

Boletín Economía al día

Instituto de Investigaciones Económicas y Sociales (IIES)



Publicación mensual

Guatemala, junio 2026

No. 6

Conflicto en el estrecho de Ormuz: inflación importada y sus efectos en Guatemala

Lcda. Laura Batres*

El estrecho de Ormuz, ubicado entre la Península Árabe e Irán, es considerada una de las vías marítimas más importantes del comercio energético mundial. Este paso marítimo concentra aproximadamente el 20 % de todo el comercio global de petróleo y alrededor del 19 % del gas natural licuado (GNL) que se mueve en el mundo.

Su importancia radica en ser el nexo entre los mayores productores de hidrocarburos del planeta (Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos, Kuwait, Qatar, Irak, Bahrein e Irán) la mayor parte del petróleo que sale del estrecho se dirige a los países asiáticos (International Energy Agency, 2026).

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

Cuando la estabilidad de esta región se ve amenazada, el sistema económico global responde de manera casi inmediata: los precios del petróleo aumentan, los mercados financieros fluctúan y las cadenas de suministro globales experimentan disrupciones que tienen consecuencias concretas y mensurables sobre el nivel de precios en economías tan distantes como la de Guatemala.

Precisamente eso fue lo que ocurrió el 28 de febrero de 2026, cuando Estados Unidos e Israel lanzaron ataques directos contra Irán. Teherán respondió apuntando al estrecho de Ormuz como represalia, con el objetivo declarado de presionar a Washington golpeando a la economía global. El resultado fue la parálisis casi total de una vía marítima por la que, en condiciones normales, transita una quinta parte del petróleo mundial y una proporción significativa del gas natural licuado, desencadenando una disrupción en el suministro en la historia del mercado global del petróleo.

Los precios del petróleo aumentaron un 50 % por encima del valor que tenían antes de los primeros ataques del 28 de febrero, y diversos analistas estiman que el precio del barril se mantendrá alrededor de los 100 dólares en promedio durante el resto del 2026.

Para Guatemala, esta interrupción no es un evento lejano, ya que, al ser un país importador de petróleo y sus derivados, cualquier perturbación en el suministro global de crudo se traduce de manera casi inmediata en ajustes de precios en los surtidores de gasolina, en los costos de transporte y, eventualmente, en la canasta básica de los hogares guatemaltecos.

Asimismo, el impacto en Guatemala se manifestó casi de inmediato, en una semana después del ataque, los combustibles registraron alzas cercanas a Q 3.00 por galón en el área metropolitana. El diésel fue el que mostró la mayor variación porcentual, del 11.5 %, mientras que las gasolinas aumentaron un 10 % en el mismo período.

Inflación importada en Guatemala

La inflación es definida de manera amplia como, el incremento sostenido y generalizado en el nivel de precios de una economía durante un período determinado.

El alza de precios que experimenta Guatemala en este contexto es lo que la teoría económica denomina inflación importada: aquella que se origina fuera de las fronteras del país y se introduce a través del comercio internacional.

En consecuencia, se genera un efecto en cadena, el alza en el precio internacional del petróleo encarece las importaciones de combustibles, ese mayor costo se traslada a las distribuidoras nacionales y de ahí a los consumidores. Simultáneamente, los costos logísticos más elevados encarecen el transporte de mercancías, materias primas e insumos productivos, generando incrementos en los precios finales de bienes y servicios que terminan erosionando el poder adquisitivo de los hogares guatemaltecos.

