

Combustibles, vulnerabilidad externa y movilidad: más allá del precio en la bomba

Una pregunta que vuelve cada semana

Los incrementos recientes en los precios de los combustibles han vuelto a colocar en la discusión pública una pregunta recurrente en Honduras: ¿qué puede hacer una economía pequeña y altamente dependiente de las importaciones cuando aumenta el precio internacional del petróleo y de los combustibles refinados?

Entre el 5 de enero y el 5 de octubre de 2026, el diésel subió 82% en Tegucigalpa y la gasolina regular, 53% (SEN, 2026d, 2026e). La estructura de precios se publica cada semana y la población sigue de cerca sus cambios.

Ante estos aumentos, el Gobierno ha utilizado apoyos temporales para aliviar parte del costo de la gasolina regular y del diésel. Estas ayudas pueden dar un respiro a quienes se movilizan y producen, aunque no eliminan las causas del encarecimiento. Desde el 28 de septiembre, el apoyo cubría el 70% de los aumentos de la gasolina regular y del diésel (SEN, 2026f). A partir del 5 de octubre, el diésel pasa a recibir un monto fijo de L12.01 por galón, mientras los anuncios oficiales mantienen el 70% para la gasolina regular (Presidencia de la República, 2026).

El apoyo público permite compartir el costo del aumento: una parte deja de recaer directamente sobre quienes compran combustible y pasa a ser asumida con recursos públicos. Por eso, además del precio en la gasolinera, conviene entender cuánto cuesta la ayuda, a quién beneficia y durante cuánto tiempo puede sostenerse.

La vulnerabilidad comienza en el sector externo

Honduras compra en el exterior los combustibles que utiliza para movilizar personas y mercancías y sostener buena parte de sus actividades productivas. Por eso, cuando esos productos se encarecen, el país necesita más recursos para adquirirlos. El efecto puede llegar al costo de transportar alimentos, al trabajo de las empresas y al dinero que queda disponible en los hogares.

La magnitud de esa exposición se observa en el gasto en combustibles importados. Durante 2025, Honduras importó US\$2,380.2 millones en combustibles, equivalentes al 5.9% del Producto Interno Bruto, es decir, del valor de lo producido en el país durante el año. Ese gasto también fue equivalente al 28.9% del déficit comercial de bienes, la diferencia entre lo que se compra y se vende al exterior (Banco Central de Honduras [BCH], 2026b, p. 4).

El escenario se volvió más exigente durante 2026. A abril, el país había importado US\$958.7 millones en combustibles, frente a US\$807.1 millones en el mismo período de 2025: un incremento interanual aproximado de 18.8% en valor. El Banco Central registra, además, mayores precios interanuales de importación para productos como diésel, queroseno y gasolinas (BCH, 2026a, pp. 3–5).

Por eso, un choque petrolero no termina en la estación de servicio. Puede trasladarse al transporte de pasajeros y de carga, la distribución de alimentos, la producción agrícola e industrial y, finalmente, a los precios y al poder adquisitivo de los hogares. Esto ya se refleja en la inflación: en agosto, los precios de alimentos y energía subían 10% interanual, mientras el resto de los precios lo hacía en 2.3% (BCH, 2026c;

UNAH, 2026). Además, pagar combustibles más caros exige más dólares, lo que aumenta la demanda de divisas de la economía.

La pregunta no es solamente cuánto puede aportar el Estado por cada galón. También importa cómo proteger a las familias y reducir, con el tiempo, la dependencia de un precio que Honduras no determina. Y, como estos aumentos se repiten, hay que estar preparados para el próximo.

El encarecimiento acumulado y el alcance del alivio

Cómo cambiaron los precios de los combustibles

Tegucigalpa • 5 de enero frente al 5 de octubre de 2026

Producto	5 ene L	5 oct L	Aumento L	Aumento %
Gasolina súper	99.05	156.61	57.56	58.11%
Gasolina regular	90.14	137.92	47.78	53.01%
Diésel	84.36	153.53	69.17	81.99%
Queroseno	73.44	143.42	69.98	95.29%
GLP vehicular	45.15	53.79	8.64	19.14%
GLP doméstico 25 lb ¹	238.13	249.62	11.49	4.83%

GLP doméstico: por cilindro de 25 lb. Los demás precios: por galón.

