Guatemala	13.651 millones de barriles
Costa Rica	8.694 millones de barriles
El Salvador	5.538 millones de barriles
Total de los tres destinos	27.883 millones de barriles

EXPORTACIONES ESTADOUNIDENSES DE DESTILADOS • 2025



Millones de barriles · Fuente: EIA · No equivalen a importaciones totales

Comparativo de tres mercados; cifras EIA correspondientes a 2025.

Estas son exportaciones desde EE. UU., no cifras de consumo nacional ni porcentajes de dependencia: para estimar estos últimos debe contrastarse con importaciones desde todos los orígenes. Aun así, permiten dimensionar una relación comercial relevante.



Mecanismos potenciales de transmisión a los costos empresariales.

La exposición regional se transmite por precio local del combustible, costos de importación, transporte terrestre, producción y capital de trabajo. Si los cargamentos deben buscarse en refinерías más distantes, pueden aumentar tanto el flete como el inventario en tránsito.

5. Inventarios: la señal de alerta de Guatemala

Prensa Libre reporta una cobertura aproximada de 18 días para combustibles en Guatemala y uso inferior a la mitad de la capacidad instalada de almacenamiento [1]. Por separado, un informe del Ministerio de Energía y Minas de mayo de 2026 mostraba aproximadamente 21 días de cobertura de diésel según su consumo de referencia [8]. Son fechas y coberturas distintas, no medidas perfectamente comparables.

Una cobertura de 18 días no significa que el país se quede sin combustible pasado ese plazo: los inventarios se reponen. Sí refleja una ventana relativamente estrecha para absorber retrasos severos de importación. Tener espacio físico de almacenamiento no equivale automáticamente a disponer de inventario financiado y comprado.

Preguntas de continuidad operativa

- ¿Cuántos días de actividad crítica cubre el suministro contractual o inventario propio?
- ¿Hay fuentes alternativas verificadas y logística para recibir producto?
- ¿Qué procesos se priorizarían ante una interrupción temporal de abastecimiento?

6. Efectos por industria

Industria	Principales mecanismos de impacto	Respuesta operativa
Alimentos y bebidas	Transporte, refrigeración, empaques y agroindustria	Consolidación de rutas y revisión de fletes.
Agricultura	Maquinaria, cosecha e irrigación	Planificación y eficiencia de equipos.
Retail	Distribución a tiendas y última milla	Ocupación de vehículos y entregas.
Construcción	Maquinaria pesada y transporte de materiales	Productividad de equipo y contratos.
Manufactura	Energía de respaldo e insumos	Consumo, eficiencia y diversificación.
Logística	Combustible, rutas y tarifas	Optimización de flota e indexación.
Salud y farmacéutica	Cadena fría y distribución especializada	Continuidad energética y rutas.

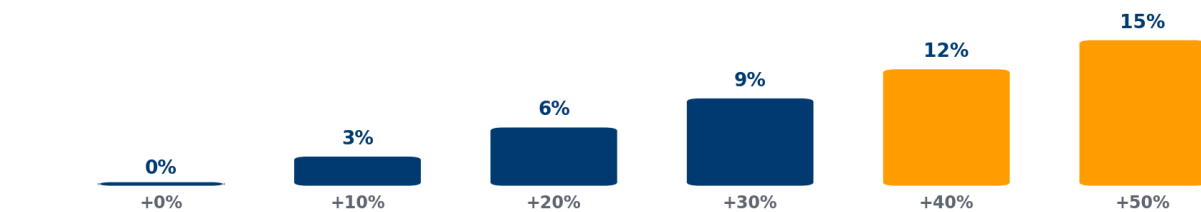
El choque petrolero también puede afectar indirectamente resinas, plásticos, lubricantes, asfaltos y empaques, pero sus precios no evolucionan automáticamente en la misma proporción que el diésel: influyen los mercados petroquímicos, la capacidad de producción y las condiciones contractuales.