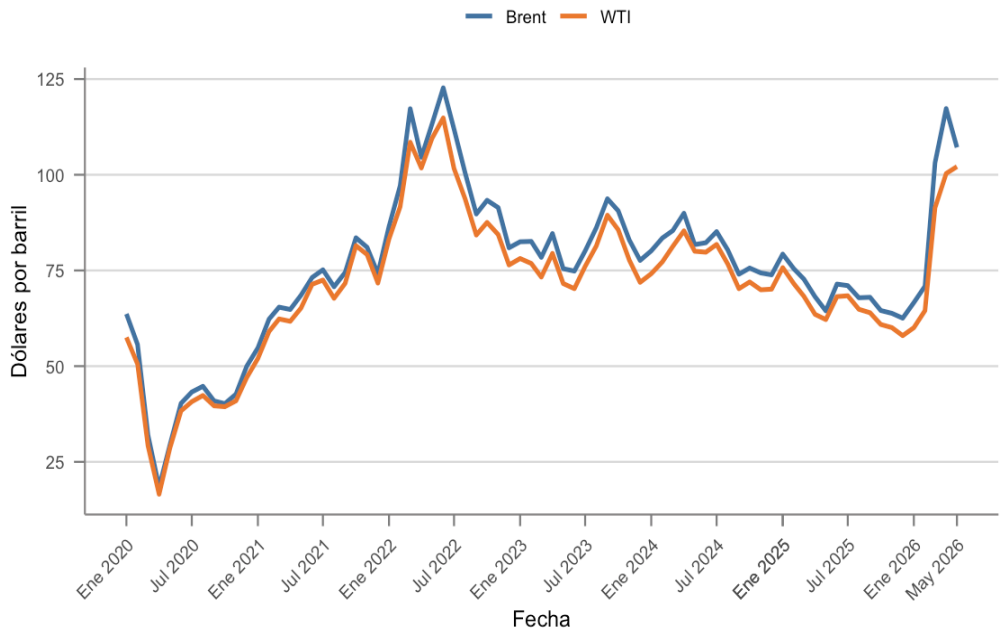
Ante este escenario, el Banco de Guatemala utiliza la tasa de interés líder para evitar que el choque externo se convierta en un proceso inflacionario mediante el anclaje de las expectativas de inflación. Sin embargo, la política monetaria no puede reducir el precio internacional del petróleo, por lo que su capacidad se concentra en contener los efectos sobre los precios internos.

Precios internacionales del petróleo y su reflejo en el mercado guatemalteco de combustibles

En el mercado internacional del petróleo, los precios no se fijan de manera aislada en cada país, sino que responden a cotizaciones de referencia a nivel mundial. Las dos más importantes son el West Texas Intermediate (WTI), crudo de referencia para el mercado estadounidense que se cotiza en Cushing, Oklahoma, y el Brent, extraído del Mar del Norte y utilizado como referencia para Europa, África y Medio Oriente.

Aunque provienen de regiones distintas, ambos indicadores se mueven de forma prácticamente paralela, reflejando las condiciones globales de oferta y demanda. Esto explica por qué acontecimientos geopolíticos en regiones productoras repercuten en los precios de los combustibles incluso en países que no importan petróleo de esa zona, como Guatemala, cuyos precios internos se vinculan principalmente al mercado de la costa del golfo de Estados Unidos y, por ende, al comportamiento del WTI.

Figura 1
Evolución del precio spot del petróleo (2020 - mayo 2026). WTI Cushing y Brent Europa (dólares por barril)



Nota. Elaboración propia con datos de la U.S. Energy Information Administration (EIA, 2026).

La figura muestra dos grandes choques claramente identificables que tienen consecuencias directas sobre la inflación importada.

En primer lugar, en abril-mayo de 2020, ambos precios de referencia colapsaron a niveles cercanos a los \$ 20 por barril como consecuencia directa de la pandemia del COVID-19, que disminuyó la demanda global de energía de manera casi instantánea mientras la oferta seguía fluyendo.

Desde mediados de 2020 y 2021 se observa una recuperación gradual y sostenida, el precio aumentó de \$ 20 a \$ 75 por barril en poco más de un año, un movimiento que refleja la reactivación económica global sin perturbaciones geopolíticas mayores.

El primer quiebre de la serie ocurrió entre marzo y junio de 2022, cuando el Brent superó los \$ 120 por barril y el WTI lo siguió de cerca. Este pico es directamente atribuible a la invasión rusa de Ucrania en febrero de 2022. Los precios de los combustibles, el transporte y los alimentos básicos subieron de manera perceptible ese año.

Tras el pico de 2022, la Figura 1 muestra un largo período de estabilización relativa entre 2022 y 2025, con precios oscilando entre \$ 70 y \$ 95 por barril y una volatilidad considerable, pero sin una tendencia definida, aunque los precios nunca volvieron a los niveles prepandemia.

