

BOLETÍN ECONÓMICO VIRTUAL

Edición 8 - N°7 - 28/Agosto/2026

LA ECONOMÍA DE LAS FILAS: EL COSTO OCULTO DEL TIEMPO EN LA CRISIS DE COMBUSTIBLES DE BOLIVIA



Univ. Andrés Hugo
Alvarez Ramos



Univ. Banessa Alcira
Cruz Calapiña

LA ECONOMÍA DE LAS FILAS:

EL COSTO OCULTO DEL TIEMPO EN LA CRISIS DE COMBUSTIBLES DE BOLIVIA

1. INTRODUCCIÓN

Las filas para abastecerse de gasolina o diésel pueden analizarse como un mecanismo de asignación cuando la cantidad disponible de combustible no alcanza para atender la demanda. En esas circunstancias, el tiempo que cada persona dedica a esperar pasa a formar parte del costo de acceso al producto. Barzel (1974) denomina a este mecanismo racionamiento por espera.

El costo para el consumidor no se limita al precio pagado en la estación de servicio. Las horas destinadas a una fila sustituyen otros usos posibles del tiempo, como trabajar, estudiar, producir, realizar tareas de cuidado o descansar. Desde la teoría de la asignación del tiempo, esta renuncia puede entenderse como un costo de oportunidad (Becker, 1965). Deacon y Sonstelie (1985), al estudiar episodios de racionamiento de gasolina, encontraron que el tiempo de espera puede influir en las decisiones de los consumidores de manera semejante a un precio monetario.

En Bolivia, las dificultades de abastecimiento registradas en 2026 permiten examinar este problema desde una perspectiva económica. El costo de la espera puede variar según la actividad de cada persona: un transportista puede disponer de menos tiempo para realizar viajes, un comerciante puede retrasar actividades vinculadas con su negocio y un hogar puede verse obligado a reorganizar sus desplazamientos. Estas situaciones describen mecanismos posibles y no pérdidas económicas estimadas.

El análisis se concentra en la situación boliviana de julio de 2026 y se organiza alrededor de una pregunta central: ¿cuánto cuesta económicamente esperar para conseguir combustible y quién soporta ese costo? Para aproximar monetariamente el valor del tiempo se utiliza como referencia el Salario Mínimo Nacional de 2026, fijado en Bs 3.300 mensuales (Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social [MTEPS], 2026), y se construyen escenarios ilustrativos según distintas duraciones de espera. Los resultados no representan el costo real de todas las

personas ni sustituyen una medición mediante encuesta; permiten únicamente aproximar el valor económico del tiempo destinado al abastecimiento.

2. PANORAMA GENERAL: DE LA ESCASEZ AL RACIONAMIENTO POR ESPERA

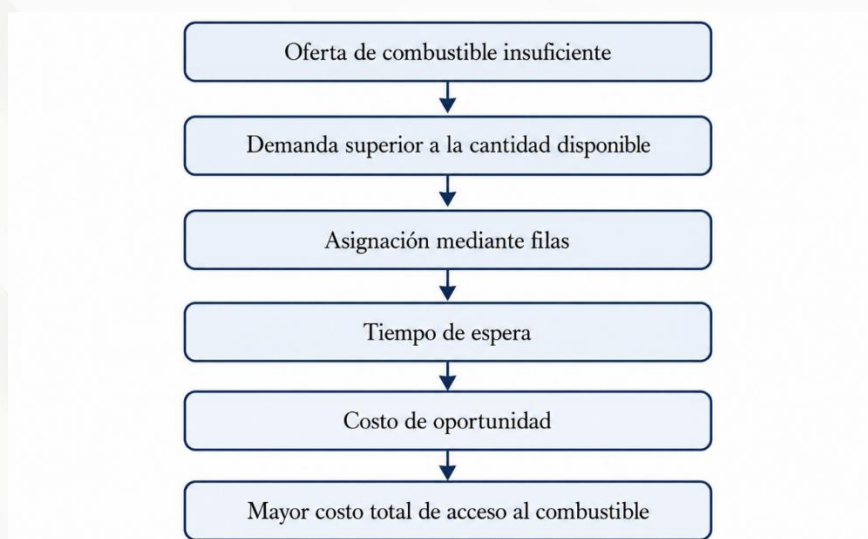
Cuando la cantidad de combustible disponible no alcanza para atender la demanda, el acceso al producto debe resolverse mediante algún mecanismo de asignación. Si el precio no ajusta completamente la demanda a la oferta disponible, pueden aparecer mecanismos no monetarios como cupos, turnos o filas. En este último caso, el tiempo de espera pasa a formar parte del costo que enfrenta el consumidor.