7. Simulación del impacto financiero

Ejemplo ilustrativo de una empresa con ventas de US\$50 millones, costos logísticos de US\$5 millones, componente de combustible y recargos energéticos de US\$1.5 millones, y EBITDA inicial de US\$5 millones (margen del 10%). Se supone ausencia de compensaciones y ventas constantes.

Aumento del combustible	Costo adicional anual	EBITDA resultante	Reducción de EBITDA
10%	US\$150,000	US\$4,850,000	3.0%
20%	US\$300,000	US\$4,700,000	6.0%
25%	US\$375,000	US\$4,625,000	7.5%
30%	US\$450,000	US\$4,550,000	9.0%
40%	US\$600,000	US\$4,400,000	12.0%
60%	US\$900,000	US\$4,100,000	18.0%

SENSIBILIDAD DEL EBITDA AL INCREMENTO DE COMBUSTIBLE



Pérdida de EBITDA (%) · Ejemplo hipotético, sin ajustes compensatorios

La pérdida de EBITDA resulta de mantener constantes ventas y los demás costos.

El ejercicio es una sensibilidad hipotética, no una predicción de precios. El CFO debe ampliar el modelo para incluir exposición indirecta, plazos de ajuste comercial, inventarios y otras categorías afectadas.

8. Escenarios de planificación

Variable	A: continuidad	B: restricciones parciales	C: prohibición temporal
Suministro	Comercio continúa	Volúmenes limitados	Interrupción importante
Mercados	Volatilidad existente	Competencia por cargamentos	Reconfiguración de orígenes
Precios	Presión normal de mercado	Primas adicionales posibles	Volatilidad y primas elevadas
Acción	Optimización preventiva	Contingencia y negociación	Proteger continuidad y caja

Estos son escenarios, no pronósticos ni probabilidades. Una limitación de 90 días tampoco implica por sí misma 90 días de desabastecimiento regional: las existencias, sustitución de orígenes, tiempos marítimos y política comercial determinarían el efecto efectivo.

9. Diez recomendaciones para la dirección



01 Mapa de exposición energética

Mapear la exposición directa e indirecta al combustible por categoría, proveedor, operación y cliente.



02 Auditoría de contratos y recargos

Auditar recargos energéticos e indexaciones contractuales, incluidos mecanismos de reversión si bajan los precios.



03 Optimización del transporte

Reducir kilómetros sin carga, aumentar consolidación y revisar la frecuencia de distribución.



04 Continuidad del suministro

Evaluar continuidad de suministro y días de cobertura sin generar acumulaciones especulativas.



05 Alternativas logísticas

Identificar alternativas de transporte, logística, distribución y almacenamiento.



06 Validación de materias primas y empaques

Validar técnicamente los incrementos solicitados en plásticos, empaques y materias primas.



07 Modelación financiera

Modelar escenarios de costo, EBITDA, caja y rentabilidad comercial.



08 Eficiencia energética

Analizar eficiencia energética y alternativas por costo total y confiabilidad.



09 Coordinación interfuncional

Formar un equipo transversal entre finanzas, compras, operaciones, logística y comercial.



10 Inteligencia externa de costos

Utilizar inteligencia externa de costos, referencias y especialistas de categoría.

10. Plan de acción de 90 días

Horizonte	Acción	Entregable
Días 1–15	Mapa de categorías, contratos y costos energéticos	Diagnóstico y riesgos
Días 16–30	Análisis de proveedores, sensibilidad y contingencias	Plan de continuidad
Días 31–60	Renegociaciones y mejoras de rutas y consumo	Medidas de eficiencia
Días 61–90	Medición de ahorros y métricas permanentes	Sistema de seguimiento



Hoja de ruta de implementación recomendada por ERA Group.

Indicadores recomendados: costo energético por unidad entregada o producida, gasto logístico sobre ventas, cobertura de abastecimiento, porcentaje de contratos indexados, variación de tarifas frente a índices verificables y rentabilidad por ruta o cliente.