Para finales de 2025 se observa una caída notable, con el WTI acercándose a los \$ 57-60 por barril, en un contexto de menor tensión geopolítica y expectativas de desaceleración económica global.

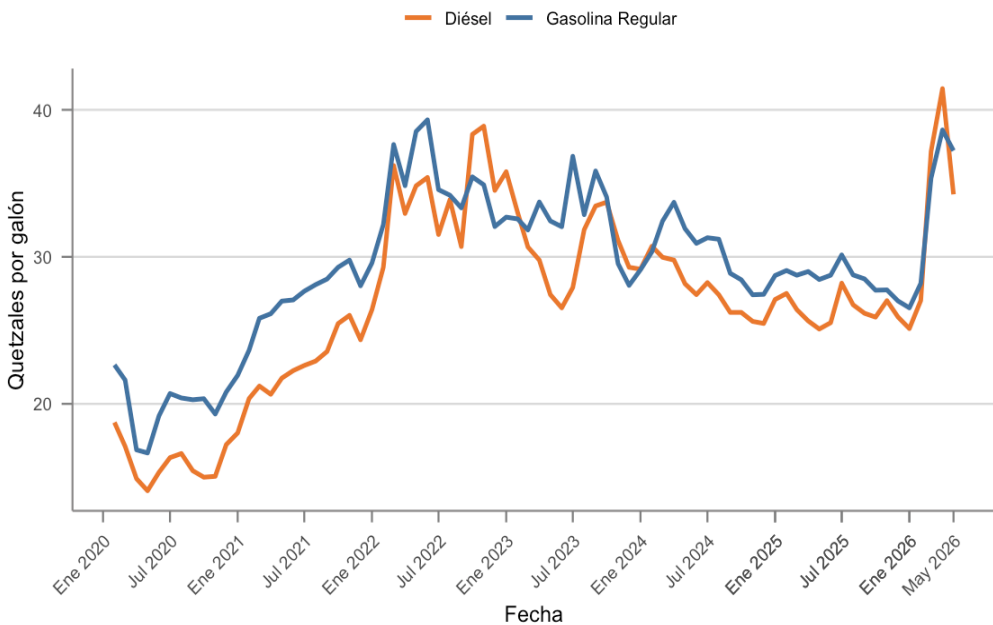
El segundo pico, se da a partir de marzo de 2026, los precios se disparan de manera abrupta, con el Brent superando los \$ 115 y el WTI los \$ 110 por barril en pocas semanas. El incremento se da por el conflicto entre Estados Unidos, Israel e Irán iniciado el 28 de febrero de 2026 y el consecuente bloqueo del estrecho de Ormuz.

Se debe tomar en cuenta que, desde antes del conflicto, los mercados venían incorporando una prima de riesgo geopolítico, entendida como la compensación adicional que demandan los inversores por mantener contratos y posiciones en los mercados de energía ante la incertidumbre derivada de conflictos o tensiones internacionales, reflejándose en un alza de los precios ante la interrupción del suministro mundial de petróleo.

Así pues, para el análisis de Guatemala, la Figura es especialmente ilustrativa porque muestra dos episodios claramente diferenciados, 2022 y 2026, en los que un choque externo completamente ajeno a la economía guatemalteca se tradujo en inflación importada con efectos concretos sobre los precios de los combustibles.

En ambos casos el mecanismo de transmisión fue idéntico: precio spot al alza, combustibles más caros, transporte más caro, alimentos más caros y salario real más bajo para los trabajadores guatemaltecos. La figura no solo respalda el argumento teórico, sino que lo hace visible.

Figura 2
Evolución del precio de combustibles en Guatemala 2020 y mayo 2026. Gasolina regular y diésel en autoservicio (quetzales por galón)



Nota. Elaboración propia con datos del Ministerio de Energía y Minas (MEM; 2026).

La Figura 2 confirma, a nivel nacional, cada uno de los episodios identificados en la serie internacional. El choque de 2022, derivado de la invasión rusa de Ucrania, llevó la gasolina regular y el diésel a máximos históricos en Guatemala, con un rezago de apenas una a dos semanas respecto del movimiento del precio spot.