Barzel (1974) denomina a este mecanismo racionamiento por espera. Bajo este esquema, el acceso al combustible depende en parte del tiempo que cada persona puede dedicar a permanecer en una fila. Pagar el mismo precio por litro, por tanto, no implica necesariamente enfrentar el mismo costo económico: una persona que interrumpe una actividad laboral o productiva puede asumir un costo distinto de otra con mayor disponibilidad de tiempo.

El costo de acceso al combustible puede expresarse de forma simplificada como:

Costo total de acceso = precio pagado + costo del tiempo de espera + costos adicionales de búsqueda y traslado

Los costos adicionales pueden incluir desplazamientos entre estaciones de servicio, combustible utilizado durante la búsqueda o la espera y, cuando corresponda, ingresos que dejan de percibirse. La información disponible no permite cuantificar todos estos componentes. Por esta razón, el cálculo posterior se concentra únicamente en el costo de oportunidad del tiempo.

Figura 1. Del desabastecimiento al costo económico de la espera

Fuente: elaboración propia con base en Barzel (1974), Becker (1965) y Deacon y Sonstelie (1985).

3. SITUACIÓN ACTUAL DEL ABASTECIMIENTO EN BOLIVIA

Durante julio de 2026 persistieron dificultades en el abastecimiento de gasolina y diésel en distintas regiones del país. En ese contexto, YPFB informó sobre operaciones de importación y programación de mayores volúmenes de suministro, mientras que el Decreto Supremo N.º 5644 amplió de manera excepcional la posibilidad de importar productos derivados del petróleo para su comercialización o consumo propio (Estado Plurinacional de Bolivia, 2026; YPFB, 2026b).

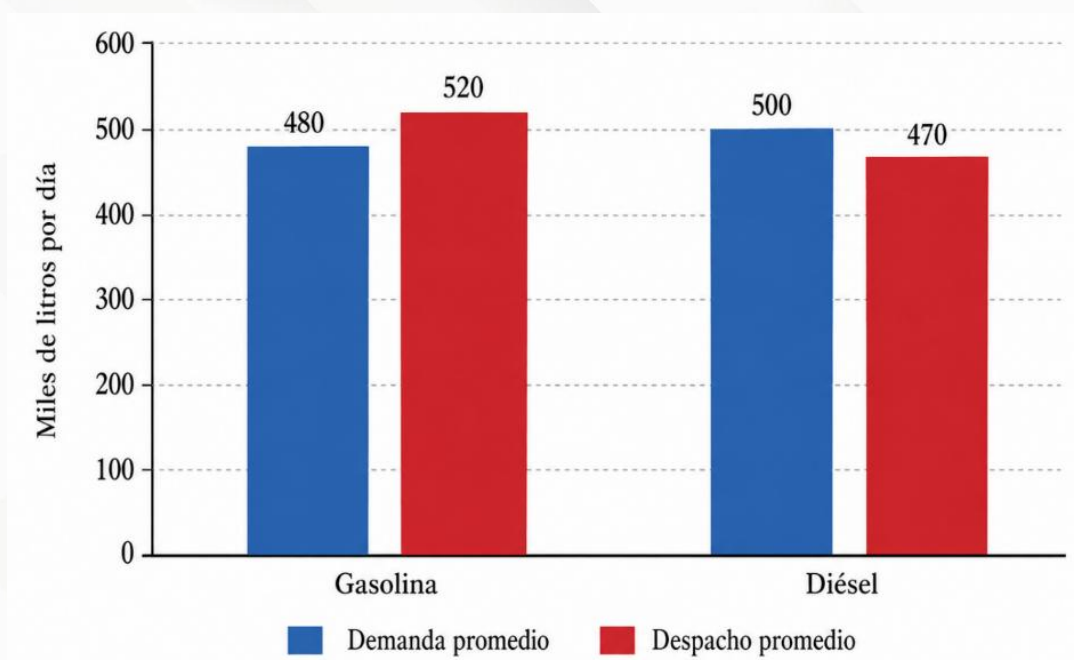
El Decreto Supremo N.º 5644, de 29 de junio de 2026, autorizó de manera excepcional a personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, a importar productos derivados del petróleo destinados a su comercialización o consumo propio. La medida se adoptó en el marco de la emergencia energética y social establecida por el Decreto Supremo N.º 5517 (Estado Plurinacional de Bolivia, 2026).

