

# Boletín Economía al día

Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales (IIES)



Publicación mensual

Guatemala, mayo 2026

*-Edición Especial-*

## **Impacto del aumento internacional del precio del petróleo en el precio del diésel y su efecto en el costo operativo del transporte extraurbano de rutas cortas en el departamento de Guatemala**

*M. Sc. Marvin Giovanni Jaime Santos\**

### **Introducción**

El alza en el precio del petróleo internacional se refleja en los precios de los combustibles en Guatemala, al elevarse los costos de importación y distribución, impactando directamente en el transporte, producción y costo de vida; este impacto en el sector de transporte terrestre por carretera en Guatemala, se da debido a que en su mayoría las flotas de transporte operan con el combustible diésel el cual suele ser el de mayor consumo en Guatemala; de acuerdo a datos oficiales del Ministerio de Energía y Minas publicados en la revista Estadística del Subsector Hidrocarburos 2025, para el año 2025 el consumo de diésel llegó a 17.02 millones de barriles, el de gasolina superior a 9.15 millones de barriles y el de gasolina regular a 10.47 millones de barriles. (Ministerio de Energía y Minas, 2025)

---

\* Investigador del Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales de la Universidad de San Carlos de Guatemala (IIES-USAC).

Las variaciones en el precio del petróleo internacional se pueden dar por distintos eventos a nivel internacional no obstante algunos de estos son tan evidentes como lo que sucedió en 2022 con el inicio del conflicto bélico entre Rusia y Ucrania, lo cual generó variaciones al alza en el precio del petróleo internacional, encareciendo los precios de los combustibles, especialmente el diésel en Guatemala, de acuerdo a los precios de combustibles nacionales publicados por el Ministerio de energía y minas, el cual pasó de un precio de Q 26.40 hasta un precio de Q 38.39 por galón, asimismo, con la guerra de Estados Unidos e Israel contra Irán que inició en febrero 2026 el combustible diésel en Guatemala, pasó de un precio de Q 25.12 hasta un precio de Q 41.44 por galón, afectando nuevamente al sector de transporte terrestre por carretera en Guatemala. (Ministerio de Energía y Minas, 2026)

El combustible diésel representa un porcentaje significativo en el costo operativo del transporte terrestre por carretera en Guatemala y un elemento indispensable para sus operaciones, aunque existen diversidad de ramas del sector transporte en Guatemala, uno de los más vulnerables e importantes es el transporte público extraurbano de pasajeros; en Guatemala este tipo de transporte no cuenta con subsidios por parte del gobierno y es operado por personas individuales o empresas privadas, denominados porteadores, autorizados para la prestación del servicio, por la Dirección General de Transportes del Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda. La vulnerabilidad radica en que el alza en el precio del petróleo internacional tiene un efecto directo en sus costos operativos, afectando los márgenes esperados por el porteador quien absorbe los costos, porque las tarifas para los usuarios son reguladas por la Dirección General de Transportes sin que se revisen o se actualicen con oportuna periodicidad tomando en cuenta las variaciones en los elementos del costo, lo cual genera que en algunos casos los porteadores no puedan prestar el servicio de una forma eficiente y digna abriendo paso al transporte ilegal de pasajeros y en algunos casos al aumento de las tarifas de forma arbitraria por parte de los porteadores, afectando la economía de los guatemaltecos que dependen de este servicio.

### **Guerra de Estados Unidos e Israel contra Irán, febrero 2026**

Algunos eventos que afectan el precio del petróleo internacional han sido las guerras, y en el año 2026 la Guerra de Estados Unidos e Israel contra Irán ha sido un factor que ha provocado que los precios tengan un efecto al alza.

En junio 2025 se da un conflicto armado entre Israel e Irán, tras un ataque realizado por Israel con el apoyo de Estados Unidos, a objetivos importantes de Irán, como bases aéreas e instalaciones nucleares, bajo la justificación de detener el programa nuclear de Irán; en respuesta a estos ataques Irán responde lanzando una serie de ataques contra Israel, en medio de este conflicto, el 22 de junio de 2025 de forma sorpresiva Estados Unidos atacó a Irán, bombardeando instalaciones nucleares importantes como Fordo, Isfahan y Natanz, a lo que Irán respondió causando daños materiales a una base aérea de Estados Unidos en Catar; tras los ataques de Estados Unidos, Irán amenazó con cerrar el estrecho de Ormuz no obstante en esa ocasión no se materializó tal amenaza, por lo que a finales de junio 2025 se da un alto al fuego tras el anuncio del presidente de los Estados Unidos. (Zapeda Martínez, 2025)

En medio de las negociaciones por temas nucleares entre Estados Unidos e Irán, el 28 de febrero de 2026, de forma sorpresiva Estados Unidos e Israel realizaron una operación militar contra este país lanzando una serie de bombardeos aéreos sobre varias ciudades, con el objetivo de no permitir el avance del programa nuclear, debilitar la capacidad militar iraní y garantizar el cambio de régimen de Irán; todo bajo el argumento del presidente de los Estados Unidos, Donald Trump, de que el objetivo de la operación es garantizar que *“los estadounidenses nunca sean amenazados por un Irán con armas nucleares”* (Citterich y Gallone. 28 de febrero de 2026).

Asimismo, el conflicto iniciado en febrero no se limitó a una ofensiva puntual, sino que se mantuvo y se extendió durante los meses siguientes mediante nuevos ataques, represalias y un incremento de las tensiones militares y diplomáticas en la región, evidenciando una escalada prolongada del enfrentamiento entre ambas partes.