Tras la moderación observada entre 2023 y 2025, el choque de 2026 repite el patrón con una velocidad aún mayor: entre enero y el 9 de marzo de 2026, la gasolina regular acumuló un incremento cercano a Q 5.58 por galón y el diésel de Q 6.89, la mayor parte concentrada en las dos semanas posteriores al inicio del conflicto (MEM, 2026).

La comparación entre ambas figuras hace visible que Guatemala es un tomador de precios en el mercado energético internacional. Cada alza del precio spot se traslada a los surtidores locales de manera casi mecánica y con un rezago mínimo, mientras que las bajas tienden a transmitirse con mayor lentitud.

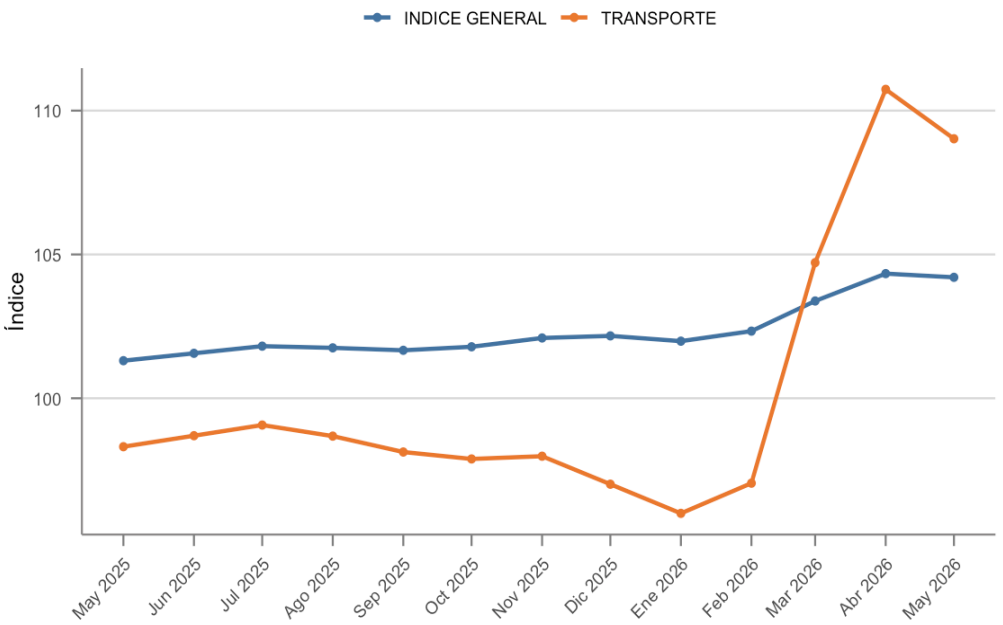
Evolución del IPC y la Inflación en Guatemala

El seguimiento del índice de precios al consumidor (IPC) y de la tasa de inflación es una herramienta fundamental para comprender cómo se distribuye el costo de vida y cómo los choques externos se traducen en cambios en el poder adquisitivos de los hogares.

El IPC mide la variación promedio en los precios de una canasta representativa de bienes y servicios que consume un hogar guatemalteco (INE, 2026). Cuando ese índice sube de manera sostenida, la inflación erosiona el valor real del dinero y reduce la capacidad de compra, especialmente de aquellos cuyos ingresos no se ajustan con la misma velocidad que los precios.

La Figura 3 muestra la evolución del IPC general con la de su división de transporte entre mayo de 2025 y mayo 2026.

Figura 3
Evolución del índice de precios al consumidor (IPC) general y de transporte en Guatemala (mayo 2025 - mayo 2026)



Nota. Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística (INE, 2026).

Durante los nueve meses previos al conflicto, el panorama era de notable estabilidad. El índice general se movió apenas de 101.3 a 102.0 puntos entre mayo de 2025 y enero de 2026, mientras que la división de transporte no solo se mantuvo por debajo de la base (100 puntos), sino que descendió de manera sostenida hasta un mínimo cercano a 95.8 puntos en enero de 2026.

Es decir, en vísperas del conflicto el transporte estaba abaratándose y restaba presión a la inflación, lo que explica el ritmo inflacionario inusualmente bajo de 0.96 % registrado ese mes, por debajo del rango meta del Banco de Guatemala de 4 % ± 1 punto porcentual (Banco de Guatemala, 2026).

