



JUNTA DE

PLANIFICACIÓN

GOBIERNO DE PUERTO RICO



RESUMEN ECONÓMICO DE PUERTO RICO

Informe Económico Mensual de la Junta de Planificación
julio 2026 / Vol. II, Núm. 7

El sector cuidado de la salud y asistencia social es crucial en el empleo de Puerto Rico según Encuesta sobre la Comunidad

pág. 4



La actividad económica de Puerto Rico continúa mostrando señales mixtas

pág. 11



La crisis del Estrecho de Ormuz afecta severamente al transporte aéreo mundial

pág. 21



EQUIPO DE TRABAJO
RESUMEN ECONÓMICO DE PUERTO RICO

Lcdo. Héctor Morales Martínez
Presidente

Plan. Rebecca Rivera Torres
Miembro Alterno

Lcdo. Luis E. Lamboy Torres
Miembro Alterno

Plan. Emmanuel R. Gómez Vélez
Miembro Alterno

Programa de Planificación Económica y Social

Alejandro Díaz Marrero
Director

Subprograma de Análisis Social Modelos y Proyecciones

Miriam Noemí García Velázquez
Directora

Subprograma de Análisis Económico

Maggie Pérez Guzmán
Directora

Coordinadora Revista Resumen Económico

Miriam Noemí García Velázquez

Economistas

Wilkins Román Samot
Ronald Irizarry Velázquez
Marta Rosa Bauzá
Norberto Pizarro Caballero

Artista Gráfico

Nakán A. Vargas González

ÍNDICE

ECONOMÍA DE PUERTO RICO

ESTADÍSTICAS SOCIALES

Población Empleada en Cuidado de Salud y Asistencia Social en Puerto Rico según Encuesta sobre la Comunidad (2020-2024)).....	4
--	---

INDICADORES ECONÓMICOS

Producción y Venta de Cemento (mayo 2026).....	7
Movimiento de Pasajeros (mayo y abril 2026).....	9
Generación y Consumo de Energía Eléctrica (mayo 2026).....	10
Índice de Coincidente de Actividad Económica (mayo 2026).....	11
Índice General de Precios al Consumidor (mayo 2026).....	12
Ventas al Detalle (abril 2026).....	13

ECONOMÍA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Precios del Barril de Petróleo WTI (junio 2026).....	14
Tasa de Interés de Referencia.....	16

ECONOMÍA INTERNACIONAL

Inversión extranjera directa (IED) mundial aumentó 14.0 por ciento en 2025, alcanzando 1.6 billones de dólares.....	17
Perspectivas del transporte aéreo mundial 2026: el Estrecho de Ormuz como factor clave en la crisis energética global.....	21

TABLA DE INDICADORES ECONÓMICOS.....

26

MENSAJE DEL PRESIDENTE



Estimados lectores, nos complace presentar esta reciente edición del Resumen Económico de Puerto Rico, publicación preparada por la Junta de Planificación con el propósito de ofrecer información estadística actualizada sobre diversos aspectos de la actividad económica.

En esta edición se incluyen análisis y datos relacionados con la economía de Puerto Rico, así como indicadores seleccionados que permiten examinar tendencias en el ámbito económico y social. Además, se incorporan referencias a la economía de Estados Unidos y al entorno económico internacional, con el fin de ofrecer un marco comparativo que facilite una mejor comprensión del contexto económico en el que se desarrolla la economía local.

Esperamos que la información aquí presentada continúe siendo de utilidad para investigadores, estudiantes, responsables de política pública y el público en general interesado en el análisis de la economía de Puerto Rico.

Agradecemos su continuo interés en nuestras publicaciones y reiteramos nuestro compromiso con la difusión de información estadística confiable y oportuna.


Lcdo. Héctor Morales Martínez
Presidente

ECONOMÍA DE PUERTO RICO

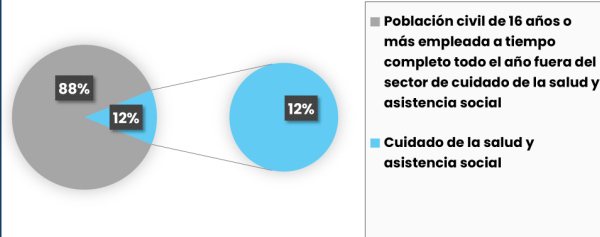
Población Empleada en Cuidado de la Salud y Asistencia Social en Puerto Rico según Encuesta sobre la Comunidad (2020-2024)

Por: Wilkins Román Samot, Ph.D.-J.D. / roman_w@jp.pr.gov

En este artículo se analizan las diferencias en el empleo total y por género de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año y la participación dentro de esta variable del sector de cuidado de la salud y asistencia social en todo Puerto Rico al 2024. La información estadística de Puerto Rico al 2024 analizada es la estimada a cinco años por el Negociado del Censo de los Estados Unidos a través de la Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico del 2020 al 2024.