Para julio, YPFB proyectó un abastecimiento nacional de diésel de 7.812.000 litros diarios. También informó que alrededor de 48 millones de litros se encontraban en proceso de descarga o disponibles en Arica para su posterior traslado a Bolivia (YPFB, 2026b). Estos datos describen volúmenes de abastecimiento y operaciones logísticas, pero no permiten

conocer por sí solos la disponibilidad efectiva en cada estación de servicio ni el tiempo de espera de los usuarios.

En Oruro, YPFB reportó una demanda promedio de 480.000 litros diarios de gasolina y 500.000 litros de diésel. El despacho promedio alcanzó 520.000 litros diarios de gasolina y 470.000 litros de diésel (YPFB, 2026c). En esos registros, el despacho de gasolina superó en 40.000 litros la demanda promedio reportada, mientras que el de diésel fue 30.000 litros menor. Estas cifras corresponden al departamento de Oruro y no deben extrapolarse al conjunto del país.

Figura 2. Oruro: demanda y despacho promedio reportado, julio de 2026



Fuente: Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (2026c); elaboración propia.

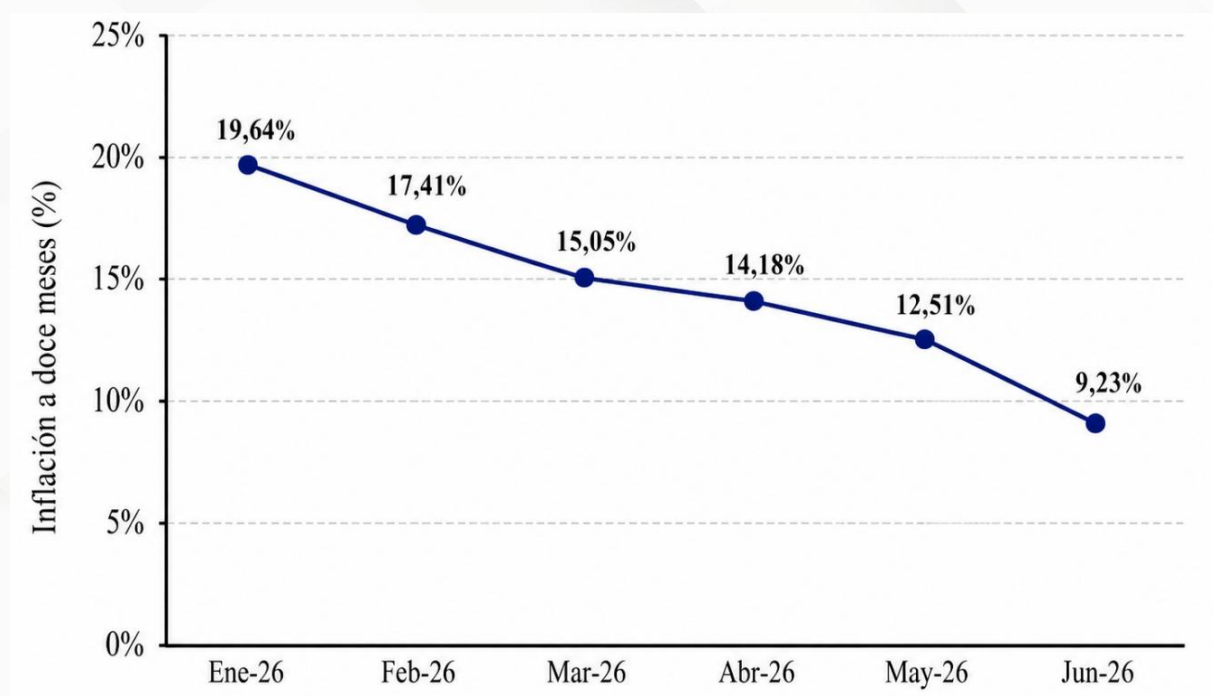
4. EL CONTEXTO MACROECONÓMICO: INFLACIÓN Y ACTIVIDAD

Las dificultades de abastecimiento de combustibles de 2026 se presentan en un contexto de contracción de la actividad económica y aumento del nivel general de precios. El Instituto Nacional de Estadística reportó que el Producto Interno Bruto de Bolivia se contrajo 1,58 % en 2025 (INE, 2026b).