A partir de febrero de 2026, la división de transporte pasa de 97 puntos en febrero a 104.7 en marzo y 110.74 en abril, un salto cercano a 15 puntos (más de 15 %) respecto de su mínimo de enero en apenas tres meses. En marzo la curva de transporte cruza por encima del índice general, coincidiendo con el inicio del conflicto en el medio oriente y con las alzas de los combustibles documentadas en la Figura 2.

En cambio, el índice general, responde de manera moderada: pasa de 102.3 puntos en febrero a 104.3 en abril, un acumulado cercano a 2.2 % entre enero y mayo. Esa diferencia de magnitudes entre ambas curvas es la firma gráfica de la inflación de costos importada: el choque entra concentrado en la división más perceptible y luego de manera gradual y parcial, hacia el resto de la canasta. En consecuencia, el ritmo inflacionario interanual escaló de 0.96 % en enero a 3.24 % en abril.

El leve descenso de mayo en ambas series, con el transporte cediendo de 110.74 a 109.02 puntos y el ritmo inflacionario moderándose a 2.86 %, es consistente con el alto el fuego, el avance de las negociaciones para reabrir el estrecho de Ormuz.

Ahora bien, la inflación responde a múltiples factores y este análisis no establece causalidad estricta, la secuencia que muestran las tres figuras (precio spot, combustibles locales y el comportamiento del IPC) es plenamente

coherente con el mecanismo de transmisión de un choque externo de oferta hacia los precios internos, particularmente en los bienes y servicios con mayor dependencia de los costos de transporte y logística. Por ende, el transporte al ser uno de los principales canales de transmisión de los precios de los combustibles, la dinámica de este componente resulta consistente con la presencia de inflación importada.

Finalmente, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OECD, 2026) advierte que los efectos económicos de este conflicto se sentirán durante un largo periodo, incluso después de que termine. Sin embargo, cuanto más duran las interrupciones, mayores serán los costes económicos y sociales. Si las interrupciones persisten durante el 2027, se espera que el crecimiento global se desacelere significativamente, hasta 2,1 % en 2026 y 1,8 % en 2027, lo que podría llevar a algunas economías a una recesión o a punto de ella.

De igual manera, el Banco Mundial (2026), según sus perspectivas económicas mundiales, en América Central, donde la mayoría de las economías dependen de la importación de energía, el alza en los precios mundiales del petróleo derivada del conflicto en el estrecho de Ormuz tiene diversos efectos en la actividad económica, como el encarecimiento de las importaciones, las presiones inflacionarias y la reducción del ingreso real de los hogares.

El hecho de que las remesas familiares y la demanda interna actúan como amortiguadores parciales, la región sigue expuesta a la desaceleración de la demanda externa y el endurecimiento de las condiciones de financiamiento internacional que acompaña a la inestabilidad de la geopolítica global. Para Guatemala, un escenario de conflicto prolongado implica presión sostenida

sobre los precios del combustible y los alimentos, deterioro del salario real de los trabajadores, y un entorno de menor crecimiento que limita la generación de empleo.

Referencias

- Banco Mundial. (2026). Global economic prospects, june 2026. Grupo Banco Mundial. <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2026/06/11/global-economic-prospects-june-2026-press-release>
- International Energy Agency. (2026). Strait of Hormuz. IEA. <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>
- Instituto Nacional de Estadística de Guatemala. (2026). Índice de precios al consumidor. INE. <https://www.ine.gob.gt/indice-de-precios-al-consumidor>
- Ministerio de Energía y Minas. (2026). Precios de combustibles nacionales [Conjunto de datos]. Gobierno de Guatemala. <https://mem.gob.gt/que-hacemos/hidrocarburos/comercializacion-downstream/precios-combustible-nacionales/>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2026). *OECD Economic Outlook, Volume 2026 Issue 1: Under Pressure*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/2d1956f0-en>



📍 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

U.S. Energy Information Administration. (2026). Petroleum and other liquids: Spot prices [Conjunto de datos]. EIA. https://www.eia.gov/dnav/pet/pet_pri_spt_s1_d.htm

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:

Ana Corina Janet Canel Ich

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, junio 2026