En la **Gráfica 1** se pueden observar la distribución porcentual del empleo total de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año y la participación dentro de esta variable del sector de cuidado de la salud y asistencia social en Puerto Rico al 2024. Los datos bajo observación reflejan una participación del sector de cuidado de la salud y asistencia social en el empleo total de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año de 12.0 por ciento, atribuible a 107,653 empleados en cuidado de la salud y asistencia social. Los otros sectores comprenden hasta el 88.0 por ciento del empleo total de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año, atribuible a otros 634,457 empleados. El total de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año es de 772,110 empleados. En Puerto Rico al 2024 se observó que doce de cada cien empleados están ocupados en el sector de cuidado de la salud y asistencia social.

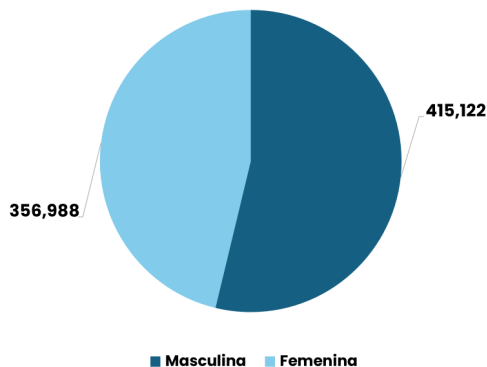
Gráfica 1: Empleo total en los últimos 12 meses por industria (Puerto Rico, 2024)



Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico (2020-2024).

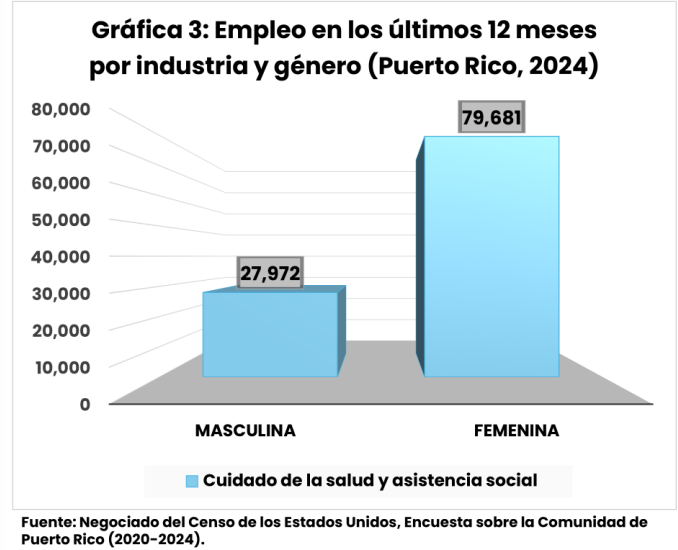
La **Gráfica 2** presenta la participación por género del empleo total de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año en todo Puerto Rico al 2024. Los datos bajo evaluación reflejan que la población masculina empleada se compone de 415,122 empleados, mientras que la femenina se compone de 356,988 empleadas. En consecuencia, la población masculina empleada representa el 54.0 por ciento y la femenina, el restante 46.0 por ciento del empleo total de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año. Se observó que cincuenta y cuatro de cada cien empleados es un hombre, mientras que cuarenta y seis es mujer del empleo de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año en Puerto Rico al 2024.

Gráfica 2: Empleo en los últimos 12 meses por industria y género (Puerto Rico, 2024)



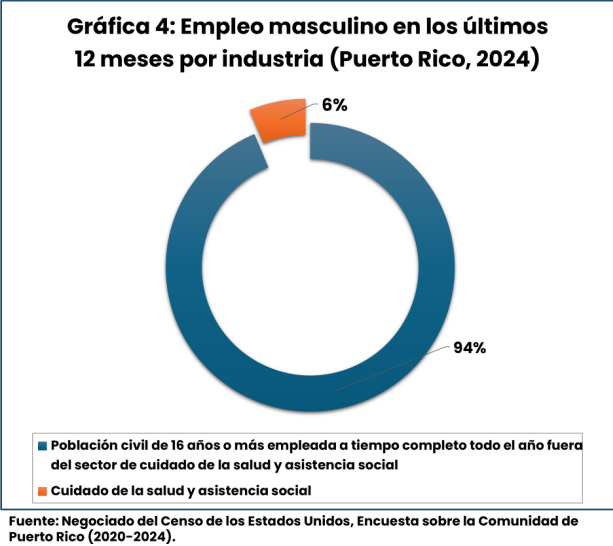
Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico (2020-2024).