### **Conflicto en medio oriente encarece el precio del petróleo**

El conflicto en medio oriente está generando efectos directos sobre los precios del petróleo. “De acuerdo con la Agencia Internacional de Energía (IEA por sus siglas en inglés), la interrupción del tránsito por el estrecho de Ormuz provocó una caída abrupta en los flujos de petróleo y gas, configurando el mayor shock de oferta en la historia del mercado petrolero”. (ABC, 2026).

El estrecho de Ormuz es uno de los pasos marítimos más importantes y estratégicos del mundo, alrededor de una quinta parte del consumo mundial de petróleo pasa por el estrecho de Ormuz, una ruta comercial que conecta a los productores de crudo de Medio Oriente con mercados clave en la región Asia Pacífico, Europa y América del Norte. (BBC News Mundo, 2025).

La interrupción del tránsito por el estrecho de Ormuz fue en represalia a los ataques ocurridos en febrero 2026 por Estados Unidos e Israel a Irán; el 28 de febrero de 2026 se dio el inicio del bloqueo y advertencias iraníes a los buques, lo que provocó la paralización del tráfico marítimo, y el 2 de marzo de 2026, oficialmente la Guardia Revolucionaria iraní, declara cerrado el estrecho de Ormuz y amenazó con atacar aquellos barcos que cruzaran.

Esta interrupción ha provocado el alza del precio internacional del petróleo, el cual se mide principalmente mediante dos referencias el WTI o West Texas Intermediate y el Brent. El WTI corresponde a un petróleo crudo producido

principalmente en Estados Unidos, cuyo punto oficial de almacenamiento y entrega se encuentra en Cushing, Oklahoma, considerado uno de los centros logísticos petroleros más importantes del mundo. Por su parte, el Brent es una mezcla de crudos extraídos del mar del Norte, utilizada como referencia para los mercados de Europa, África y gran parte de Asia. Ambos indicadores sirven como base para determinar los precios internacionales del petróleo y permiten analizar el comportamiento de la oferta, la demanda y las variaciones del mercado energético mundial.

El cierre del estrecho de Ormuz en febrero 2026, provocó una caída abrupta en los flujos de petróleo, lo cual se reflejó en el aumento de los precios internacionales del petróleo, mostrando una variación al alza en los meses siguientes; los precios del barril del petróleo WTI incrementaron de USD 60.04 precio promedio de enero de 2026 a USD 104.55 precio promedio de mayo 2026. (Tabla 1 y Figura 1); los precios del barril del petróleo Brent incrementaron de USD 66.59 precio promedio de enero de 2026 a USD 110.78 precio promedio de mayo 2026. (Tabla 2 y Figura 2)

Tomando como base el precio del barril de petróleo WTI correspondiente a enero de 2026 (USD 60.04 por barril), se observa una tendencia sostenida al alza durante los meses siguientes. En febrero, el precio aumentó a USD 64.51, lo que representó una variación positiva de aproximadamente 7.45 %. Para marzo, el precio alcanzó USD 91.40, reflejando un incremento acumulado de 52.23 % respecto a enero. En abril, el barril se cotizó en USD 100.32, equivalente a una variación de 67.09 %, mientras que en mayo el precio ascendió a USD 104.55, mostrando un incremento total de 74.13 % en comparación con el valor registrado al inicio del período analizado. (Tabla 1 y Figura 1)

**Tabla 1**

Precios promedio mensual del barril de petróleo. WTI – Cushing, Oklahoma.  
Unidad: USD/Barril

Mes	Año	
	2025	2026
Enero	75.66	60.04
Febrero	71.51	64.51
Marzo	68.24	91.40
Abril	63.54	100.32
Mayo	62.17	104.55
Junio	68.17	
Julio	68.39	
Agosto	64.86	
Septiembre	63.96	
Octubre	60.84	
Noviembre	60.19	
Diciembre	58.04	

Nota. Elaboración propia, con datos del documento del Ministerio de Energía y Minas, precios spot del petróleo y sus derivados.

**Figura 1**

Comportamiento del precio promedio del barril del petróleo. WTI - Cushing, Oklahoma. De enero 2025 a mayo 2026. Cifras expresadas en USD



Nota. Elaboración propia, con datos del documento del Ministerio de Energía y Minas, precios spot del petróleo y sus derivados.

Tomando como base el precio del barril de petróleo Brent correspondiente a enero de 2026 (USD 66.59 por barril), se evidencia un comportamiento ascendente durante los meses siguientes. En febrero, el precio aumentó a USD 70.89, lo que representó una variación positiva de aproximadamente 6.46 %, para marzo, el precio alcanzó USD 103.13, reflejando un incremento acumulado de 54.87 % respecto a enero. En abril, el barril se cotizó en USD 117.78, equivalente a una variación de 76.87 %, mientras que en mayo el precio se ubicó en USD 110.78, mostrando un incremento total de 66.36 % en comparación con el valor registrado al inicio del período analizado. (Tabla 2 y Figura 2)

