WHITE PAPER · OCTUBRE 2026

Diésel caro, pilotos escasos: el costo logístico que su estado de resultados todavía no está midiendo

Qué deben revisar hoy CEOs y CFOs de Centroamérica cuando el combustible sube, el relevo de conductores se rompe y la exención tributaria vence en diciembre

Ing. Rafael Cuestas Rolz · Director Área Centroamérica y Caribe · ERA Group



1. Contexto: dos presiones que llegan al mismo camión

Su mercadería llega a destino gracias a tres variables: el combustible que quema el camión, el piloto que lo maneja y las horas que la unidad pierde esperando en puerto, frontera o centro de carga. Hoy las tres se encarecen al mismo tiempo. Y en la mayoría de las empresas medianas de la región, las tres viven escondidas dentro de una sola línea del presupuesto: "fletes".

El momento importa por una razón concreta. Guatemala aprobó el Decreto 22-2026, que exonera temporalmente el IVA y el IDP de gasolinas y diésel hasta el 31 de diciembre de 2026; desde el 1 de enero de 2027 los combustibles vuelven al régimen tributario ordinario, salvo que se prorrogue (Prensa Libre, 30 de septiembre de 2026). Con los precios de referencia del MEM, la exención equivale a una rebaja estimada de Q6.45 por galón de diésel. El alivio que hoy ve en su factura tiene fecha de vencimiento, y el presupuesto 2027 se está armando ahora.

Mientras tanto, la capacidad de mover carga no crece al ritmo del comercio. La conclusión para la alta dirección es incómoda pero útil: el problema ya no es solo cuánto cuesta el diésel, sino si habrá quién conduzca el camión que lo consume.

2. Evidencia y tendencias clave

2.1 El combustible: Centroamérica no paga lo mismo

Los precios de referencia del diésel al 26 de octubre de 2026 muestran una región con diferencias marcadas. Guatemala se ubica en el tramo intermedio, pero el punto de comparación no es solo el galón: según Agexport, el costo por kilómetro recorrido en Guatemala es el más alto de Centroamérica.

País	Diésel (US$/galón)	Lectura
El Salvador	4.86	El más bajo de la región
Guatemala	5.59	Intermedio; sube a Q42.69 por galón en la capital al 14 de octubre, con la exención vigente
Honduras	5.72	Similar a Guatemala
Panamá	5.74	Similar a Guatemala
Costa Rica	6.52	17% sobre Guatemala
Belice	7.77	El más alto del istmo

Fuentes: Publinews, 26 de octubre de 2026 (precios de referencia); Emisoras Unidas, 14 de octubre de 2026. El porcentaje de Costa Rica es un cálculo propio sobre esas cifras.

2.2 Los pilotos: un déficit que se profundiza

La escasez de conductores de carga pesada dejó de ser un tema gremial. Según la Comisión SIEX de Agexport, Guatemala arrastra un déficit cercano a 13,200 pilotos desde 2025, que podría duplicarse a unos 26,000 hacia 2028, y que en temporadas pico puede llegar a 30,000. El viceministro de Transportes, por su parte, habló en junio de 2026 de un déficit de entre 6,000 y 13,000 motoristas. El rango cambia según la fuente; la dirección no.

Indicador	Dato	Fuente
Déficit de pilotos de carga pesada (Guatemala, 2025)	13,200; podría llegar a ~26,000 hacia 2028	Agexport SIEX, vía Prensa Libre y República
Edad promedio de los pilotos	40 a 45 años	Cámara Guatemalteca de Transporte de Carga, vía República
Edad mínima para licencia tipo A	25 años; la propuesta de la Mesa Interinstitucional es 22	Prensa Libre, 3 de junio de 2026
Motoristas con cansancio frecuente	31%	Viceministro de Transportes, vía Infobae
Demanda insatisfecha de transporte	Más de 300%	Cámara Guatemalteca de Transporte de Carga, vía República

Indicador	Dato	Fuente
Sobrecosto por ineficiencia y menor rotación	Alrededor de 50%	Cámara Guatemalteca de Transporte de Carga, vía República

¿Y la migración? El estudio de la Mesa Interinstitucional presentado en Green Logistics 2026 (Agexport) identifica la migración como uno de los factores de la escasez, junto con la dificultad de obtener la licencia tipo A, la inseguridad en carretera, las condiciones laborales y la ruptura del relevo generacional. Nuestra lectura: la migración no es la única causa, pero golpea una base que ya era frágil, un gremio que envejece y no encuentra reemplazo. Los datos verificables que encontramos son de Guatemala; para el resto de la región la tendencia es consistente, pero conviene validarla con sus propios transportistas antes de presupuestar.