La **Gráfica 3** muestra la participación por género del sector de cuidado de la salud y asistencia social en el empleo total de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año en Puerto Rico al 2024. De los datos analizados, se refleja que la población masculina empleada en dicho sector se compone de 27,972 empleados, mientras que la femenina se compone de 79,681 empleadas. En consecuencia, la población masculina empleada representa el 26.0 por ciento y la femenina, el restante 74.0 por ciento del empleo en el sector de cuidado de la salud y asistencia social de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año. Se encontró que veintiséis de cada cien empleados es un hombre y setenta y cuatro es mujer del empleo total en el sector de cuidado de la salud y asistencia social de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año en Puerto Rico al 2024.



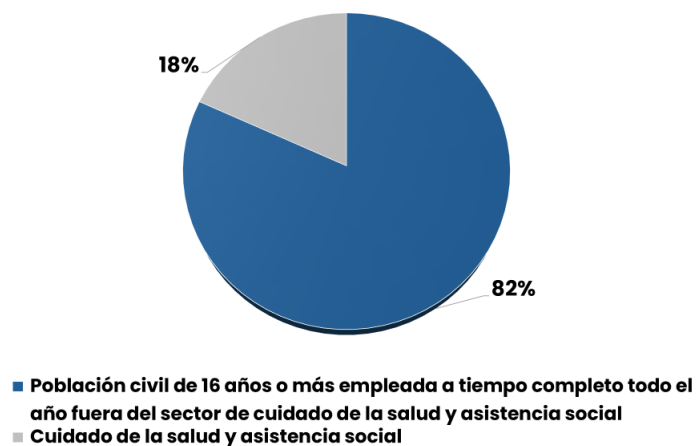
En la **Gráfica 4** se pueden observar la distribución porcentual del empleo masculino de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año y la participación masculina dentro de esta variable del sector de cuidado de la salud y asistencia social en todo Puerto Rico al 2024. Los datos estimados, reflejan una participación del sector de cuidado de la salud y asistencia social en el empleo masculino de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año del 6.0 por ciento, atribuible a 27,972 empleados en cuidado de la salud y asistencia

social. Los otros sectores comprenden hasta el 94.0 por ciento del empleo masculino de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año, atribuible a otros 387,150 empleados. El total de la población civil masculina de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año es de 415,122 empleados. En Puerto Rico al 2024, se observó que seis de cada cien empleados masculinos están ocupados en el sector de cuidado de la salud y asistencia social.



Finalmente, en la **Gráfica 5** se presenta la distribución porcentual del empleo femenino de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año y la participación femenina dentro de esta variable del sector de cuidado de la salud y asistencia social en Puerto Rico al 2024. En los datos observados se refleja una participación del sector de cuidado de la salud y asistencia social en el empleo masculino de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año del 18.0 por ciento, atribuible a 79,681 empleadas en cuidado de la salud y asistencia social. Los otros sectores comprenden hasta el 82.0 por ciento del empleo femenino de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año, atribuible a otras 277,307 empleadas. El total de la población civil femenina de 16 años o más empleada a tiempo completo todo el año es de 356,988 empleadas. Se encontró que, de cada cien empleadas femeninas, dieciocho están ocupadas en el sector en referencia en Puerto Rico al 2024.

Gráfica 5: Empleo femenino en los últimos 12 meses por industria (Puerto Rico, 2024)



Fuente: Negociado del Censo de los Estados Unidos, Encuesta sobre la Comunidad de Puerto Rico (2020-2024).

En las gráficas previas se pudo observar que doce de cada cien empleados están ocupados en el sector de cuidado de la salud y asistencia social en todo Puerto Rico al 2024. También, se pudo observar que cincuenta y cuatro de cada cien empleados es un hombre, mientras que cuarenta y seis es mujer del empleo de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo en Puerto Rico al 2024. Cabe señalar que, veintiséis de cada cien empleados es un hombre y; setenta y cuatro es mujer del empleo total en el sector de cuidado de la salud y asistencia social de la población civil de 16 años o más empleada a tiempo completo en Puerto Rico al 2024. Igualmente, se pudo observar que seis de cada cien empleados masculinos están ocupados en el sector de cuidado de la salud y asistencia social en todo Puerto Rico al 2024. Finalmente, de las observaciones previas, resulta que, de cada cien empleadas femeninas, dieciocho están ocupadas en el sector de cuidado de la salud y asistencia social en todo Puerto Rico al 2024.