En junio de 2026, el Índice de Precios al Consumidor registró una variación mensual de 2,15 % respecto a mayo. La inflación acumulada durante el primer semestre alcanzó 4,82 %, mientras que la variación a doce meses se situó en 9,23 % (INE, 2026a).

La inflación interanual descendió durante el primer semestre de 2026: pasó de 19,64 % en enero a 17,41 % en febrero, 15,05 % en marzo, 14,18 % en abril, 12,51 % en mayo y 9,23 % en junio (Banco Central de Bolivia, 2026). Esta trayectoria muestra una reducción de la variación interanual del IPC durante el período analizado, pero no permite establecer qué proporción estuvo relacionada con las dificultades de abastecimiento de combustibles o con el tiempo de espera en las estaciones de servicio.

Figura 3. Bolivia: inflación a doce meses, enero-junio de 2026



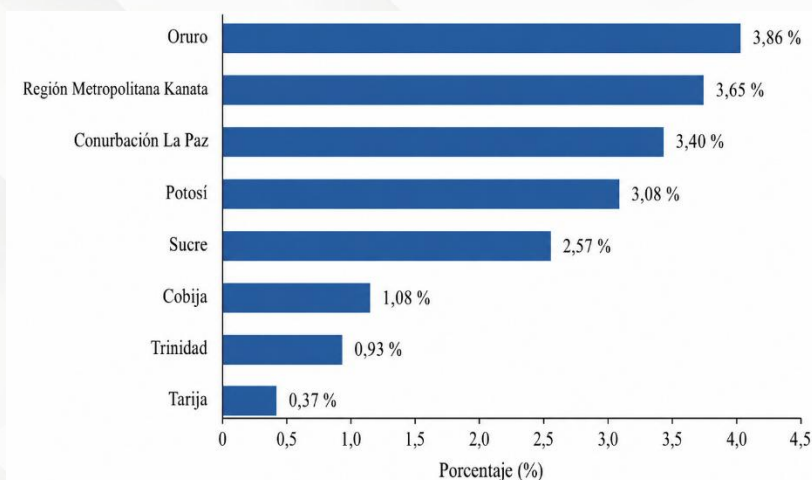
Fuente: Banco Central de Bolivia (2026)

5. UNA MIRADA DESDE SUCRE Y CHUQUISACA

En junio de 2026, Sucre registró una variación mensual del Índice de Precios al Consumidor de 2,57 %. En el mismo mes, Oruro alcanzó 3,86 %, la Región Metropolitana Kanata 3,65 %, la Conurbación La Paz 3,40 %, Potosí 3,08 %, Cobija 1,08 %, Trinidad 0,93 % y Tarija

0,37 % (INE, 2026a). Estas cifras corresponden a variaciones del nivel general de precios y no permiten establecer una relación causal con el abastecimiento de combustibles.

Figura 4. Variación mensual del IPC por ciudad o región, junio de 2026



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (2026a).