Fuente: SEN, estructuras de precios del 5 ene y 5 oct de 2026.
Elaboración y cálculos: IIES-UNAH.



Figura 1. Encarecimiento acumulado de los combustibles. Fuente: Secretaría de Energía [SEN] (2026d, 2026e). Elaboración propia del IIES-UNAH. El precio del diésel al 5 de octubre ya incluye el apoyo de L12.01 por galón; el del GLP doméstico refleja el subsidio por cilindro.

La comparación muestra que el esfuerzo para comprar combustible es hoy mayor que al inicio del año, aunque el encarecimiento difiere entre productos. Esto ayuda a entender la presión que sienten las familias y quienes necesitan movilizarse, transportar mercancías o mantener su actividad productiva.

El apoyo al diésel ofrece un respiro frente a nuevas alzas, pero no devuelve el precio al nivel de enero. Su valor para los hogares depende también de cuánto ayuda a contener los pasajes y los precios de lo que consumen. El combustible es una parte de esos costos, por lo que su aumento no se transmite de manera automática ni en la misma proporción.

El apoyo temporal al diésel y su alcance

El 3 de octubre se anunció que el Gobierno asumirá L12.01 por galón de diésel durante 30 días, a partir del 5 de octubre. Según el anuncio oficial, el monto equivale al componente del Aporte para la Atención a Programas Sociales y Conservación del Patrimonio Vial, conocido como ACPV. Se trata de un apoyo temporal; no debe presentarse como una eliminación permanente del impuesto (Benavidez, 2026; Presidencia de la República, 2026).

Para el usuario, el alivio se entiende mejor comparando lo que pagaría con y sin la ayuda. No significa necesariamente que el precio bajará L12.01 frente a la semana anterior: el aporte puede servir para evitar un nuevo aumento. Por eso, mantener el precio también puede proteger el bolsillo, aun cuando no se observe una rebaja en la gasolinera.

El costo potencial del apoyo al diésel

Cálculo propio con consumo nacional registrado por la SEN

Mes	Consumo Barriles	Días del mes
Mayo 2026	779,826.50	31
Junio 2026	734,901.63	30
Julio 2026	726,193.36	31

Promedio diario: $(2,240,921.49 \text{ barriles} \times 42 \text{ galones}) \div 92 \text{ días}$

1.023 millones

de galones diarios de referencia

L368.6 millones

para 30 días, a L12.01 por galón

Supuesto: cobertura de todo el consumo nacional y volumen diario constante.
Según el mes usado como base: L354.5–L380.7 millones (análisis de sensibilidad).
El costo efectivo depende de los galones elegibles; no es gasto ya ejecutado.

Fuente: SEN, informes de mayo, junio y julio de 2026, tabla 8.
Elaboración y cálculos: IIES–UNAH. Corte: 5 de octubre de 2026.



Figura 2. Estimación del costo fiscal potencial del apoyo al diésel. Fuente: SEN (2026a, 2026b, 2026c), tabla 8. Elaboración propia del IIES–UNAH.

La estimación permite apreciar el esfuerzo público que acompaña al alivio en la gasolinera. Para las familias, contener los costos de transporte puede ayudar a cuidar su presupuesto; para el Estado, sostener esa ayuda requiere recursos que también tienen otros destinos posibles.

Conviene valorar tanto la duración del apoyo como la forma en que sus beneficios llegan a los hogares. La cifra de la Figura 2 es una referencia condicionada a los supuestos del cálculo. El costo efectivo dependerá de los galones cubiertos y de las ventas durante la medida; la nota metodológica detalla cómo se construyó la estimación. Esta cifra se refiere solo al diésel durante 30 días. Otras cifras divulgadas sobre el costo de los apoyos pueden corresponder a períodos más largos o al conjunto de los combustibles, por lo que no son directamente comparables.