INDICADORES ECONÓMICOS

Producción y Venta de Cemento (junio 2026)

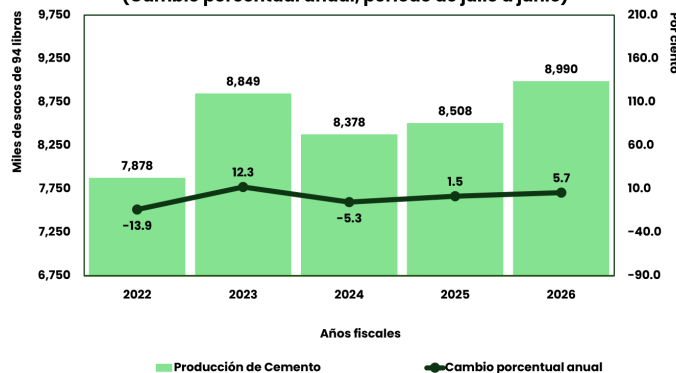
Por: Miriam N. García Velázquez / garcia_my@jp.pr.gov

El Banco de Desarrollo Económico de Puerto Rico (BDE) reportó que, la producción de cemento totalizó en 739 mil sacos de 94 libras en junio de 2026, reflejando un incremento de 2.2 por ciento, en relación con junio de 2025 que fue 724 mil sacos de 94 libras. Este crecimiento sugiere una reactivación o expansión de la actividad productiva local, posiblemente asociada a una mayor demanda anticipada, proyectos de infraestructura en marcha o la reposición de inventarios.

Durante el período comprendido de julio a junio del año fiscal 2026, la producción de cemento totalizó en 8,990 mil de sacos de 94 libras, representando un aumento de 5.7 por ciento, con relación al período de julio a junio del año fiscal 2025 (8,508 miles de sacos de 94 libras), (Gráfica 1).

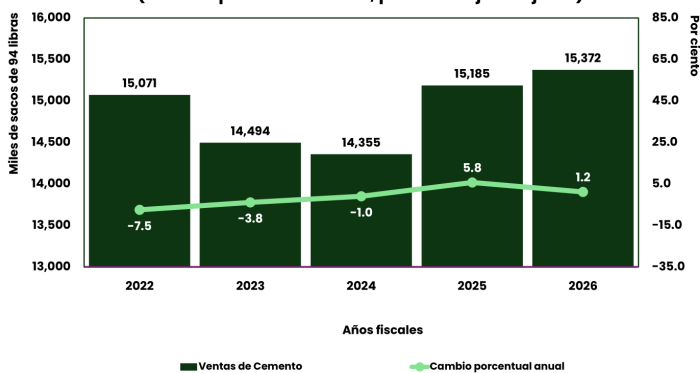
Las ventas de cemento alcanzaron 1,363 mil sacos de 94 libras en junio de 2026, representando un crecimiento de 1.0 por ciento, en comparación con junio de 2025 (1,350 mil sacos de 94 libras). En el período de julio a junio del año fiscal 2026, las ventas de cemento totalizaron 15,372 mil sacos de 94 libras, mostrando un aumento de 1.2 por ciento, respecto al período de junio a julio del año fiscal 2025 (15,185 mil sacos de 94 libras), (Gráfica 2). Aunque el ritmo de crecimiento en ventas es más moderado que el de producción, la tendencia positiva confirma que la demanda del mercado se mantiene activa y en expansión gradual.

Gráfica 1: Producción de Cemento
(Cambio porcentual anual, período de julio a junio)



Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Comercio.

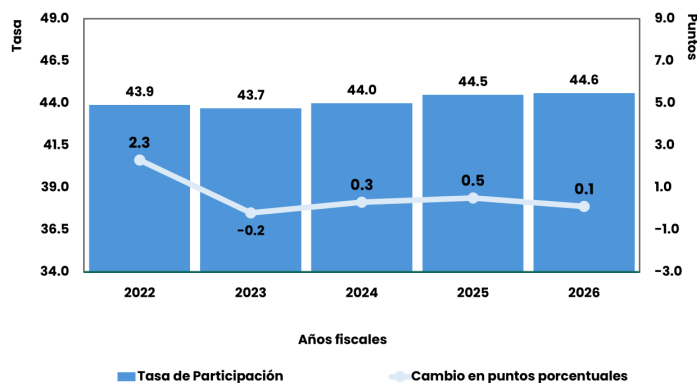
Gráfica 2: Ventas de Cemento
(Cambio porcentual anual, período de julio a junio)



Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Comercio.

La tasa de participación registrada en mayo de 2026 fue 44.3. Esta tasa representó un decrecimiento de 0.2 punto porcentual, en comparación con mayo de 2025 (44.5). La Tasa de Participación alcanzó 44.5 por ciento en el período de julio a mayo del año fiscal 2026, en relación con el período de julio a mayo del año fiscal 2025 (44.4 por ciento). Esto mostró un crecimiento de 0.1 puntos porcentuales, respecto al mismo período del año fiscal anterior (**Gráfica 4**).