Para Chuquisaca, YPFB informó el 21 de julio de 2026 que programó un despacho promedio de 435.000 litros de combustibles líquidos, compuesto por 190.000 litros de diésel y 245.000 litros de gasolina especial. También programó 18.600 garrafas de GLP (YPFB, 2026a). La empresa indicó que el diésel llega por cisterna a la Planta Qhora Qhora y que la gasolina especial llega a esa planta mediante poliducto desde Camiri.

Tabla 1. Volúmenes de combustibles programados para Chuquisaca, julio de 2026

Producto	Volumen programado
Diésel	190.000 litros
Gasolina especial	245.000 litros
Total de combustibles líquidos	435.000 litros
GLP	18.600 garrafas

Fuente: Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos (2026a).

Los datos de YPFB corresponden a volúmenes programados de despacho y no permiten conocer la disponibilidad efectiva en cada estación de servicio ni el tiempo de espera de los usuarios. Por ello, no constituyen una medición directa del costo de espera.

6. EL PRECIO INVISIBLE: ¿CUÁNTO CUESTA ESPERAR?

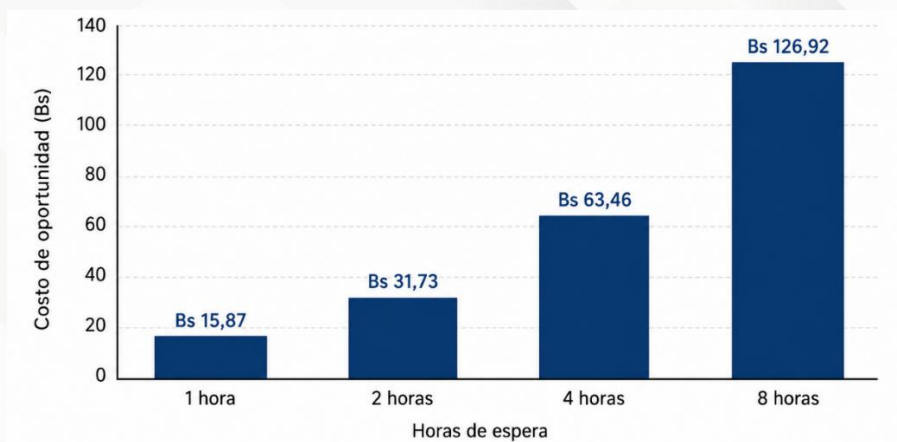
Para asignar un valor monetario al tiempo de espera se toma como referencia el Salario Mínimo Nacional vigente en 2026, fijado en Bs 3.300 mensuales mediante la Resolución Ministerial N.º 088/26 del Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social (MTEPS, 2026).

El ejercicio considera 26 jornadas laborales de ocho horas, equivalentes a 208 horas mensuales. Esta cantidad de horas es un supuesto utilizado exclusivamente para realizar el cálculo y no representa el tiempo efectivamente trabajado por todas las personas.

$$\text{Bs } 3.300 \div 208 \text{ horas} = \text{Bs } 15,87 \text{ por hora}$$

Con este valor de referencia, una espera de una hora equivale a Bs 15,87; dos horas, a Bs 31,73; cuatro horas, a Bs 63,46; y ocho horas, a Bs 126,92. Estos valores expresan el costo del tiempo bajo el supuesto adoptado y no una pérdida monetaria observada. El costo efectivo puede variar según el ingreso, la ocupación y la actividad que cada persona deje de realizar durante la espera.

Figura 5. Costo de oportunidad ilustrativo según horas de espera



Fuente: elaboración propia con base en el Salario Mínimo Nacional 2026 establecido por el Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social (2026).

Si 1.000 personas esperaran cuatro horas y se aplicara el mismo valor de referencia, el costo agregado del tiempo ascendería a aproximadamente Bs 63.460. Esta cifra corresponde a un ejercicio hipotético y no constituye una estimación nacional ni una observación de campo.

El tiempo de espera forma parte del costo de acceso al combustible aunque no aparezca en el precio pagado en la estación de servicio. Las horas empleadas en la fila dejan de estar disponibles para otras actividades, por lo que su costo depende del uso alternativo que cada persona hubiera dado a ese tiempo.