**Tabla 2**

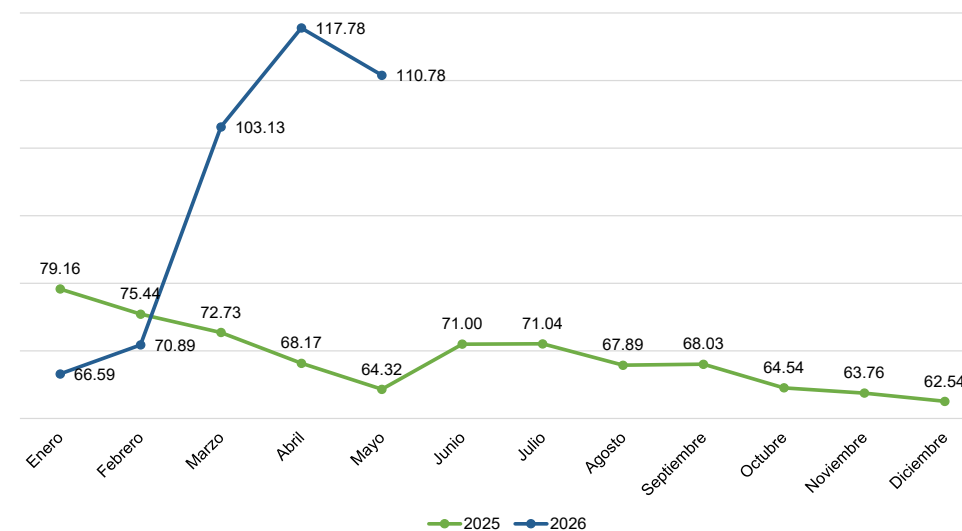
Precios promedio mensual del barril de petróleo. Brent - Europe. Unidad: USD/Barril

Mes	Año	
	2025	2026
Enero	79.16	66.59
Febrero	75.44	70.89
Marzo	72.73	103.13
Abril	68.17	117.78
Mayo	64.32	110.78
Junio	71.00	
Julio	71.04	
Agosto	67.89	
Septiembre	68.03	
Octubre	64.54	
Noviembre	63.76	
Diciembre	62.54	

Nota. Elaboración propia, con datos del documento del Ministerio de Energía y Minas, precios spot del petróleo y sus derivados.

**Figura 2**

Comportamiento del precio promedio del barril de petróleo. Brent - Europe. De enero 2025 a mayo 2026. Cifras expresadas en USD



Nota. Elaboración propia, con datos del documento del Ministerio de Energía y Minas, precios spot del petróleo y sus derivados.

### Alzas en el precio de combustibles en Guatemala

El alza en el precio de los combustibles en Guatemala, reflejado en febrero, marzo y abril 2026, está estrechamente relacionado con el incremento del precio internacional de petróleo, debido al conflicto en medio oriente; estas alzas se relacionan porque al encarecer el precio internacional del petróleo, se elevan los costos de importación y distribución impactando directamente en la economía en Guatemala, en sectores como transporte y producción y distribución de bienes, lo que refleja ajustes al consumidor afectando el costo de vida de los guatemaltecos. No obstante, algunas opiniones sugieren que los incrementos se deben a prácticas de acaparamiento y especulación como lo indicado en

el medio de comunicación escrita Soy502, “el presidente Bernardo Arévalo aseguró que los recientes incrementos en los precios de los combustibles en el país no responden directamente a la guerra en Medio Oriente ni a problemas de abastecimiento, sino a prácticas de especulación y acaparamiento”. (Álvarez, C. 9 de marzo de 2026)

Lo que sí es claro es la estrecha relación que existe en el aumento de los precios de los combustibles en Guatemala y el incremento en el precio internacional del petróleo que iniciaron su comportamiento al alza a partir de la interrupción del tránsito en el estrecho de Ormuz derivado del conflicto en medio oriente, situación que dio inicio a finales de febrero y no ha sido resuelta por parte de los tres países en conflicto; en Guatemala uno de los combustibles con un aumento en el precio que ha afectado o generado un impacto en la población es el combustible diésel el cual suele ser el de mayor consumo en Guatemala y combustible del cual dependen de forma indispensable la mayoría de empresas de transporte por carretera. En Guatemala los precios del diésel incrementaron de USD 25.12 precio promedio de enero de 2026 a USD 41.44 precio promedio de abril 2026. (Tabla 3 y Figura 3)

Tomando como base el precio promedio mensual del galón de diésel para el consumidor final en Ciudad Capital correspondiente a enero de 2026 (Q 25.12 por galón), se observa un incremento sostenido en los meses posteriores. En febrero, el precio aumentó a Q 27.03, lo que representó una variación positiva de aproximadamente 7.60 %. Para marzo, el precio alcanzó Q 37.18, reflejando un incremento acumulado de 48.01 % respecto a enero. En abril, el galón de diésel se cotizó en Q 41.44, equivalente a una variación de 64.97 %. Sin embargo, en mayo el precio disminuyó a Q 33.81, aunque todavía presentó un incremento de 34.59 % en comparación con enero. La reducción observada en mayo respecto a abril se relaciona con la implementación del subsidio temporal a los combustibles aprobado por el Gobierno de Guatemala

mediante el Decreto 11-2026, el cual otorgó un apoyo de Q 8.00 por galón de diésel con el objetivo de mitigar el impacto del alza internacional de los precios del petróleo sobre los consumidores finales. (Tabla 3 y Figura 3)

