



Efectos del precio del petróleo en Panamá: canasta, transporte y finanzas públicas (2022–2026)

Abril 2026



Dirección Nacional de Asesoría
Económica y Financiera

2026

***Departamento Estratégico de Investigaciones Económicas y Financieras
Contraloría General de la República***

La Contraloría General de la República de Panamá pretende, a través de la difusión de investigaciones e informes de carácter económico y financiero, facilitar el intercambio de ideas y contribuir a la mejor comprensión de la economía panameña.

Las interpretaciones, conclusiones y análisis son de exclusiva responsabilidad de su autor o autores y no reflejan necesariamente la opinión de la Contraloría General de la República.

Contraloría General de la República

Dirección Nacional de Asesoría Económica y Financiera

Director: Omar Alexander Araúz

Subdirector: Luis C. Carrasquilla B.

Coordinadora: Andrea Castillo

Departamento Estratégico de Investigaciones Económicas y Financieras

Autores: Verónica Castillo y Liz Gil

Asesoras Económicas y Financieras

Diseño por: Dirección Nacional de Comunicación Social

Publicado por: Dirección Nacional de Tecnología de la Información y Comunicaciones

1. Resumen

Como se estableció en el estudio “Del conflicto global al precio local: análisis del efecto traspaso en los combustibles en Panamá (primer trimestre de 2026)”, las variaciones en los precios internacionales del petróleo inciden sobre dos dimensiones clave: el costo de la canasta básica y las finanzas públicas, principalmente a través del canal de transporte.

Bajo estas premisas, se estimó un Modelo Autorregresivo de Rezagos Distribuidos (ARDL), el cual incorpora rezagos de las variables. A partir de esta especificación, se obtuvo su forma reparametrizada en primeras diferencias, conocida como Modelo de Corrección de Errores (ECM).

Principales Hallazgos

Canal Alimentario

- Cuando los alimentos suben de precio en el mundo, Panamá lo siente en su canasta básica: por cada 1.0% de aumento en los precios internacionales¹, el costo de la canasta sube 0.3%, golpeando con mayor fuerza a quienes menos tienen.
- Estos aumentos en los precios internacionales no tardan en llegar a la canasta básica panameña: la mayor parte del impacto se refleja en los primeros dos o tres meses, incluso cuando hay controles de precios vigentes.
- En el periodo analizado, se observa una transmisión asimétrica de los precios internacionales, donde los incrementos se reflejan con mayor rapidez en la canasta básica, mientras que las reducciones no se trasladan con la misma intensidad, limitando

los beneficios para los hogares.

Canal Fiscal – Transporte

- La gasolina presenta un impacto estadísticamente significativo sobre el IPC de transporte, con una elasticidad de 0.2%. En contraste, el diésel no muestra un efecto significativo, lo cual es consistente con la presencia de mecanismos de subsidio y regulación que atenúan su transmisión hacia los precios finales al consumidor, como ocurre, por ejemplo, en el transporte público o selectivo. Los efectos se materializarían con mayor intensidad en un horizonte de 1 a 2 meses y tenderían a disiparse entre los 3 a 4 meses posteriores, siempre que el conflicto no se prolongue.
- Cuando el petróleo sube 1.0% en los mercados internacionales, las transferencias del gobierno aumentan 3.1% en el trimestre siguiente, revelando que el Estado absorbe buena parte del choque para proteger a la población. La corrección ocurriría de forma gradual, iniciando entre los 2 y 3 meses posteriores al traspaso fiscal, con una persistencia que puede extenderse por varios trimestres.

2. Transmisión del precio del petróleo a la canasta básica

El precio del petróleo no se transmite de forma directa a la canasta básica, sino a través de sus efectos sobre los costos de producción agrícola, transporte y logística, que en conjunto presionan los precios de los alimentos al consumidor final.

La magnitud y velocidad de este traspaso están condicionadas por factores externos, como la volatilidad de los mercados energéticos y alimentarios internacionales, e internos, como la estructura del mercado local, la regulación de precios y el grado de dependencia de insumos importados.

¹ Para aproximar los precios internacionales de alimentos se utilizó el Índice de Precios de los Alimentos de la FAO, el cual refleja no solo el valor de los alimentos, sino también los efectos

de los costos logísticos y de producción agrícola asociados a las variaciones en el precio del petróleo.

Particularmente esta incidencia sobre los costos de los alimentos la podemos ver mediante dos vías principales:

- Eleva los costos logísticos, incluyendo fletes y distribución.
- Incrementa el costo de insumos agrícolas y procesos productivos a nivel global, entre los que destacan los fertilizantes nitrogenados y la urea² (los de mayor uso en Panamá), cuya producción depende directamente de los precios del gas natural y el petróleo.