7. ¿QUIÉN PAGA MÁS? DISTRIBUCIÓN DEL COSTO DE ESPERA

El costo económico de una fila no es igual para todas las personas. Aunque dos usuarios permanezcan el mismo número de horas esperando combustible, el costo puede variar según la actividad que interrumpen, el ingreso asociado a ese tiempo y la posibilidad de reorganizar sus actividades.

Cuando el vehículo se utiliza directamente para trabajar, el tiempo de espera puede desplazar actividades productivas. Un transportista o repartidor puede realizar menos viajes o entregas durante la jornada; un comerciante puede retrasar compras o reposición de mercadería; y un productor agropecuario puede postergar actividades que requieren combustible o transporte. En otros casos, la espera puede obligar a reorganizar actividades de cuidado, estudio o desplazamiento. Estos efectos describen mecanismos posibles y no pérdidas monetarias observadas.

Tabla 2. Formas en que el tiempo de espera puede afectar a distintos grupos

Grupo	Forma en que puede materializarse el costo
Transportistas y repartidores	Menos viajes o entregas durante la jornada y posible reducción de ingresos.
Comerciantes y trabajadores por cuenta propia	Menor tiempo de atención y retrasos en compras o reposición de mercadería.
Productores agropecuarios	Demoras en actividades productivas y en el transporte de productos.
Personas con responsabilidades de cuidado	Reorganización del tiempo destinado al cuidado, al hogar o al descanso.
Estudiantes y familias	Tardanzas, cambios de horario o necesidad de utilizar transporte alternativo.

Fuente: elaboración propia.

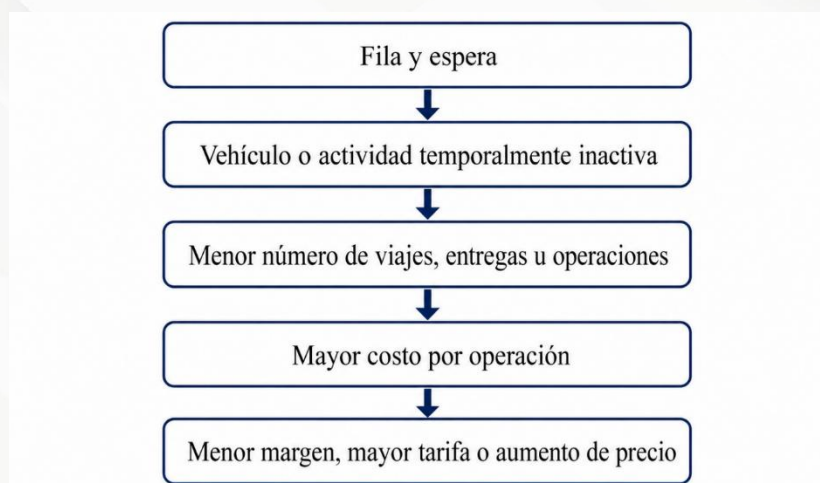
Una fila puede aplicar la misma regla de acceso a todos los usuarios, pero eso no significa que todos soporten el mismo costo. Quien puede reorganizar su tiempo enfrenta una situación distinta de quien pierde horas directamente vinculadas con su trabajo o actividad productiva. No se dispone de información que permita estimar una pérdida promedio para cada grupo.

8. DE LA FILA AL PRECIO FINAL: EFECTOS EN CADENA

El costo de la espera puede extenderse más allá de la estación de servicio cuando el combustible se utiliza como insumo para actividades de transporte, distribución o producción. Si un vehículo permanece varias horas en una fila, disminuye el tiempo disponible para realizar viajes, entregas u otras tareas productivas.

Cuando durante una jornada se realizan menos operaciones, algunos costos deben distribuirse entre un número menor de viajes o entregas. En esas circunstancias, el costo por operación puede aumentar. Una parte puede ser absorbida mediante menores márgenes o ingresos y otra puede trasladarse a tarifas o precios. La información disponible no permite estimar la magnitud de ese traslado.

Figura 6. Del tiempo de espera al costo final



Fuente: elaboración propia.