**Tabla 3**

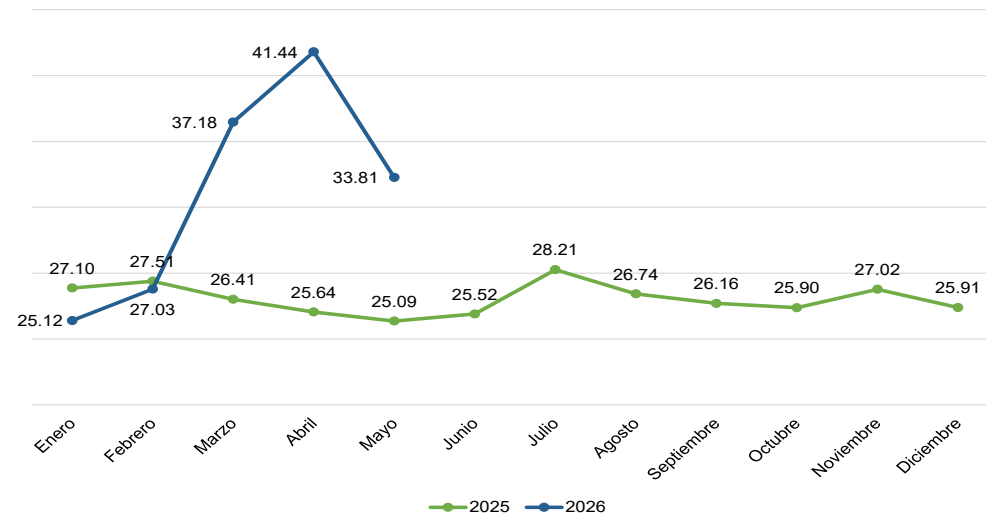
*Precios promedio mensual consumidor final en la capital. Modalidad autoservicio. Unidad: GTQ/Galón*

Mes	Aceite combustible diésel	
	Año	
	2025	2026
Enero	27.10	25.12
Febrero	27.51	27.03
Marzo	26.41	37.18
Abril	25.64	41.44
Mayo	25.09	33.81
Junio	25.52	
Julio	28.21	
Agosto	26.74	
Septiembre	26.16	
Octubre	25.90	
Noviembre	27.02	
Diciembre	25.91	

*Nota.* Precios Promedio Mensual Consumidor Final en ciudad Capital, Departamento de Análisis Económico, Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Energía y Minas. Los datos correspondientes al año 2026 están actualizados al mes de marzo.

**Figura 3**

*Precio del diésel por galón en modalidad autoservicio. De enero 2020 a marzo 2026. Cifras expresadas en Quetzales*



*Nota.* Elaboración propia, con datos del documento del Ministerio de Energía y Minas.

**Transporte Extraurbano en Guatemala**

De conformidad con el Acuerdo Gubernativo Número 225-2012, Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial, el transporte extraurbano en Guatemala es el servicio público de movilización de pasajeros que se realiza entre distintas circunscripciones municipales, ya sea entre cabeceras municipales, entre municipios, o incluso hacia puntos fuera del territorio nacional. El artículo 3 establece que este servicio es regulado por la Dirección General de Transportes y comprende los recorridos efectuados fuera del perímetro urbano, incluyendo aquellos que superen diez kilómetros dentro de una

misma circunscripción municipal. Asimismo, el artículo 38 clasifica este servicio en diferentes categorías, tales como servicio exclusivo, primera categoría, segunda categoría y servicio ordinario, diferenciados según las condiciones de operación, comodidad, capacidad y tipo de paradas autorizadas.

El transporte extraurbano de rutas cortas en Guatemala se encuentra dentro de la segunda categoría y constituye una modalidad del servicio público de transporte de pasajeros que opera principalmente entre municipios cercanos o entre comunidades y cabeceras municipales, realizando recorridos de corta distancia y con alta frecuencia de paradas para el ascenso y descenso de usuarios. Este tipo de servicio cumple una función esencial en la movilidad cotidiana de la población, especialmente en áreas rurales y periurbanas, al facilitar el acceso a centros de comercio, educación, salud y trabajo. De acuerdo con el Acuerdo Gubernativo Número 225-2012, estas rutas forman parte del sistema de transporte extraurbano regulado por la Dirección General de Transportes, diferenciándose de las rutas de largo recorrido por su cobertura territorial limitada, tiempos de viaje reducidos y atención directa a comunidades intermedias.

Asimismo, el reglamento define como portadores a las personas individuales o jurídicas propietarias de vehículos autorizados para prestar el servicio público de transporte extraurbano de pasajeros. Los portadores son responsables de garantizar que las unidades operen conforme a las disposiciones legales y administrativas establecidas por la Dirección General de Transportes, incluyendo aspectos relacionados con seguridad, capacidad autorizada, documentación y cumplimiento de rutas. Dentro del sistema de transporte extraurbano, los portadores representan el actor operativo principal, ya que administran y explotan las unidades de transporte mediante licencias y tarjetas de operación otorgadas por el Estado, contribuyendo directamente a la prestación del servicio de movilidad en el país.

De conformidad con el artículo 34 del Acuerdo Gubernativo Número 225-2012, Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte Extraurbano de Pasajeros por Carretera y Servicio Especial Exclusivo de Turismo, Agrícola e Industrial, la Dirección General de Transportes es la entidad encargada de establecer las tarifas del transporte extraurbano, tomando como base los lineamientos fijados por el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. En ese sentido, el Ministerio emitió el Acuerdo Ministerial No. 16-2009, de fecha 19 de enero de 2009, el cual regula la fijación de las tarifas para el transporte extraurbano y establece en su artículo 1 la metodología para el cálculo tarifario con base en el costo por kilómetro recorrido. Asimismo, el citado artículo 34 del Acuerdo Gubernativo 225-2012 determina que, para establecer la base del cálculo tarifario, deben considerarse factores técnicos y económicos como la inversión de capital del porteador, los costos fijos y variables de operación de las unidades entre ellos combustible, mantenimiento y gastos operativos, la longitud del trayecto, la topografía y estado de las carreteras, el impuesto al valor agregado (IVA), así como datos de aforo e índices de pasajeros por kilómetro recorrido. No obstante, pese al incremento sostenido en los costos de combustibles, repuestos, lubricantes, salarios y mantenimiento vehicular durante los últimos años, las tarifas autorizadas para el transporte extraurbano no han sido actualizadas de manera integral desde la emisión del referido acuerdo ministerial en 2009, situación que ha generado un impacto económico significativo en los porteadores y ha limitado la modernización y sostenibilidad del servicio de transporte extraurbano en Guatemala.