2.3 El costo logístico total

Agexport estima que los costos logísticos de Guatemala equivalen en promedio a 29% de las exportaciones, frente a 8% a 10% en países desarrollados y 18% a 35% en América Latina. Para 2026, Agexport y COMBEX-IM advierten que el alza del combustible podría añadir entre 30% y 40% al costo de mover carga terrestre. Son estimaciones del sector, no cifras cerradas, pero marcan el orden de magnitud que su CFO debería poner sobre la mesa.

3. Impacto financiero para empresas en Centroamérica

La presión llega al estado de resultados por cuatro vías distintas, y cada una exige una respuesta diferente.

Vía	Cómo le pega a su empresa	Qué debe medir su CFO
Costo directo	El diésel entra en la tarifa del transportista y en los recargos de proveedores	Porción de combustible dentro de cada tarifa y cláusula de ajuste vigente
Costo de capacidad	Con pocos pilotos, el transportista prioriza clientes rentables y sube tarifa a los demás	Tasa de rechazo de cargas, fletes spot vs. contratados
Costo de espera	Esperas de 2 a 3 días en puerto y recorridos de más de 12 horas (República) reducen viajes por unidad	Horas de camión detenido por viaje; costo por ciclo completo
Costo de oportunidad	Si logística se encarece, el comprador puede abastecerse en otro mercado (COMBEX-IM)	Márgenes de exportación a precio puesto en destino

Un cálculo para el presupuesto 2027. Con las cifras del MEM citadas por Prensa Libre, llenar un camión de 50 galones costaría hoy Q1,786.00 con la exención, contra Q2,264.50 sin ella: una diferencia de Q478.50 por tanque. Si su operación consume 100,000 galones de diésel al año, entre flota propia y combustible incluido en fletes, el fin de la exención equivale a unos Q645,000 anuales (Q6.45 x 100,000 galones). Es aritmética sobre datos oficiales, no una proyección de precio: sirve para dimensionar qué está en juego si el decreto no se prorroga.

Efecto en caja. Cuando una unidad hace menos viajes, rota menos y permanece más tiempo detenida, la ineficiencia llega a la tarifa del transportista, luego al generador de carga y finalmente al precio al consumidor

(República, 4 de julio de 2026). Para el CFO eso se traduce en más inventario en tránsito, más capital de trabajo inmovilizado y menos previsibilidad en los ciclos de entrega.

4. Riesgos, ineficiencias y errores frecuentes de gestión

Error frecuente	Por qué cuesta
Presupuestar 2027 con el precio del diésel de hoy	Parte de ese precio es una exención temporal que vence el 31 de diciembre de 2026
Gestionar "fletes" como una sola línea	Mezcla combustible, tiempo de espera y tarifa base; imposible negociar lo que no se separa
Contratos de transporte sin cláusula de ajuste por combustible, o con ajuste asimétrico	Si el alza se traslada completa y la baja no, el riesgo de precio queda siempre del lado del cliente
Depender de un solo transportista	En un mercado con déficit de capacidad, el proveedor único fija las condiciones
Medir costo por viaje y no por ciclo completo	Las esperas en puerto, frontera y centros de carga no aparecen en la factura, pero sí en el margen
Ignorar el costo de rotación de pilotos en flota propia	Reemplazar un conductor cuesta más que retenerlo, y el reemplazo es cada vez más difícil de encontrar

5. Alternativas: seis palancas que sí están al alcance de la gerencia

Ninguna palanca resuelve sola un problema estructural. Combinadas, protegen margen mientras el sector y el Estado avanzan en soluciones de mediano plazo.

Palanca	En qué consiste	Qué validar antes de decidir
1. Renegociar contratos de transporte	Cláusula simétrica de ajuste por combustible atada a un índice público (precios de referencia del MEM), tarifas por ciclo y volúmenes consolidados	Cuántos transportistas tiene, a qué tarifa y con qué cláusulas hoy
2. Atacar los tiempos improductivos	Citas de carga y descarga, ventanas en puerto, preparación documental anticipada. Si el piloto espera menos, completa más viajes y gana más (República)	Horas de espera por viaje en cada punto de la cadena
3. Capacidad comprometida	Contratos con volumen mínimo garantizado a cambio de prioridad de despacho; base de transportistas diversificada	Disposición del transportista a comprometer unidades