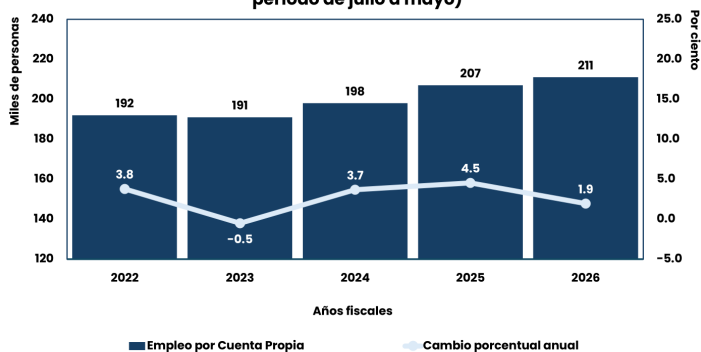
Gráfica 4: Tasa de Participación
(No ajustada estacionalmente y cambio en puntos porcentuales período de julio a mayo)



Fuente: Encuesta de Grupo Trabajador, Departamento del Trabajo y Recursos Humanos.

El estimado del empleo asalariado no agrícola en Puerto Rico, no ajustado estacionalmente de las personas empleadas por cuenta propia totalizó en 212,000 personas en mayo de 2026. Este estimado reflejó un incremento de 1.4 por ciento, al compararse con mayo de 2025 (209,000 personas empleadas). En el período de julio a mayo del año fiscal 2026, el número de personas con empleo por cuenta propia se situó en 211,000 personas mostrando un aumento de 1.9 por ciento, con relación al período de julio a mayo del año fiscal 2025 (207,000 personas), (**Gráfica 5**).

Gráfica 5: Empleo por Cuenta Propia
(No ajustado estacionalmente y cambio porcentual anual período de julio a mayo)



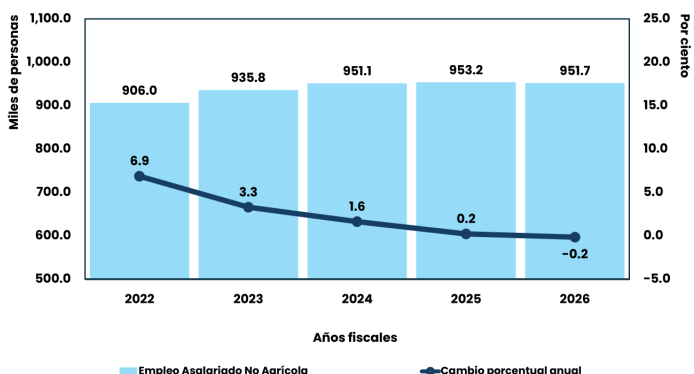
Fuente: Encuesta de Grupo Trabajador, Departamento del Trabajo y Recursos Humanos.

La Encuesta de Establecimientos del DTRH informó que, el estimado del empleo asalariado no agrícola ajustado estacionalmente, en mayo de 2026 alcanzó

959,500 personas, reflejando un alza de 0.5 por ciento al compararse con mayo de 2025 (954,900 personas).

Durante el período comprendido de julio a mayo del año fiscal 2026 (951,700 personas) el empleo asalariado no agrícola en Puerto Rico disminuyó 0.2 por ciento o 1,500 personas empleadas, respecto al período de julio a mayo del año fiscal 2025 (953,200 personas) (**Gráfica 6**). Los sectores industriales que registraron aumentos fueron: Recreación y Alojamiento (3,900); Servicios Educativos y de Salud (1,900); Minería, Tala y Construcción (1,100); y Actividades Financieras (600).

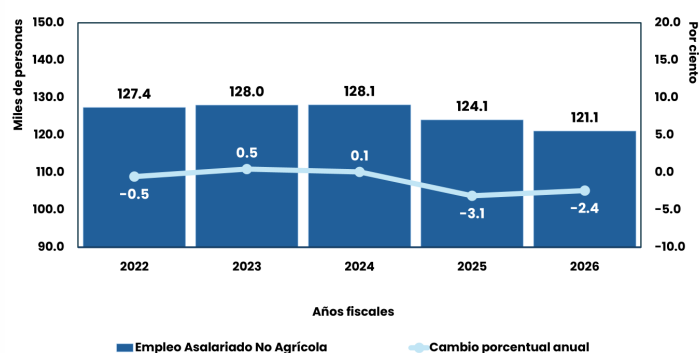
Gráfica 6: Empleo Asalariado No Agrícola
(Ajustado estacionalmente y cambio porcentual anual período de julio a mayo)



Fuente: Encuesta de Establecimientos, Departamento del Trabajo y Recursos Humanos.