### **Efecto del incremento del precio del diésel en el costo de operación de transporte extraurbano en Guatemala**

El alza del precio del diésel en Guatemala tiene su efecto en el costo de operación de empresas de transporte por carretera, como es el caso del transporte extraurbano en Guatemala; este efecto directo en el costo tiene mucho que ver

con el combustible diésel que es indispensable para la operación de las flotas de este tipo de transporte, que en su mayoría aún no migran a flotas impulsadas por energía eléctrica.

El combustible diésel dentro de la estructura de costos constituye un porcentaje significativo en el costo de operación del transporte extraurbano e indispensable para poder operar y prestar el servicio a los usuarios; tal estructura se puede definir, mediante cuatro categorías, costos operativos, costos de mantenimiento, desgaste y gastos administrativos; cada categoría está conformada por distintos elementos, como salarios, combustibles, llantas, lubricantes, depreciación entre otros; estructura que debería ser referencia en buena medida para la fijación o ajuste de las tarifas del sector.

A continuación, se presentan los costos de una empresa de transporte extraurbano de rutas cortas en el departamento de Guatemala con datos a abril 2026, siendo la base diciembre de 2025; la determinación de los costos está basada en la experiencia del autor en la administración de empresas de transporte extraurbano de rutas cortas que prestan el servicio en el área del departamento de Guatemala, tomándose en consideración todos los gastos que se efectúan obtenidos mediante datos técnicos y contables, informes de los pilotos, cotizaciones actualizadas de precios de insumos y servicios que son utilizados en los buses. El resultado es producto de investigaciones formales de la realidad económica actual de las empresas del sector y de los elementos del costo.

Los costos operativos incluyen diésel, lubricantes, mano de obra y llantas; los costos de mantenimiento se integran con repuestos y accesorios, así como reparaciones; el desgaste es la depreciación de vehículos y accesorios; los gastos de administración responden a gastos fijos de administración, alquileres de predio, seguro obligatorio, ISCV, rodajes pagados a las municipalidades origen y destino, entre otros gastos relacionados.

Durante abril de 2026, el costo de operación diario de un bus extraurbano de rutas cortas, con un recorrido promedio de 110 kilómetros durante el día, ascendió a Q 1,287.03. De acuerdo con la distribución presentada en la Tabla 4 y Figura 4, los costos operativos constituyen la mayor proporción del gasto total, representando el 78.78 % equivalente a Q 1,013.95 diarios, lo que evidencia que el funcionamiento directo de la unidad es el principal componente del costo. En segundo lugar, los costos de mantenimiento representan el 11.72 % (Q 150.85), reflejando la importancia de las actividades preventivas y correctivas para garantizar la continuidad y seguridad del servicio. Por su parte, los gastos administrativos corresponden al 7.34 % (Q 94.45), asociados a la gestión y operación administrativa de la unidad. Finalmente, el desgaste del vehículo representa el 2.16 % (Q 27.78), correspondiente a la depreciación y pérdida de valor derivada del uso continuo del autobús. Estos resultados permiten identificar la estructura de costos diarios de operación y facilitan el análisis financiero y la toma de decisiones para optimizar la rentabilidad del servicio de transporte.

**Tabla 4**

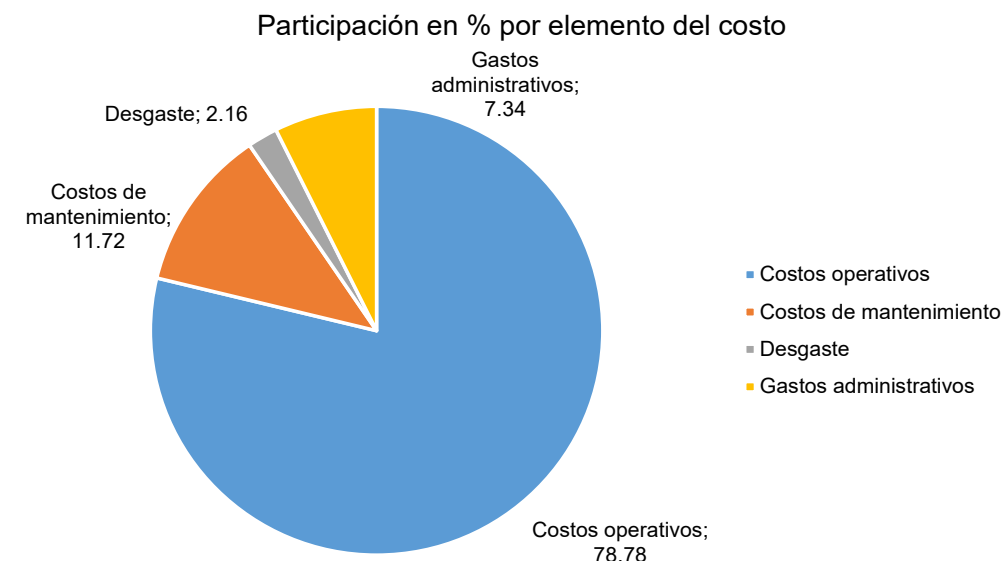
*Costo de operación diario por categoría durante abril 2026 de un bus extraurbano de rutas cortas que recorre 110 kilómetros*

