

De Ormuz a Panamá: Tres hallazgos para comprender el impacto de la guerra de Irán en la economía local y las oportunidades potenciales

1. La crisis de Ormuz 2026 es el shock más súbito de las últimas décadas

El shock de Irán 2026 se distingue por su velocidad de escalada comparado con los cuatro grandes episodios de disrupciones petroleras desde 1990. El Brent superó el umbral de 30% respecto al nivel precrisis tan solo 6 días después del ataque a Irán, con un precio de \$95.74/bbl¹ y, al 25 de marzo, se mantiene por encima de los \$100, superando en velocidad al shock de la guerra de Ucrania 2022, aunque no en magnitud (Gráfico 1).

El rasgo diferencial es que, en 2026, el shock no solo encarece la oferta: bloquea un cuello de botella clave del comercio mundial. A diferencia de 2022 cuando la crisis agravó un mercado energético ya tensionado por la postpandemia y reordenó la oferta rusa, el cierre de Ormuz afecta una ruta por la que transita más de un cuarto del comercio marítimo de petróleo, cerca de una quinta parte del GNL y un tercio del comercio marítimo de fertilizantes.²

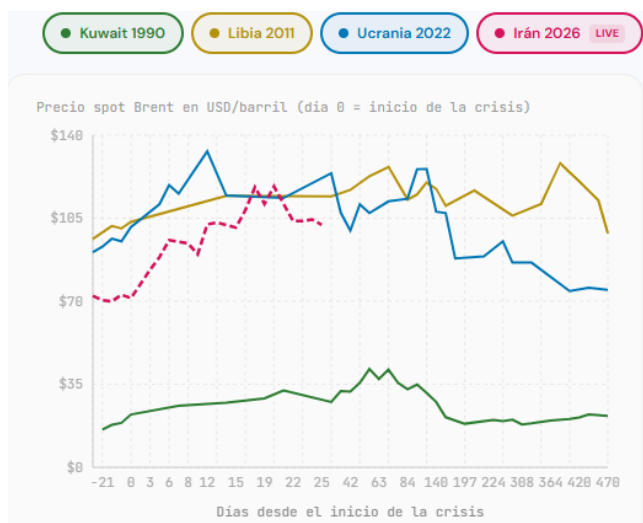
A esto se suma el daño directo a la infraestructura energética regional: la IEA reportó 40 activos severa o muy severamente dañados en nueve países, mientras Qatar informó pérdidas equivalentes a 17% de su capacidad exportadora de GNL.³

2. Los precios de combustibles en Panamá han tenido un alza récord

En Panamá, hasta ahora el principal canal de transmisión ha sido el alza en los precios de combustibles. El 20 de marzo el diésel registró el mayor aumento porcentual en la serie histórica de la Secretaría de Energía: 34% frente al registro anterior del 6 de marzo; de \$0.903 a \$1.210 por litro. La gasolina de 95 octanos alcanzó \$1.144 por litro, un alza de 20.7% respecto a los \$0.948 previos. Al igual que en el precio del petróleo Brent, la velocidad de transmisión ha sido notablemente mayor que en Ucrania 2022: el diésel tardó doce semanas en superar el 20% de alza en 2022 respecto al nivel precrisis; en 2026 lo hizo en menos de tres.

El alza récord se produjo pese a que el *pass-through* de precios del petróleo al combustible local es incompleto. En ese sentido, por cada 1% que sube el Brent, el precio de la gasolina sube solo 0.53% (elasticidad de largo plazo), y el diésel, 0.61%. Este amortiguamiento resulta del mecanismo regulatorio: la Secretaría de Energía actualiza los precios cada 14 días calendario usando promedios de referencia internacional del periodo anterior. Esto protege parcialmente al consumidor en la subida por el retraso del impacto, pero también retarda el beneficio en la bajada.

Gráfico 1. Precio spot Brent en USD/barril ante shocks geopolíticos (día 0=inicio de la crisis)