Según la encuesta, el empleo asalariado no agrícola en el gobierno estatal fue 120,500 personas en mayo 2026, presentando una reducción de 2.3 por ciento en comparación con mayo de 2025 (123,300 empleados). Durante el período comprendido de julio a mayo del año fiscal 2026 el empleo asalariado agrícola en el gobierno estatal fue 121,100 personas reflejando una merma de 2.4 por ciento, en comparación con el período de julio a mayo del año fiscal 2025 (124,100 empleados) (**Gráfica 7**).

Gráfica 7: Empleo Asalariado No Agrícola: Gobierno Estatal
(Ajustado estacionalmente y cambio porcentual anual período de julio a mayo)



Fuente: Encuesta de Establecimientos, Departamento del Trabajo y Recursos Humanos.

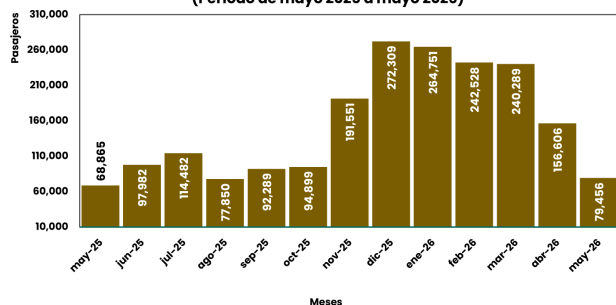
Movimiento de Pasajeros (mayo y abril 2026)

Por: Miriam N. García Velázquez /
garcia_my@jp.pr.gov

Movimiento de pasajeros en barcos cruceros en abril de 2026

La Autoridad de los Puertos reportó que el movimiento de pasajeros en barcos cruceros en el muelle de San Juan en mayo de 2026 fue 79,456 personas, representando un aumento de 15.4 por ciento, respecto a mayo de 2025 (68,865 pasajeros), **(Gráfica 1).**

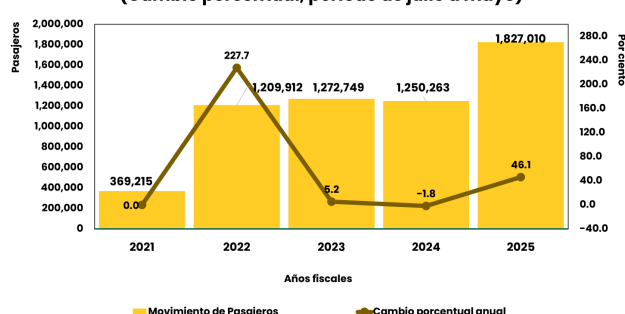
Gráfica 1: Movimiento de Pasajeros en Barcos Cruceros
(Período de mayo 2025 a mayo 2026)



Fuente: Autoridad de los Puertos.

Mientras, en el período comprendido de julio a mayo del año fiscal 2026, el movimiento de pasajeros en barcos cruceros en el puerto de San Juan mostró un incremento 46.1 por ciento, cuando alcanzó 1,827,010 pasajeros, de 1,250,263 pasajeros en el período de julio a mayo del año fiscal 2025 **(Gráfica 2).**

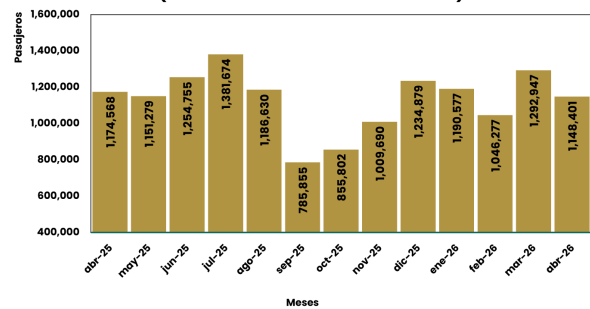
Gráfica 2: Movimiento de Pasajeros en Barco Cruceros
(Cambio porcentual, período de julio a mayo)



Fuente: Autoridad de los Puertos.

La AP informó que, el movimiento de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín en abril de 2026 alcanzó la cantidad de 1,148,401 pasajeros **(Gráfica 3).** Esto reflejó un descenso de 2.2 por ciento, en relación con abril de 2025 (1,174,568 pasajeros).

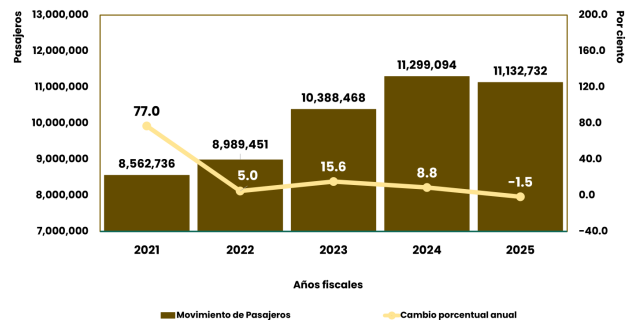
Gráfica 3: Movimiento de Pasajeros en el Aeropuerto Luis Muñoz Marín
(Período de abril 2025 a abril 2026)



Fuente: Autoridad de los Puertos.