También importa cómo se financia. Si el Estado deja de cobrar el ACPV, se trata de un ingreso que no se recibe; si lo paga con recursos del presupuesto, es un gasto. Por eso, aquí se habla de costo fiscal potencial, sin contar la misma ayuda dos veces (Benavidez, 2026).

El beneficio para usuarios y hogares

Para quien compra diésel, el cálculo directo es sencillo: si el apoyo completo se refleja en el precio, consumir 40 galones durante el período representa L480.40 de gasto evitado respecto de una compra sin esa ayuda; consumir 100 galones representa L1,201. Son ejemplos de consumo, no promedios observados de los hogares.

La importancia del diésel va más allá de los vehículos particulares. La SEN identifica su uso en camiones, autobuses y maquinaria, así como su presencia en la industria. Esto permite entender por qué el alivio puede alcanzar el transporte de pasajeros y mercancías y, por esa vía, las actividades agrícolas, agroindustriales y la distribución de alimentos. Sin embargo, esa función productiva no convierte automáticamente el apoyo en una ayuda focalizada hacia los hogares de menores ingresos (SEN, 2026a, pp. 34–36; BCH, 2026b, p. 6). La evidencia internacional muestra que los subsidios generales a los combustibles benefician más, en monto, a los hogares de mayores ingresos, aunque ese sesgo es menor en el diésel que en la gasolina, en parte porque el diésel mueve el transporte colectivo y la carga (Coady et al., 2015).

Una familia que no compra diésel puede beneficiarse si el menor costo ayuda a contener el pasaje o el precio de los bienes que consume. Ese traslado no es automático: depende del peso del combustible en cada actividad, de los demás costos y de las decisiones de precios. Parte del alivio puede utilizarse para cubrir aumentos anteriores o sostener la operación. Por ello, no es posible estimar un ahorro promedio por hogar con los datos disponibles, ni dividir el costo fiscal entre todas las familias y llamarlo ahorro recibido.

El aporte ofrece tiempo para afrontar el aumento y puede reducir presiones sobre la producción y la movilidad. Su contrapartida es que utiliza recursos públicos con otros destinos posibles. Para valorar sus resultados conviene publicar los galones cubiertos, el costo ejecutado y su financiamiento, y observar si ayuda a contener tarifas y precios. Antes de que termine, también será necesario comunicar cómo continuará o concluirá la ayuda, para que hogares y productores puedan organizar sus gastos.

Tres formas de mirar el mismo problema

1. Transmisión de precios y focalización

Una primera forma de abordar el problema reconoce que los precios también orientan las decisiones de consumo. Cuando el combustible se encarece, algunas personas y empresas pueden reducir viajes o buscar opciones más eficientes. Pero esa posibilidad no es igual para todos. Por ello, este enfoque propone ayudas temporales, con un costo que pueda sostenerse y dirigidas especialmente a quienes tienen menos capacidad para afrontar el aumento.

Publicaciones recientes del Fondo Monetario Internacional recomiendan proteger a las personas con apoyos temporales y dirigidos a quienes más los necesitan. También señalan que las medidas deben adaptarse a las condiciones de cada país y a sus recursos públicos. Esto puede incluir transferencias y protección social; cuando suben los precios, también pueden considerarse medidas para contener las tarifas del transporte público (Dabla-Norris et al., 2026; Gourinchas et al., 2026).

2. Bienestar y protección social

Desde el bienestar de las familias, la pregunta es más cotidiana: ¿cómo enfrentar el aumento cuando viajar al trabajo, estudiar o comprar alimentos no puede esperar? Un hogar difícilmente puede cambiar de vivienda, empleo o medio de transporte de una semana a otra. Las ayudas temporales, las transferencias y el apoyo al transporte colectivo pueden aliviar esa presión mientras se buscan soluciones más duraderas.