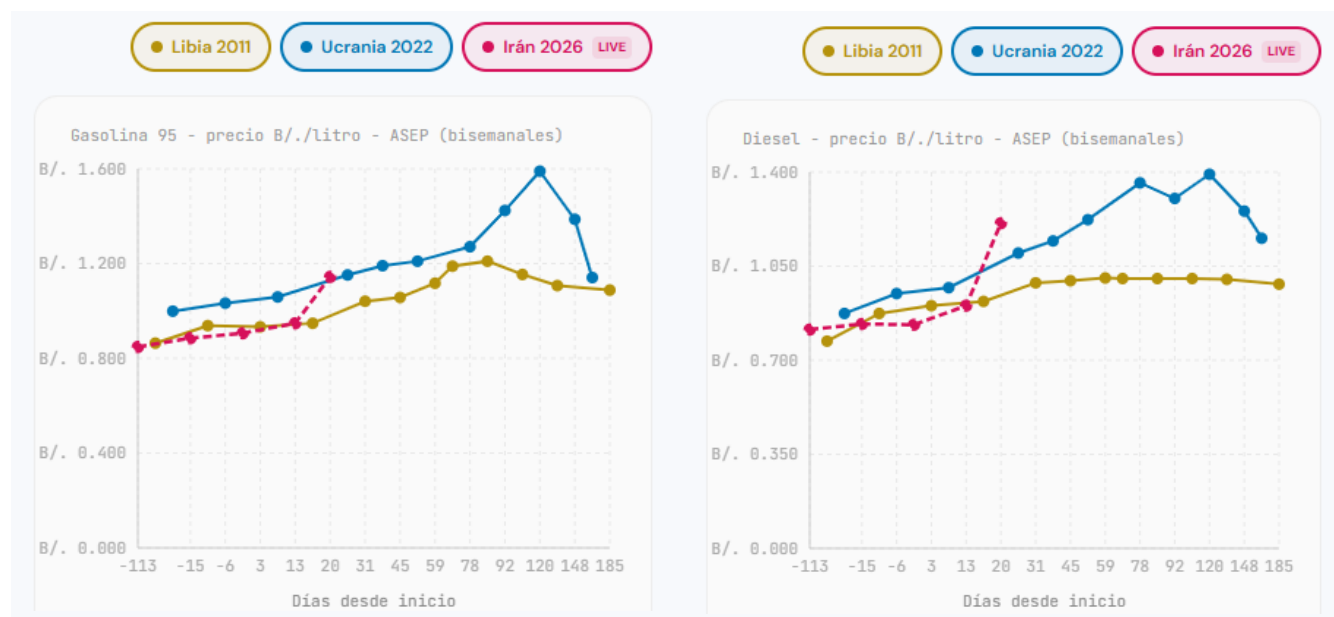
Datos al día 25 (25 mar 2026). Pico de cierre: \$108.65 (día 19). Actual: \$102.22. Fuente: indesa con datos de EIA, Bloomberg.

¹ El petróleo WTI también tuvo un aumento abrupto: de \$66.96 a \$90.77 el barril del 27 de febrero al 6 de marzo, un aumento de +35.6%.

² Véanse las estimaciones del [EIA](#) sobre la importancia energética del Estrecho de Ormuz, y la de [UNCTAD](#) sobre fertilizantes y otras materias primas.

³ El [director de la IEA](#) señaló el 23 de marzo de 2026 que 40 activos energéticos en nueve países habían quedado “severely or very severely damaged”. [Reuters](#) reportó el 19 de marzo de 2026, citando al CEO de QatarEnergy, que los ataques dejaron fuera de operación 17% de la capacidad exportadora de GNL de Qatar.

Gráfico 2. Precio de la Gasolina 95 y Diésel en \$/litro (día 0=inicio de la crisis)



Datos al 25 de marzo de 2026. Fuente: indesa con datos de ASEP.

3. El impacto directo: transporte y agropecuario; con riesgos en comercio y construcción si se prolonga la crisis

Solo por el encarecimiento de combustibles y productos conexos y fertilizantes, estimamos que el país enfrenta un costo adicional de US\$65.9 millones al mes⁴. De mantenerse los precios actuales durante el resto del año, el efecto anualizado alcanzaría US\$790 millones, equivalentes a 0.8% del PIB de 2025.

Sin embargo, el impacto sectorial no es homogéneo. El transporte, especialmente el aéreo, absorbe el mayor impacto directo por su alta intensidad en combustibles, mientras que el agropecuario enfrenta un doble golpe: mayores costos de diésel y fertilizantes. Si la crisis de Ormuz se extiende más allá de abril, los efectos de segunda ronda se trasladarán con mayor fuerza al comercio, la industria manufacturera y la construcción, a través de mayores costos de transporte, distribución y materiales.

¿Qué esperar?

La trayectoria de los precios dependerá de cuánto dure el cierre de Ormuz y del tiempo necesario para restablecer la infraestructura dañada. Aun en un escenario de normalización gradual, el shock dejará huella en Panamá: primero en los combustibles, luego en los costos de producción y distribución, y finalmente en las tasas de interés, el consumo de los hogares, los márgenes de las empresas y las cuentas fiscales. Al mismo tiempo, como ocurrió durante la crisis de Ucrania, también pueden surgir oportunidades asociadas a la sustitución de bienes e insumos, redireccionamiento de rutas logísticas (por ejemplo, en el Canal y la ZLC) e inversiones en eficiencia y reconversión energética.

En el Foro Empresarial INDESA de abril profundizaremos en este shock, su transmisión a los precios locales y la evolución de los precios internacionales de alimentos, insumos y fletes. Además, presentaremos estimaciones sobre su impacto sectorial y financiero, las oportunidades potenciales y nuestras proyecciones económicas revisadas para 2026-2028.

⁴ Según las estadísticas de la Autoridad de Aduanas, en 2025 el país importó US\$2,543.8M en combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación (capítulo 27) y US\$90.0M en abonos (capítulo 31), excluyendo reexportaciones.