En el período acumulado de julio a abril del año fiscal 2026, el movimiento de pasajeros en el Aeropuerto Luis Muñoz Marín de Carolina alcanzó un total de 11,132,732 pasajeros, representando un decrecimiento de 1.5 por ciento, respecto al período acumulado de julio a abril del año fiscal 2025 (11,299,094 pasajeros) **(Gráfica 4).**

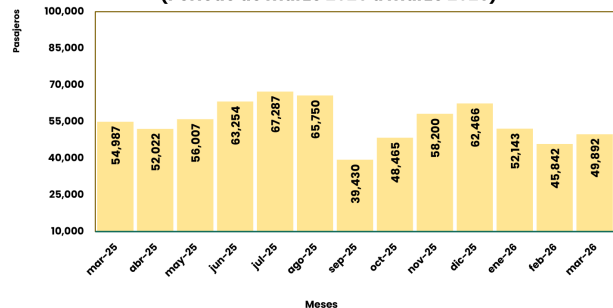
Gráfica 4: Movimiento de Pasajeros en el Aeropuerto Luis MUÑOZ MARÍN
(Cambio porcentual, período de julio a abril)



Fuente: Autoridad de los Puertos.

Con relación al movimiento de pasajeros en el Aeropuerto Rafael Hernández, los datos disponibles son al mes de marzo 2026. Por tanto, la **Gráfica 5** mostró una baja de 9.3 por ciento en el movimiento de pasajeros en el Aeropuerto Rafael Hernández en marzo de 2026 (49,892 pasajeros), en comparación con marzo de 2025 (54,987 pasajeros).

Gráfica 5: Movimiento de Pasajeros en el Aeropuerto Rafael Hernández
(Período de marzo 2025 a marzo 2026)



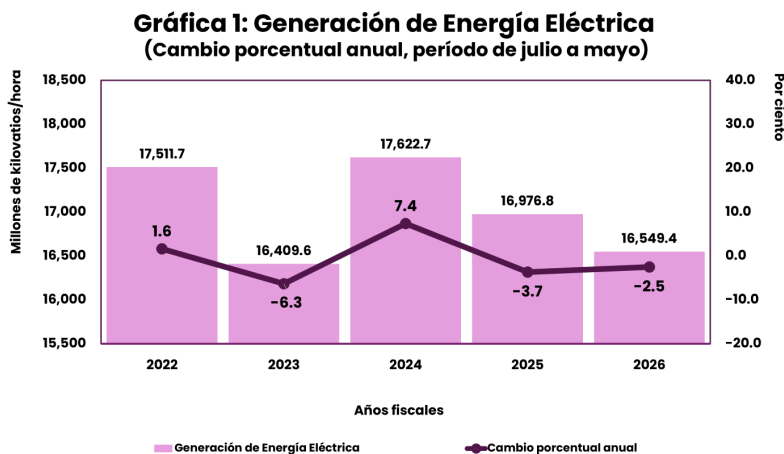
Fuente: Autoridad de los Puertos.

Durante el período acumulado de julio a marzo del año fiscal 2026, el movimiento de pasajeros en el Aeropuerto Rafael Hernández disminuyó 3.0 por ciento (489,475 pasajeros), con relación al período de julio a marzo del año fiscal 2025 (504,662 pasajeros).

Generación y Consumo de Energía Eléctrica (mayo 2026)

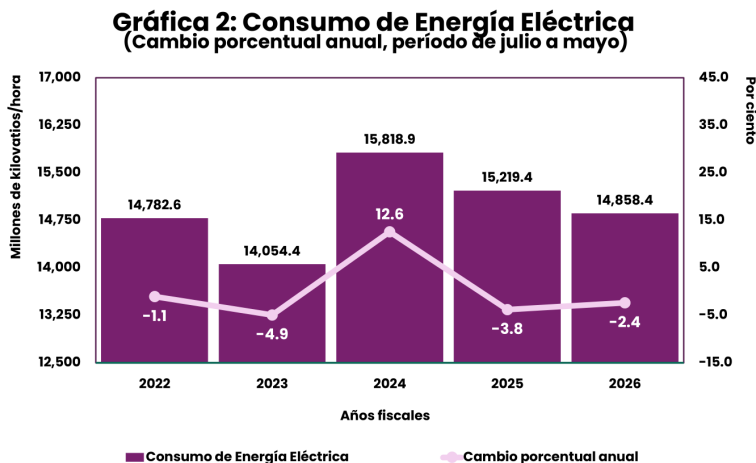
Por: Miriam N. García Velázquez / garcia_my@jp.pr.gov