3. Enfoque estructuralista: reducir la dependencia

Una tercera mirada se concentra en las condiciones que hacen al país vulnerable. Si cada aumento del petróleo afecta la movilidad, la producción y el presupuesto familiar, la respuesta también debe incluir mejoras en transporte, energía y distribución de mercancías. Son cambios que toman tiempo, pero que pueden reducir la exposición a futuros aumentos.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2026) advierte que el petróleo más caro afecta especialmente a los países que compran más energía de la que venden. En un escenario de petróleo 25% más caro que en 2025, calcula un deterioro de la balanza comercial equivalente a 0.9 puntos porcentuales del PIB para el conjunto de Centroamérica, Haití y República Dominicana. Es un escenario regional, no una estimación específica para Honduras ni un resultado ya observado. El organismo también señala posibles efectos sobre precios, producción y finanzas públicas. Los aumentos observados en Honduras durante 2026 sugieren que, para el país, ese escenario podría quedarse corto.

Una agenda de política con distintos horizontes

Honduras necesita medidas que ayuden a las familias a enfrentar el encarecimiento de los combustibles y cambios que reduzcan esa presión en el futuro. Estas acciones pueden complementarse, pero deben ajustarse a los recursos disponibles y explicar con claridad a quiénes benefician, cuánto cuestan y qué resultados se esperan. Para ser viables, además, deben partir de las capacidades reales del Estado y de los sectores involucrados.

Corto plazo - semanas y meses

En lo inmediato, la prioridad es aliviar los gastos de los hogares más afectados y evitar que aumenten bruscamente los costos de transporte y producción.

- *Dirigir las ayudas a quienes más las necesitan.* Complementar el apoyo al combustible con ayudas temporales para familias de bajos ingresos. Así, el alivio puede llegar también a quienes no tienen vehículo, pero enfrentan mayores gastos de transporte y alimentación.
- *Proteger a los usuarios del transporte colectivo.* Vincular los apoyos al sector con compromisos verificables sobre tarifas y continuidad del servicio. El propósito es que el beneficio contribuya a mantener pasajes accesibles.
- *Informar y dar seguimiento al apoyo al diésel.* Explicar su duración, costo y condiciones de revisión. Observar los precios del combustible, los pasajes y los costos de distribución permitirá evaluar si la medida está ayudando a contener los gastos de las familias.
- *Preparar la finalización del apoyo.* Comunicar con anticipación cuándo terminará y evaluar si los hogares más vulnerables necesitarán otra forma de ayuda. Esto permite que las familias y las empresas organicen mejor sus gastos.

Condiciones de viabilidad. Estas medidas son posibles, pero enfrentan límites conocidos. Focalizar ayudas requiere registros de hogares actualizados y mecanismos de pago que lleguen también a las zonas rurales y a quienes trabajan en la informalidad, y esa información todavía es incompleta. Vincular el apoyo al transporte con compromisos de tarifas exige conocer costos, rutas y pasajeros de un sector formado por muchos operadores y con poca información pública; sin ella, los compromisos son difíciles de verificar. Además, todo apoyo compite por recursos en un presupuesto con poco margen. Por eso, en lo inmediato, lo más realista es mejorar la transparencia del apoyo vigente y preparar su salida, más que crear programas nuevos y complejos.

Mediano plazo - uno a tres años

En este horizonte, la prioridad es estar mejor preparados para nuevas alzas y mejorar los servicios de los que dependen los hogares.

- *Establecer reglas para las ayudas temporales.* Definir cuándo se activan, quiénes las reciben, cuánto puede gastar el Estado y cuándo deben revisarse. Esto facilita una respuesta oportuna y permite cuidar los recursos públicos.
- *Fortalecer la protección social.* Mejorar la identificación de los hogares vulnerables y los mecanismos para entregarles apoyo. La finalidad es que las ayudas lleguen a tiempo y a quienes realmente las necesitan.
- *Mejorar el transporte colectivo.* Ampliar la cobertura, ordenar las rutas y mejorar la frecuencia del servicio. Un transporte confiable facilita los desplazamientos y puede reducir la necesidad de recurrir a opciones más costosas.
- *Mejorar el abastecimiento de combustibles.* Evaluar proveedores alternativos y mejoras en almacenamiento y distribución. Estas acciones buscan reducir el riesgo de interrupciones y los costos evitables, aunque el país seguirá expuesto a los precios internacionales.