No.	Categoría	% Costo por categoría	Costo diario
1	Costos operativos	78.78	Q 1,013.95
2	Costos de mantenimiento	11.72	Q 150.85
3	Desgaste	2.16	Q 27.78
4	Gastos administrativos	7.34	Q 94.45
<b>Total</b>		<b>100.00</b>	<b>Q 1,287.03</b>

*Nota.* Elaboración propia con datos de una empresa de transporte.

**Figura 4**

*Porcentaje de participación por categoría del costo de operación diario durante abril 2026 de un bus extraurbano de rutas cortas que recorre 110 kilómetros*



*Nota.* Elaboración propia con datos de una empresa de transporte.

Asimismo, al realizar el análisis por elemento del costo vemos que el combustible diésel representó el principal componente del gasto operativo, con una participación del 59.07 % equivalente a Q 760.28 diarios, evidenciando la alta incidencia del combustible en la prestación del servicio. En segundo lugar, la mano de obra alcanzó el 14.20 % (Q 182.73), reflejando el costo asociado al personal encargado de la operación de la unidad. Asimismo, las reparaciones representaron el 6.73 % (Q 86.67) y los gastos fijos de administración el 6.78 % (Q 87.28), siendo rubros importantes para garantizar el funcionamiento y la gestión administrativa del servicio. Por otra parte, los repuestos y accesorios constituyeron el 4.99 % (Q 64.18), mientras que las llantas participaron con el

3.08 % (Q 39.60) y los lubricantes con el 2.43 % (Q 31.33). Finalmente, la depreciación de vehículos y accesorios representó el 2.16 % (Q 27.78), y los costos menores correspondientes al seguro obligatorio, ISCV y rodajes de municipalidad sumaron conjuntamente menos del 1 % del costo total diario. Estos resultados permiten identificar que el combustible y la mano de obra son los elementos de mayor incidencia en la estructura de costos operativos del transporte extraurbano de rutas cortas. (Tabla 5 y Figura 5)

**Tabla 5**

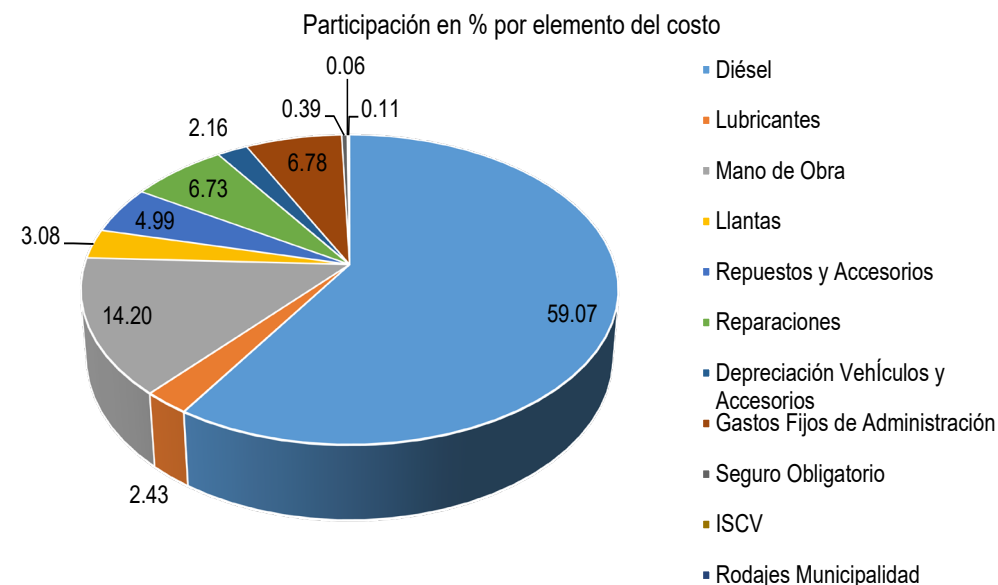
*Costo de operación diario por elemento del costo durante abril 2026 de un bus extraurbano de rutas cortas que recorre 110 kilómetros*

No.	Elemento	% Costo por elemento	Costo diario
1.1	Diésel	59.07	Q 760.28
1.2	Lubricantes	2.43	Q 31.33
1.3	Mano de Obra	14.20	Q 182.73
1.4	Llantas	3.08	Q 39.60
2.1	Repuestos y Accesorios	4.99	Q 64.18
2.2	Reparaciones	6.73	Q 86.67
3.1	Depreciación vehículos y Accesorios	2.16	Q 27.78
4.1	Gastos Fijos de Administración	6.78	Q 87.28
4.2	Seguro Obligatorio	0.39	Q 5.00
4.3	ISCV	0.06	Q 0.78
4.4	Rodajes Municipalidad	0.11	Q 1.39
<b>Total</b>		<b>100.00</b>	<b>Q 1,287.03</b>

*Nota.* Elaboración propia con datos de una empresa de transporte.

**Figura 5**

*Porcentaje de participación por elemento del costo de operación diario durante abril 2026 de un bus extraurbano de rutas cortas que recorre 110 kilómetros*



*Nota.* Elaboración propia con datos de una empresa de transporte.