Para capturar estos efectos, se utilizó el Índice de Precios de los Alimentos de la FAO como variable de aproximación, dado que refleja las presiones sobre los mercados internacionales y podría actuar como principal canal de transmisión hacia la canasta básica panameña³. Las tensiones geopolíticas recientes, particularmente los conflictos en Ucrania y en el Medio Oriente, han reforzado este vínculo al presionar simultáneamente los precios energéticos, fertilizantes y alimentarios.

Dado que el Índice de Precios de los Alimentos de la FAO fue seleccionado como el principal canal de transmisión hacia la canasta básica panameña, los resultados del modelo confirman que esta elección es estadísticamente respaldada:

- Un aumento de 1.0% en los precios internacionales de alimentos se traduce en un incremento aproximado de 0.3% en la canasta básica, lo que refleja una transmisión parcial del componente externo.

- No obstante, los precios de la canasta también responden a factores internos como márgenes comerciales, costos logísticos, intermediación y decisiones estratégicas de los agentes de la cadena que ejercen presión adicional al alza.
- Este traspaso, además, ocurre con rapidez: cuando se produce un desequilibrio entre los precios internacionales y la canasta local, cerca del 48.0% de la brecha se cierra en el primer mes, y la mayor parte del ajuste se absorbe en un plazo de 2 a 3 meses, incluso con regulación de precios vigente. Esto indica que los controles de precios no logran contener de manera efectiva la velocidad con la que los choques externos llegan al consumidor.
- Esta dinámica opera de manera asimétrica: cuando los precios internacionales bajan, la canasta no se reduce en la misma proporción. Entre 2022 y 2025, el petróleo cayó cerca de un 50.0% desde sus máximos, pero la canasta acumuló un aumento superior al 12.0%⁴. Es decir, los aumentos se transmiten rápido y se quedan, mientras que las reducciones no se devuelven. Los hogares panameños enfrentan así un encarecimiento sostenido impulsado tanto por los choques externos como por las dinámicas propias de la cadena de suministro, con un impacto que recae con mayor fuerza sobre quienes menos tienen.

Los aumentos llegan y se quedan, pero las bajas no se devuelven en la misma medida. Esto genera un encarecimiento continuo de la canasta básica que la regulación de precios no ha logrado frenar.

² Esto se debe a la escasez de gas y petróleo por el bloque del Estrecho de Ormuz.

³ La canasta básica calórica es elaborada por el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) hasta septiembre de 2025, y estimada para el período octubre 2025–marzo 2026 por el [Departamento Estratégico de Investigaciones Económicas y Financieras], con base en su costo.

⁴ El WTI pasó de \$83.0 en enero 2022 a \$115.0 en junio 2022, y luego cayó hasta \$58.0 en diciembre 2025. Es decir, el petróleo bajó un 50.0% desde su pico. Sin embargo, la canasta pasó de \$318.0 a \$357.0 en ese mismo período, un aumento de más del 12.0% que no se revirtió.

3. Transmisión del precio del petróleo: transporte y finanzas públicas

En Panamá, el transporte público opera bajo un esquema de subsidio estatal, lo que implica que las alzas en el precio de los combustibles no se trasladan directamente a las tarifas al usuario, sino que son absorbidas parcialmente por el Estado. Los resultados econométricos confirman este patrón: el impacto del petróleo sobre los precios del transporte es limitado, pero su efecto sobre el gasto público es significativo.

- El canal de transmisión a través del transporte resulta contenido en su conjunto. Si bien la gasolina presenta un impacto estadísticamente significativo sobre el IPC de transporte, con una elasticidad de 0.2%, el diésel no muestra un efecto significativo, lo cual es consistente con la existencia de subsidios y mecanismos de regulación que atenúan su traspaso hacia los precios finales al consumidor, como ocurre en el transporte público y selectivo. En conjunto, este canal es débil, no porque el petróleo no encarezca el transporte, sino porque el Estado absorbe buena parte del ajuste.
- Canal fiscal (absorción vía subsidios): El impacto no se refleja plenamente en los precios finales, sino que es absorbido por el Estado; en este contexto, el gasto corriente se ajusta con un rezago de alrededor de tres meses (un trimestre), reflejando una respuesta fiscal gradual.
- Durante el choque de 2022, el WTI aumentó 37.9% entre enero y junio, mientras que el IPC de transporte se incrementó 17.8%, lo que implica que por cada 10.0% de alza en el petróleo, este componente subió aproximadamente 4.7%, reflejando la contención parcial del subsidio. Sin embargo, el costo de esa contención recayó sobre

las finanzas públicas: las transferencias corrientes aumentaron aproximadamente 419.8%⁵ entre marzo y diciembre de 2022, evidenciando que la respuesta fiscal fue significativamente superior al propio incremento del precio del crudo.