Condiciones de viabilidad. Estas acciones dependen de cambios institucionales que toman tiempo: reglas para los apoyos con respaldo legal y compatibles con la Ley de Responsabilidad Fiscal (Congreso Nacional, 2016); un sistema de protección social con registros confiables y compartidos entre instituciones; autoridades de transporte con capacidad para regular rutas, concesiones y calidad del servicio; e inversión en almacenamiento y logística de combustibles con reglas claras para la participación privada. Si esas condiciones no se construyen, las medidas pueden anunciarse, pero difícilmente se sostendrán más allá de un período de gobierno.

Largo plazo - más de tres años

La prioridad es que el país pueda movilizar personas y mercancías utilizando menos combustible importado. Las medidas de este horizonte solo tienen sentido como resultado de una planificación del desarrollo de largo plazo, con metas, financiamiento y continuidad más allá de los períodos de gobierno. Honduras cuenta con un marco legal para ello, la Ley para el Establecimiento de una Visión de País y la Adopción de un Plan de Nación (Congreso Nacional, 2010), pero su aplicación ha sido discontinua. Sin esa planificación, las inversiones en transporte, energía y ordenamiento territorial tienden a quedar como proyectos aislados o inconclusos.

- *Desarrollar un transporte público de mayor capacidad.* Promover servicios que trasladen a más personas de manera segura y eficiente. Su planificación debe considerar las necesidades de los usuarios y tarifas accesibles. La experiencia de proyectos de transporte masivo iniciados y no concluidos en el país muestra que su éxito depende de financiamiento asegurado y continuidad institucional.
- *Evaluar con cautela el transporte eléctrico.* Su aporte depende de que el sistema eléctrico pueda sostenerlo. Hoy ese sistema enfrenta pérdidas elevadas, dificultades financieras y una parte de la generación que todavía usa combustibles fósiles. Por eso, primero conviene fortalecer el sector eléctrico y, después, valorar su uso en flotas específicas, como el transporte colectivo, donde resulte técnica y económicamente viable.
- *Reducir los desplazamientos largos y costosos.* Mediante el ordenamiento territorial y planes de movilidad urbana, mejorar la conexión entre viviendas, centros de trabajo, escuelas y servicios. Esto puede disminuir el tiempo y el dinero que las familias destinan a moverse.
- *Usar la energía con mayor eficiencia.* Promover mantenimiento de vehículos, mejores rutas de distribución y equipos de menor consumo. Complementar estas acciones con fuentes renovables y

almacenamiento de electricidad, en el marco de una política energética de largo plazo, puede apoyar la reducción gradual de la dependencia del petróleo.

Condiciones de viabilidad. Además de planificación, estas medidas requieren financiamiento de largo plazo, capacidad técnica en las municipalidades y en el gobierno central, y acuerdos que trasciendan los cambios de administración. Por eso, más que una lista de proyectos, el país necesita recuperar la planificación del desarrollo como práctica de Estado.

Un ejemplo de transporte colectivo

Un caso concreto ayuda a entender cómo el transporte colectivo puede proteger a las familias. La UNAH ofrece transporte gratuito a sus estudiantes, con cerca de 100 unidades en todo el país (Ramírez, 2026; Vargas, 2026). Según la universidad, un estudiante del Distrito Central que depende del transporte público convencional puede gastar entre L60 y L100 al día para ir al campus y regresar (Vargas, 2026). Si asiste unos 20 días al mes, eso suma entre L1,200 y L2,000 mensuales, un gasto que aumenta cada vez que sube el combustible. Para quien usa el servicio gratuito, ese gasto se reduce o desaparece, y su familia queda menos expuesta a las alzas del pasaje. A pequeña escala, el ejemplo muestra lo que puede lograr un transporte colectivo bien organizado: cuidar el presupuesto de los hogares frente a los aumentos del petróleo.

Nota metodológica del cálculo fiscal

Base de datos. La estimación utiliza el consumo nacional de diésel registrado por la Secretaría de Energía en sus informes estadísticos de mayo, junio y julio de 2026 (tabla 8), los últimos disponibles al momento del cálculo. Los volúmenes, reportados en barriles, se convirtieron a galones (un barril equivale a 42 galones).