11. Perspectiva macroeconómica

El FMI señaló en junio de 2026 que Guatemala mantiene fundamentos macroeconómicos relevantes, pero que la incertidumbre petrolera afecta sus perspectivas; su estimación de crecimiento en ese momento rondaba el 3.75% [9]. En septiembre, Banguat mantenía una estimación de crecimiento del 4.3% para 2026, según Prensa Libre [1]. Corresponden a distintas instituciones y fechas.

Una economía puede seguir creciendo mientras las empresas de alta intensidad logística experimentan contracción de márgenes. El crecimiento de ventas no reemplaza la disciplina en costos y capital de trabajo.

12. La contribución de ERA Group

ERA Group puede complementar a los equipos de compras, finanzas y operaciones con análisis especializados de logística terrestre y marítima, combustibles, energía, empaques, materias primas, flotas y almacenamiento. La pregunta no es únicamente si un precio subió, sino qué parte del aumento obedece al mercado, qué parte a la estructura contractual y qué parte a ineficiencias evitables.

El propósito es transformar datos en decisiones que permitan proteger margen, competitividad y resiliencia. La inteligencia de costos y el acompañamiento en ejecución ayudan a distinguir presiones inevitables de oportunidades administrables.

13. Conclusión

Las posibles restricciones estadounidenses a las exportaciones de diésel deben seguirse con rigor, sin confundir discusiones gubernamentales con decisiones ya implementadas. La incertidumbre internacional no elimina las alternativas de gestión dentro de la empresa.

Las empresas no pueden controlar los precios internacionales del petróleo ni las decisiones comerciales de otros países. Sí pueden decidir qué tan expuestas estarán sus operaciones y qué tan preparadas se encontrarán para responder.

La pregunta para el CEO no es solamente cuánto podría subir el diésel: es cuánto valor podría perder su organización por no revisar a tiempo su estructura de costos.

Fuentes y referencias

[1] Prensa Libre (30 sep. 2026). ¿Por qué sube el diésel en Guatemala? <https://www.prensalibre.com/economia/por-que-suba-el-diesel-en-guatemala-banguat-identifica-tres-factores-que-presionan-la-inflacion/>

[2] Reuters (23 sep. 2026). White House denies report of US diesel export ban. <https://www.reuters.com/world/us/white-house-denies-report-us-is-considering-diesel-export-ban-2026-09-23/>

[3] Reuters (25 sep. 2026). Talk of US export ban on diesel deepens WTI discount. <https://www.reuters.com/business/energy/talk-us-export-ban-diesel-deepens-us-crude-futures-discount-global-benchmark-2026-09-25/>

[4] U.S. Energy Information Administration (EIA). Diesel fuel explained. <https://www.eia.gov/energyexplained/diesel-fuel/prices-and-outlook.php>

[5] EIA. U.S. exports of distillate fuel oil to Guatemala. https://www.eia.gov/dnav/pet/pet_move_expc_dc_nus-ngt_mbbbl_a.htm

[6] EIA. U.S. exports of distillate fuel oil to Costa Rica. https://www.eia.gov/dnav/pet/pet_move_expc_dc_nus-ncs_mbbbl_a.htm

[7] EIA. U.S. exports of distillate fuel oil to El Salvador. https://www.eia.gov/dnav/pet/pet_move_expc_dc_nus-nes_mbbbl_a.htm

[8] Ministerio de Energía y Minas de Guatemala (mayo 2026). Informe estadístico semanal. <https://mem.gob.gt/wp-content/uploads/2026/05/DGH-DAE-SE-IES-2026-05-01-Informe-Estadistico-Semanal.pdf>

[9] Fondo Monetario Internacional (8 jun. 2026). Guatemala: concluding statement of Article IV mission. <https://www.imf.org/en/news/articles/2026/06/08/mcs060826-guatemala-staff-concluding-statement-of-the-2026-article-iv-mission>

[10] Financial Times (sept. 2026). Russia diesel export restrictions. <https://www.ft.com/content/fc705366-9a91-4e99-9c07-e962dca6354b>

Nota editorial: las proyecciones, escenarios y sensibilidades corporativas se presentan como análisis y herramientas de planificación, no como predicciones de mercado. Información fechada al 30 de septiembre de 2026.