- Tomando el choque de 2022 como referencia, ante un escenario de tensiones en el Medio Oriente cabría esperar que el impacto sobre el IPC de transporte se materialice durante los primeros dos meses, con una vuelta a la normalidad gradual entre los 3 y 6 meses siguientes. En cuanto al gasto público, si bien el Estado panameño estableció precios tope de gasolina 91 y diésel para transportistas, lo que en principio limita una respuesta fiscal directa, la flota de transporte subsidiada sigue representando una fuente de presión sobre las finanzas públicas. Por ello, se esperaría igualmente una respuesta fiscal concentrada en el primer trimestre posterior al choque, tardando entre 2 y 3 meses adicionales en estabilizarse.

En este contexto, ante tensiones en Medio Oriente, se espera una transmisión rápida a precios y una respuesta fiscal más lenta pero prolongada, replicando el patrón observado.

4. Metodología:

Para analizar la transmisión de los precios de los combustibles se utilizó el Modelo Autorregresivo de Rezagos Distribuidos (ARDL) con Mecanismo de Corrección de Errores (ECM) como metodología principal, tanto para el canal de la canasta básica como para el del transporte (fiscal), permitiendo captar efectos de corto y largo plazo.

5. Recomendaciones

⁵ Como parte del incremento de las transferencias corrientes, el subsidio al combustible, aplicado de forma general (no focalizado), registró un aumento absoluto de B/.113.2 millones

en 2023 (94.5%), seguido de una contracción de B/.96.8 millones en 2024 (-41.6%).

- Monitorear de forma continua los datos publicados por el MEF, MICI, ACODECO, el INEC Panamá y el Observatorio Económico de la Contraloría General de Panamá para dar seguimiento a la evolución de la canasta básica y los precios regulados en Panamá.
- Dar seguimiento periódico al Índice de Precios de los Alimentos de la FAO y a los precios internacionales del petróleo para anticipar presiones sobre los precios internos.
- Dar seguimiento a tensiones geopolíticas y factores internos de las dinámicas de mercado, que pueden incidir directa e indirectamente en los precios considerados en el modelo.
- Fortalecer la focalización de subsidios, para reducir presiones fiscales sin trasladar completamente el costo al consumidor.
- Mejorar el monitoreo del gasto en subsidios, incorporando indicadores de sostenibilidad fiscal ante cambios en el precio del petróleo.
- La medida temporal de estabilización aprobada por el Gobierno mediante la Resolución N.24-26 y cuya vigencia es de hasta 10 meses, debe estar acompañada de la implementación de un sistema de monitoreo y evaluación periódica que permita medir su efectividad y facilitar una toma de decisiones oportuna.

6. Referencias

Centro de Estudios y Servicios, Bolsa de Comercio de Santa Fe. (2025). Modelos ARDL aplicados al ICA-SFE y sus series componentes. https://www.bcsf.com.ar/ces/pdf/Modelos%20ARDL%20aplicados%20al%20ICA-SFE%20y%20sus%20series%20componentes_Agosto%202025.pdf

Contraloría General de la República de Panamá. (2026). Observatorio económico. <https://www.contraloria.gob.pa/observatorio-economico/>

Giordano, P., & Michalczewsky, K. (2022). El impacto comercial de la guerra en Ucrania en América Latina y el Caribe. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org/es/el-impacto-comercial-de-la-guerra-en-ucrania-en-america-latina-y-el-caribe>

Instituto Nacional de Estadística y Censo. (2026). Índice de precios al consumidor (IPC) nacional urbano. <https://www.inec.gob.pa/>

Ministerio de Economía y Finanzas. (2026). Balance fiscal. <https://www.mef.gob.pa/documentos/balance-fiscal/>

Ministerio de Economía y Finanzas. (2026). Canasta básica familiar de alimentos. <https://www.mef.gob.pa/canasta-basica/>

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). (2026). Índice de precios de los alimentos. <https://www.fao.org/worldfoodsituation/foodpricesindex/es/>

U.S. Energy Information Administration. (2025). Cushing, OK WTI spot price FOB (dollars per barrel). Recuperado de <https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/RWTC D.htm>



OBSERVATORIO ECONÓMICO



Contraloría General de la República
Dirección Nacional de Asesoría Económica y Financiera
Departamento Estratégico de Investigaciones Económicas y Financieras
Observatorio Económico
Ciudad de Panamá, 2026