Procedimiento. Con esos tres meses se obtuvo un consumo diario promedio, ponderado por los días de cada mes, y se multiplicó por los 30 días de la medida y por el apoyo de L12.01 por galón. Para valorar la sensibilidad del resultado, el cálculo se repitió tomando cada mes por separado como base.

Supuestos y alcance. Se supone que el apoyo cubre todo el diésel vendido en el país y que el consumo diario se mantiene constante durante la medida. Al tratarse de datos históricos, el cálculo no refleja el consumo de octubre ni posibles cambios por el precio. El resultado es una referencia del costo potencial, no gasto ejecutado, y no incluye los apoyos a la gasolina regular ni al GLP. Tampoco incorpora variaciones estacionales del consumo; si la medida se extiende a los meses de fin de año, el costo podría ser mayor.

Consideraciones finales

Desde la UNAH consideramos que el apoyo temporal al diésel es una respuesta razonable ante un aumento que afecta el transporte de pasajeros y de carga, la producción agrícola y la distribución de alimentos. Su valor, sin embargo, dependerá de cómo se ejecute y de lo que se haga mientras dura. Por ello planteamos cinco criterios:

1. **Temporalidad y salida ordenada.** Mantener su carácter transitorio y anunciar con anticipación si se prorroga o cómo concluirá, para que hogares y productores puedan organizar sus gastos.
2. **Transparencia.** Publicar los galones cubiertos, el costo ejecutado y la fuente de financiamiento.
3. **Resultados verificables.** Vincular el apoyo al transporte colectivo y de carga con compromisos sobre pasajes y fletes.
4. **Focalización.** Complementar el apoyo general con ayudas dirigidas a los hogares de menores ingresos, incluidos quienes no compran combustible directamente.
5. **Visión de largo plazo.** Acompañar el alivio inmediato con una planificación del desarrollo que oriente, con metas y continuidad, las inversiones en transporte colectivo, energía y ordenamiento territorial necesarias para reducir la dependencia del petróleo importado.

Este choque no será el último. El precio internacional del petróleo ya tuvo alzas fuertes en episodios como los de 2008 y 2022, y en un contexto de tensiones geopolíticas frecuentes es razonable esperar que vuelva a ocurrir (Banco Mundial, 2026). En cada ocasión, las respuestas se han definido sobre la marcha. Hoy hay que tomar decisiones para enfrentar la crisis, pero también prepararse para la siguiente: con reglas definidas de antemano para los apoyos, recursos previstos para emergencias y una planificación del desarrollo que reduzca, con el tiempo, la exposición del país. Honduras no puede seguir improvisando cada vez que sube el petróleo.

Referencias

- Banco Central de Honduras. (2026a). *Informe de importación de combustibles a abril de 2026*.
<https://www.bch.hn/estadisticos/EME/Informe%20Combustibles/Informe%20de%20Combustibles%20a%20abril%202026.pdf>
- Banco Central de Honduras. (2026b). *Informe de importación de combustibles a diciembre de 2025*.
<https://www.bch.hn/estadisticos/EME/Informe%20Combustibles/Informe%20de%20Combustibles%20a%20Diciembre%202025.pdf>
- Banco Central de Honduras. (2026c, 18 de septiembre). *Con el fin de aminorar las presiones inflacionarias persistentes, el BCH eleva la tasa de política monetaria a 6.0%* (Boletín de Prensa No. 84/2026).
- Banco Mundial. (2026). *Commodity markets: Price data (The Pink Sheet)*.
<https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>
- Benavidez, O. (2026, 3 de octubre). Gobierno de Honduras asumirá L12 por galón de diésel a partir de este lunes 5 de octubre. *Diario Nacional de Honduras*. <https://dnh.gob.hn/diario/gobierno-de-honduras-asumira-l12-por-galon-de-diesel-a-partir-de-este-lunes-5-de-octubre>
- Coady, D., Flamini, V., & Sears, L. (2015). *The unequal benefits of fuel subsidies revisited: Evidence for developing countries* (IMF Working Paper No. 15/250). International Monetary Fund.
<https://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2015/wp15250.pdf>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2026, 10 de julio). *Conflicto en Irán tendrá efectos sobre América Latina y el Caribe durante todo 2026, aun si los avances diplomáticos recientes se mantienen* [Comunicado de prensa]. <https://www.cepal.org/es/comunicados/conflicto-iran-tendra-efectos-america-latina-caribe-durante-todo-2026-aun-si-avances>
- Congreso Nacional. (2010). *Decreto No. 286-2009: Ley para el Establecimiento de una Visión de País y la Adopción de un Plan de Nación para Honduras*. La Gaceta.