El costo diario estimado por un bus de transporte extraurbano de pasajeros de rutas cortas con base a 110 kilómetros recorridos durante el día en el mes de abril 2026 asciende a Q 1,287.03, comparado con el costo diario estimado por un bus de transporte extraurbano de pasajeros de rutas cortas con base a 110 kilómetros recorridos durante el día en el mes de diciembre 2025 el cual fue de Q 984.12 se observa un aumento acumulado de 30.78 %. (Tabla 6)

**Tabla 6**

*Tabla comparativa de abril 2026 y diciembre 2025 del costo de operación diario por categoría, de un bus extraurbano de rutas cortas que recorre 110 kilómetros*

No.	Categoría	Marzo 2026	Diciembre 2025	Variación	Contribución %
1	Costos operativos	Q 1,013.95	Q 716.52	Q 297.43	30.22
2	Costos de mantenimiento	Q 150.85	Q 150.85	Q -	0.00
3	Desgaste	Q 27.78	Q 27.78	Q -	0.00
4	Gastos administrativos	Q 94.45	Q 88.97	Q 5.48	0.56
<b>Total</b>		<b>Q 1,287.03</b>	<b>Q 984.12</b>	<b>Q 302.91</b>	<b>30.78</b>

*Nota.* Elaboración propia con datos de una empresa de transporte.

Lo anterior refleja que los transportistas han absorbido importantes alzas en sus costos, debido a que los precios de las tarifas del pasaje no muestran un crecimiento desde 2009, el análisis de las variaciones en los elementos de la estructura de costos del transporte extraurbano de pasajeros de rutas cortas es la base primordial para el establecimiento de tarifas acordes a los costos actuales como un mecanismo para alcanzar la permanencia del porteador en la actividad del transporte extraurbano de rutas cortas.

El mayor aporte a la variación acumulada (30.78 %) del costo diario estimado por un bus de transporte extraurbano de pasajeros de rutas cortas con base a 110 kilómetros recorridos durante el día, corresponde a la categoría de Costos Operativos con un 30.22 % de variación con respecto a dicha categoría de diciembre 2025, que se explica, principalmente, por el aumento del precio del diésel con una variación del 28.99 % y del aumento al salario mínimo, que incidió

con la variación en mano de obra con un 1.24 %, elementos del costo que de acuerdo a la Tabla 5, participan con el 59.07 % y 14.20 % respectivamente, del costo total estimado en el mes de abril 2026. (Tabla 5, Tabla 7 y Figura 6)

**Tabla 7**

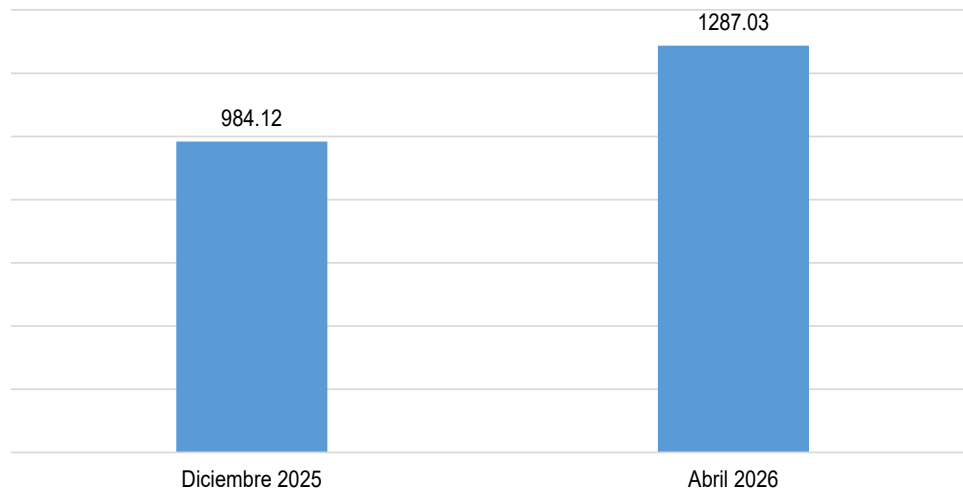
*Tabla comparativa de abril 2026 y diciembre 2025 del costo de operación diario por elemento, de un bus extraurbano de rutas cortas que recorre 110 kilómetros*

No.	Elemento	Marzo 2026	Diciembre 2025	Variación	Contribución %
1.1	Combustibles	Q 760.28	Q 475.02	Q 285.27	28.99
1.2	Lubricantes	Q 31.33	Q 31.33	Q -	0.00
1.3	Mano de Obra	Q 182.73	Q 170.57	Q 12.17	1.24
1.4	Llantas	Q 39.60	Q 39.60	Q -	0.00
2.1	Repuestos y Accesorios	Q 64.18	Q 64.18	Q -	0.00
2.2	Reparaciones	Q 86.67	Q 86.67	Q -	0.00
3.1	Depreciación Vehículos y Accesorios	Q 27.78	Q 27.78	Q -	0.00
4.1	Gastos Fijos de Administración	Q 87.28	Q 81.80	Q 5.48	0.56
4.2	Seguro Obligatorio	Q 5.00	Q 5.00	Q -	0.00
4.3	ISCV	Q 0.78	Q 0.78	Q -	0.00
4.4	Rodajes Municipalidad	Q 1.39	Q 1.39	Q -	0.00
<b>Total</b>		<b>Q 1,287.03</b>	<b>Q 984.12</b>	<b>Q 302.91</b>	<b>30.78</b>

*Nota.* Elaboración propia con datos de una empresa de transporte.