Este mecanismo no implica que las filas expliquen por sí solas el comportamiento general de los precios. La variación del IPC responde también a otros factores, entre ellos la oferta de bienes, el tipo de cambio, las expectativas, la política fiscal y monetaria y los costos internacionales. Con la información disponible no es posible determinar qué proporción de la inflación observada puede atribuirse al tiempo de espera asociado al abastecimiento de combustibles.

En el transporte público, una menor disponibilidad temporal de vehículos puede reducir la frecuencia del servicio. En la distribución de alimentos, las demoras pueden afectar los

tiempos de reposición y traslado. En las actividades agropecuarias, la espera por combustible puede postergar el uso de maquinaria o el transporte de productos. Estos casos describen posibles canales de transmisión y no pérdidas observadas para cada sector.

9. ALTERNATIVAS DE ASIGNACIÓN: EFICIENCIA Y EQUIDAD

Cuando la cantidad disponible de combustible no alcanza para atender la demanda, el acceso puede organizarse mediante distintos mecanismos. Cada uno distribuye de manera diferente el costo de la escasez. En una fila abierta, parte de ese costo se expresa en tiempo de espera; con un precio más alto, el ajuste recae principalmente sobre la capacidad de pago; los cupos y los turnos distribuyen el acceso mediante reglas de asignación (Barzel, 1974; Deacon & Sonstelie, 1985).

Un precio de mercado puede moderar la demanda y, si la oferta tiene capacidad de respuesta, incentivar una mayor provisión. Su efecto es más limitado cuando existen restricciones físicas o logísticas que impiden ampliar el abastecimiento. Un aumento del precio también puede reducir el acceso de consumidores con menor capacidad de pago.

Los cupos sectoriales permiten reservar combustible para determinados usos o actividades. Su funcionamiento depende de criterios de asignación definidos y de mecanismos de control. Los turnos, presenciales o digitales, pueden reducir el tiempo de espera física, pero no aumentan por sí mismos la cantidad disponible de combustible.

Tabla 3. Comparación de mecanismos de asignación ante escasez de combustible

Mecanismo	Efecto esperado sobre la asignación	Consideración de equidad	Principal limitación
Fila abierta	Asigna mediante tiempo de espera	El costo depende de la disponibilidad de tiempo de cada usuario	Tiempo de espera y posible interrupción de actividades
Precio de mercado	Puede moderar la demanda e incentivar oferta si esta puede responder	Puede restringir el acceso de usuarios con menor capacidad de pago	No elimina restricciones físicas o logísticas
Cupos sectoriales	Reserva combustible para determinados usos	Puede proteger servicios o actividades priorizadas	Requiere criterios claros y control
Turnos	Ordena el acceso y reduce la espera física	Puede mejorar el acceso si existen alternativas no digitales	No aumenta por sí mismo la cantidad disponible

Fuente: elaboración propia con base en Barzel (1974), Deacon y Sonstelie (1985)

Ninguno de estos mecanismos elimina por sí mismo el costo asociado a la escasez. Lo que cambia es la forma en que ese costo se distribuye entre tiempo, dinero y restricciones de acceso. Por ello, la comparación debe considerar el costo total que enfrenta el usuario y no únicamente el precio por litro o el volumen despachado.

10. CONCLUSIONES

- Las filas para conseguir combustible muestran que el costo para los usuarios no se limita al precio que pagan en la estación de servicio. Cuando la oferta no alcanza para atender la demanda de forma inmediata, el tiempo de espera también pasa a formar parte del costo de acceso al combustible (Barzel, 1974; Becker, 1965).
- Este costo no afecta de la misma manera a todas las personas. Para alguien que utiliza su vehículo para trabajar, varias horas de espera pueden significar menos viajes, menos entregas o menos tiempo disponible para producir. Otras personas pueden tener mayor posibilidad de reorganizar sus actividades. Sin embargo, no se cuenta con información suficiente para calcular cuánto pierde en promedio cada grupo.
- Tomando como referencia el Salario Mínimo Nacional de Bs 3.300 y un supuesto de 208 horas mensuales, una hora de espera tiene un valor aproximado de Bs 15,87, mientras que cuatro horas equivalen a Bs 63,46 (MTEPS, 2026). Estas cifras sirven para dimensionar el valor del tiempo, pero no representan la pérdida real de ingreso de todas las personas.
- Las demoras en el abastecimiento también pueden afectar actividades que dependen del combustible. Menos tiempo disponible para realizar viajes o entregas puede aumentar algunos costos o reducir los ingresos de quienes utilizan el vehículo como parte de su trabajo. Con la información disponible no es posible determinar cuánto de esos costos termina trasladándose a precios ni qué parte de la inflación puede relacionarse con las filas.
- Los litros despachados permiten conocer una parte de la situación, pero no muestran por completo las condiciones que enfrentan los usuarios. El tiempo de espera, la disponibilidad efectiva del combustible y la continuidad del abastecimiento también influyen en el costo de acceso. Las filas, los precios, los cupos y los turnos distribuyen de manera diferente el costo de la escasez entre tiempo, dinero y restricciones de acceso.

11. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Banco Central de Bolivia. (2026). *Indicadores de inflación*. Recuperado el 27 de agosto de 2026, de https://www.bcb.gob.bo/?q=inflacion_mensual

Barzel, Y. (1974). A theory of rationing by waiting. *The Journal of Law and Economics*, 17(1), 73–95. <https://doi.org/10.1086/466785>

Becker, G. S. (1965). A theory of the allocation of time. *The Economic Journal*, 75(299), 493–517. <https://doi.org/10.2307/2228949>

Deacon, R. T., & Sonstelie, J. (1985). Rationing by waiting and the value of time: Results from a natural experiment. *Journal of Political Economy*, 93(4), 627–647. <https://doi.org/10.1086/261323>

Estado Plurinacional de Bolivia. (2026, 29 de junio). *Decreto Supremo N.º 5644*. Aduana Nacional. [Fuente oficial del Decreto Supremo N.º 5644](#)

Instituto Nacional de Estadística. (2026a, 3 de julio). *Bolivia alcanzó una variación positiva de 2,15 % en el Índice de Precios al Consumidor en junio de 2026*. [Publicación oficial del INE](#)

Instituto Nacional de Estadística. (2026b, 21 de abril). *Bolivia: Producto Interno Bruto al cuarto trimestre de 2025 (p)*. [Publicación oficial del INE](#)

Ministerio de Trabajo, Empleo y Previsión Social. (2026, 22 de enero). *Resolución Ministerial N.º 088/26*. [Resolución Ministerial N.º 088/26](#)

Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos. (2026a, 21 de julio). *YPFB aprovisiona a Chuquisaca con 435.000 litros de combustibles y 18.600 garrafas de GLP*. [Publicación oficial de YPFB](#)

Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos. (2026b, 24 de julio). *YPFB inició la descarga de diésel en Arica para su envío a Bolivia*. [Publicación oficial de YPFB](#)

Yacimientos Petrolíferos Fiscales Bolivianos. (2026c, 25 de julio). *YPFB programa 5,7 millones de litros de combustibles para la próxima semana en Oruro*. [Publicación oficial de YPFB](#)

BOLETÍN ECONÓMICO VIRTUAL

Edición 8 - N°7 - 28/Agosto/2026



AUTORIDADES:

Decana Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

Ph.D. Raquel Arancibia Padilla

Director de la Carrera de Economía

MSc. Rubén Julio Porcel Arancibia

Director en jefe del Boletín

MSc. Rubén Julio Porcel Arancibia

Coordinador del Boletín

Lic. Roberto Zárate Herrera

**LA ECONOMÍA DE LAS FILAS:
EL COSTO OCULTO DEL TIEMPO EN LA CRISIS DE COMBUSTIBLES DE BOLIVIA**

EQUIPO INVESTIGADOR:



**Univ. Andrés Hugo
Alvarez Ramos**



**Univ. Banessa Alcira
Cruz Calapiña**



 Carrera de Economía USFX

 [economia.usfx](https://www.instagram.com/economia.usfx)

 [economia.usfx](https://www.tiktok.com/economia.usfx)



USFX
UNIVERSIDAD MAYOR REAL Y PONTIFICIA DE
SAN FRANCISCO XAVIER
DE CHUQUISACA