Congreso Nacional. (2016). *Decreto No. 25-2016: Ley de Responsabilidad Fiscal*. La Gaceta.

Dabla-Norris, E., Mumssen, C., Valdés, R., & Zakharova, D. (2026, 18 de junio). *The energy shock is testing government budgets*. IMF Blog. <https://www.imf.org/en/blogs/articles/2026/06/18/the-energy-shock-is-testing-government-budgets>

Gourinchas, P.-O., Gracia, B., Prady, D., & Valdés, R. (2026, 20 de mayo). *Responding to the energy and food price shock: Getting the policy details right*. IMF Blog. <https://www.imf.org/en/blogs/articles/2026/05/20/responding-to-the-energy-and-food-price-shock-getting-the-policy-details-right>

Presidencia de la República de Honduras [@hnpresidencia]. (2026, 3 de octubre). *Ante la presión de los precios internacionales de los combustibles, el Gobierno del presidente Nasry Asfura anuncia un apoyo concreto: asumirá 12 lempiras por cada galón de diésel* [Publicación]. X. <https://x.com/hnpresidencia/status/2106457453323784222>

Ramírez, K. (2026, 19 de enero). *UNAH amplía transporte gratuito a nivel nacional con 99 unidades*. Presencia Universitaria. <https://blogs.unah.edu.hn/presencia-universitaria/unah-amplia-transporte-gratuito-a-nivel-nacional-con-99-unidades>

Secretaría de Energía. (2026a). *Informe estadístico de comercialización de hidrocarburos: Julio 2026*. <https://sen.hn/wp-content/uploads/2026/09/iemch-202607.pdf>

Secretaría de Energía. (2026b). *Informe estadístico de comercialización de hidrocarburos: Junio 2026*. <https://sen.hn/wp-content/uploads/2026/08/iemch-202606.pdf>

Secretaría de Energía. (2026c). *Informe estadístico de comercialización de hidrocarburos: Mayo 2026*. <https://sen.hn/wp-content/uploads/2026/07/iemch-202605.pdf>

Secretaría de Energía [@SENHnOficial]. (2026d, 3 de octubre). *Precios de los combustibles: Estructura vigente a partir del 5 de octubre de 2026* [Infografía adjunta a una publicación]. X. <https://x.com/SENHnOficial/status/2106445248285032526>

Secretaría de Energía. (2026e). *Precios en los combustibles a partir del lunes 05 de enero de 2026* [Infografía]. <https://sen.hn/wp-content/uploads/2026/01/Precios-Combustibles-202601s1.jpg>

Secretaría de Energía. (2026f, 27 de septiembre). *Gobierno incrementa del 65% al 70% el Apoyo Económico Temporal aplicado a la gasolina regular y el diésel* [Comunicado]. Televisión Nacional de Honduras. <https://tnh.gob.hn/television/gobierno-aumenta-al-70-percent-apoyo-economico-a-los-combustibles-ante-nuevas-alzas>

Universidad Nacional Autónoma de Honduras. (2026). *Subir la tasa para contener la inflación: el reto de proteger el crédito, la inversión y el crecimiento* (Nota Económica 010-2026).

Vargas, Y. (2026, 21 de septiembre). *Padres de familia respaldan transporte estudiantil gratuito de la UNAH*. Presencia Universitaria. <https://blogs.unah.edu.hn/presencia-universitaria/padres-de-familia-respaldan-transporte-estudiantil-gratuito-de-la-unah/>