**Figura 6**

Comparativo de abril 2026 y diciembre 2025 del costo estimado en Quetzales diario de un bus de transporte extraurbano de rutas cortas. (Base 110 kilómetros recorridos diariamente)



Nota. Elaboración propia con datos de una empresa de transporte.

Lo anterior evidencia variaciones al alza derivadas del comportamiento de los precios internacionales del petróleo por los efectos de la situación que se vive en medio oriente, que impactaron en el mayor porcentaje al combustible diésel, así como por el incremento al salario mínimo en 2026 en Guatemala que impactó en el costo de mano de obra.

**Conclusión**

En 2026, el conflicto bélico entre Estados Unidos e Israel e Irán generó importantes repercusiones en los mercados energéticos internacionales, provocando un incremento en el precio del petróleo a nivel mundial. Como consecuencia, se registró un aumento en el costo de los combustibles, particularmente del diésel en Guatemala. Esta situación impactó de manera significativa al sector del transporte público extraurbano, ya que el diésel constituye un insumo esencial para sus operaciones y representa una proporción considerable de sus costos operativos. En consecuencia, las empresas del sector enfrentaron un aumento en sus gastos de funcionamiento, afectando su estructura de costos y su sostenibilidad financiera.

**Referencias**

- ABC. (2026) Conflicto en Medio Oriente dispara precios del petróleo y encarece el transporte local. (15 de abril de 2026). <https://www.abc.com.py/economia/2026/04/15/conflicto-en-medio-oriente-dispara-precios-del-petroleo-y-encarece-el-transporte-local/>
- Álvarez, C. (9 de marzo de 2026). Arévalo: “Aumento de Gasolina es especulación, no son problemas reales del mercado”. Soy502. <https://www.soy502.com/articulo/gobierno-atribuye-alza-combustibles-especulacion-102052>
- BBC News Mundo (2025). “Cuál es la importancia estratégica del estrecho de Ormuz y por qué EE.UU. le pidió a China que evite que Irán lo cierre”, BBC News Mundo 23 de junio. <https://www.bbc.com/mundo/articles/crk60k3x1l6o>.

Dirección General de Transportes (2026). Institucional DGT Guatemala. <https://dgt.gob.gt/institucional/#qui%C3%A9nes-somos>

Dirección General de Transportes (2012). Acuerdo Gubernativo 225-2012. <https://dgt.gob.gt/wp-content/uploads/2025/09/REGLAMENTO-PARA-LA-PRESTACION-DEL-SERVICIO-PUBLICO-DE-TRANSPORTE-EXTRAURBANO-DE-PASAJEROS-POR-CARRETERA-Y-SERVICIO-ESPECIAL-EXCLUSIVO-DE-TURISMO-AGRICOLA-E-INDUSTRIAL-ACUERDO-GUBERNATIVO-225-2012.pdf>

Francesco Citterich y Guglielmo Gallone. (28 de febrero de 2026). Estados Unidos e Israel atacan a Irán. Vatican News. <https://www.vaticannews.va/es/mundo/news/2026-02/estados-unidos-israel-ataque-iran-trump-medio-oriente.html>

Ministerio de Energía y Minas. (2025). Informe estadístico 2025. Revista hidrocarburos 2025 04T: <https://mem.gob.gt/wp-content/uploads/2026/03/Revista-Hidrocarburos-2025-04T.pdf>

Ministerio de Energía y Minas. (2026). Precios de combustibles nacionales: <https://mem.gob.gt/que-hacemos/hidrocarburos/comercializacion-downstream/precios-combustible-nacionales/>

Ministerio de Energía y Minas. (2026). Precios spot del petróleo y sus derivados. <https://mem.gob.gt/que-hacemos/hidrocarburos/comercializacion-downstream/precios-internacionales/>

Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda. (2009). Acuerdo Ministerial. (16-2009). <https://dgt.gob.gt/wp-content/uploads/2022/07/16-2009.pdf>

Zapeda Martínez, (14 de agosto de 2025). La guerra de los 12 días, el conflicto bélico Israel – Irán y la participación de Estados Unidos - Revista Tlatelolco; [https://puedjs.unam.mx/revista\\_tlatelolco/la-guerra-de-los-12-dias-el-conflicto-belico-israel-iran-y-la-participacion-de-estados-unidos/](https://puedjs.unam.mx/revista_tlatelolco/la-guerra-de-los-12-dias-el-conflicto-belico-israel-iran-y-la-participacion-de-estados-unidos/)



📍 Edificio S-6, Tercer Nivel,  
Zona 12, Campus Central  
☎ PBX: 2418-8523  
✉ iies@usac.edu.gt  
🌐 iies.usac.edu.gt  
📱 @IIES.USAC  
Guatemala, América Central

Libre de Porte/Art. 50, Dto. 325

**El contenido, redacción, opinión y enfoque teórico del artículo publicado en este boletín, en su formato digital e impresa, son responsabilidad total de su autor o autora.**

\*\*\*\*\*

**Los materiales de este boletín pueden ser utilizados libremente, citándose debidamente la fuente.**

Diagramado por:

*Margoth Colmenares*

En el sitio web identificado en la parte superior, anverso de este boletín, encontrará más detalles sobre las actividades del IIES, así como referencias de los investigadores.

Impreso en el Taller del IIES

60 ejemplares

Guatemala, mayo 2026