Palanca	En qué consiste	Qué validar antes de decidir
4. Retención de pilotos (flota propia)	Esquemas de compensación por productividad, áreas de descanso y seguridad en ruta; alianzas de formación con INTECAP, recomendadas por el estudio de Agexport	Costo de rotación vs. costo de retención
5. Modos complementarios	Transporte marítimo de corta distancia en el Pacífico: un estudio del Proyecto Mesoamérica (base 2010) estimó un potencial de 1.5 millones de toneladas (147,750 TEU) y señaló que no requería inversiones portuarias adicionales a las ya planificadas. El viceministro de Transportes reconoce, además, que hoy no hay tren de carga como alternativa	Es un estudio antiguo: sirve como indicio de factibilidad, no como cotización. Pida ofertas actuales a navieras y operadores
6. Visibilidad de gasto y de ruta	Separar combustible, espera y tarifa base por viaje y por transportista, para negociar con datos y no con intuición	Calidad de los datos de facturación y de despacho que ya tiene

6. Lectura estratégica para la alta dirección

El error más caro en este tema es esperar a que el costo "se normalice". Ni el mercado petrolero ni la oferta de pilotos dan señales de hacerlo en el horizonte de su presupuesto 2027. Las preguntas que deberían estar en la agenda de su próximo comité son estas:

Pregunta	Por qué importa
¿Cuánto de mi costo de ventas es transporte, y cuánto de ese transporte es combustible, espera y tarifa base?	Sin esa separación no hay negociación posible
¿Qué pasa con mi presupuesto 2027 si la exención del Decreto 22-2026 no se prorroga?	Es el riesgo con fecha cierta
¿Mis contratos de flete ajustan igual cuando el diésel sube que cuando baja?	Define quién carga con el riesgo de precio
¿Cuántos días de operación puedo sostener si mi transportista principal reduce capacidad?	Mide su dependencia real
¿Hace cuánto no compara mis tarifas contra el mercado?	Es frecuente encontrar contratos de gasto indirecto sin renegociar por 2 a 5 años

Las empresas que protegen su rentabilidad en entornos como este no son las que recortan al azar, sino las que revisan de forma continua sus gastos y costos, identifican las ineficiencias estructurales que se esconden en categorías como el transporte, y cuentan con apoyo externo experimentado, independiente y con visión regional. Un aliado así les permite proteger márgenes, mejorar la rentabilidad y sostener el crecimiento en un entorno cada vez más complejo.

Una reflexión antes de cerrar el año

Cada galón que sube y cada piloto que falta termina en un solo lugar: su margen. La pregunta no es si su empresa está pagando de más en logística, sino cuánto, y desde hace cuánto no lo revisa con datos de mercado. Hoy todavía tiene la ventana de diciembre para llegar al presupuesto 2027 con las cifras claras y las cláusulas corregidas.

Hablemos. Durante la semana del 9 de noviembre estaré coordinando reuniones de 20 minutos con CEOs y CFOs para revisar su base de costos logísticos y mostrarle dónde está la oportunidad, con un Estudio de Viabilidad sin costo ni compromiso. Y **si no identificamos ahorros, en ERA Group no cobramos honorarios**. Escríbame y reservamos su espacio.

Fuentes consultadas

Agexport Hoy, "Escasez de pilotos de transporte pesado se convierte en un reto para la competitividad logística de Guatemala", 4 de junio de 2026.

Prensa Libre, "Costos logísticos en Guatemala alcanzan 29% y reducen competitividad de las exportaciones", 3 de junio de 2026.

Prensa Libre, "Decreto 22-2026: cuánto costará el galón de diésel y gasolina superior o regular desde el 1 de octubre", 30 de septiembre de 2026.

República, "El transporte de carga pierde relevo y prevé un déficit de 26 000 pilotos", 4 de julio de 2026.

Infobae, "Advierten un déficit de entre 6 mil y 13 mil motoristas y alertan por drogas al volante en Guatemala", 5 de junio de 2026.

Publinews, "¿Quién tiene el diésel más barato? Así se ubica Guatemala en Centroamérica", 26 de octubre de 2026.

Emisoras Unidas, "Precio del galón de diésel refleja nuevo incremento", 14 de octubre de 2026.

MundoMarítimo (con información de La Prensa Gráfica), "Promueven las rutas cortas para el transporte marítimo en Centroamérica", 14 de noviembre de 2014 (estudio del Proyecto Mesoamérica, año base 2010).

Los cálculos señalados como propios son aritmética del autor sobre cifras de las fuentes citadas; no constituyen proyecciones de precio. ERA Group · RCR, S.A.