La generación de energía eléctrica fue 1,566.6 millones de kilovatios/hora en mayo de 2026, representando un incremento de 1.9 por ciento, en relación con mayo de 2025 (1,536.6 mkvh). En el período acumulado de julio a mayo del año fiscal 2026, la generación de energía eléctrica totalizó millones de kilovatios/hora, representando una disminución de 2.5 por ciento (16,549.4 mkvh), con relación al período de julio a mayo del año fiscal 2025 (16,976.8 mkvh) **(Gráfica 1)**.



El consumo total de energía eléctrica fue 1,426.7 millones de kilovatios/hora en mayo de 2026, representando un aumento de 9.1 por ciento, al compararse con mayo de 2025 (1,307.5 mkvh). En mayo de 2026 el consumo de energía eléctrica mostró incrementos en los sectores agrícola, residencial, comercial e industrial de 27.5, 16.2, 4.9 y 0.7 por ciento, respectivamente.

En el período acumulado de julio a mayo del año fiscal 2026, el consumo total de energía eléctrica totalizó en 14,858.4 millones de kilovatios/hora, mostrando una disminución de 2.4 por ciento, en comparación con el período de julio a mayo del año fiscal 2025 (15,219.4 mkvh) **(Gráfica 2)**.

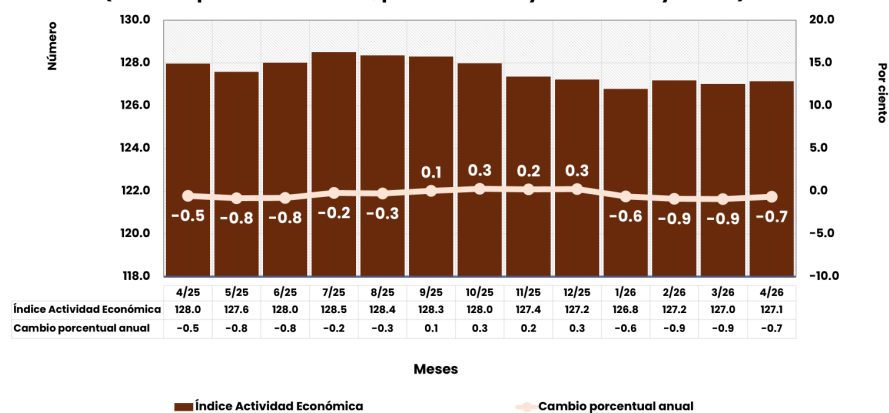


Índice Coincidente de Actividad Económica (mayo 2026)

Por: Miriam N. García Velázquez / garcia_my@jp.pr.gov

El Banco de Desarrollo Económico de Puerto Rico (BDE) informó que, el Índice de Actividad Económica (IAE-BDE), alcanzó un nivel de 127.1 en mayo de 2026. Esto representó una disminución de 0.7 en relación con mayo de 2025 (128.0) **(Gráfica 1)**.

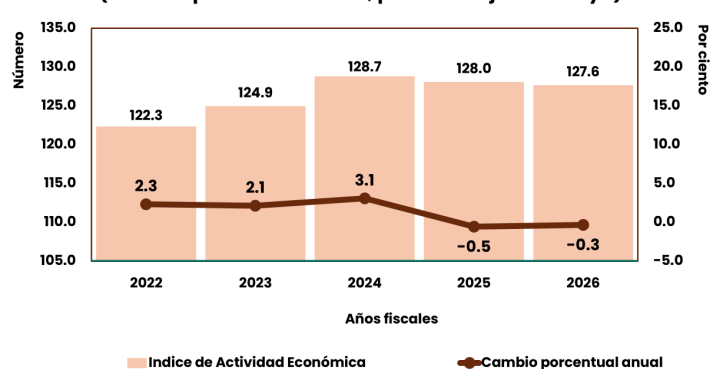
Gráfica 1: Índice Coincidente de Actividad Económica
(Cambio porcentual anual, período de mayo 2025 a mayo 2026)



Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Comercio.

Durante el período acumulado de julio a mayo del año fiscal 2026 el ICAE-DDEC reflejó una reducción de 0.3 por ciento (127.7), con relación al período de julio a mayo del año fiscal 2025 (128.0) **(Gráfica 2)**. En el período de enero a mayo de 2026, el ICAE se redujo 0.5 por ciento, con relación al período de enero a mayo del año natural 2025.

Gráfica 2: Índice Coincidente de Actividad Económica
(Cambio porcentual anual, período de julio a mayo)



Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Comercio.

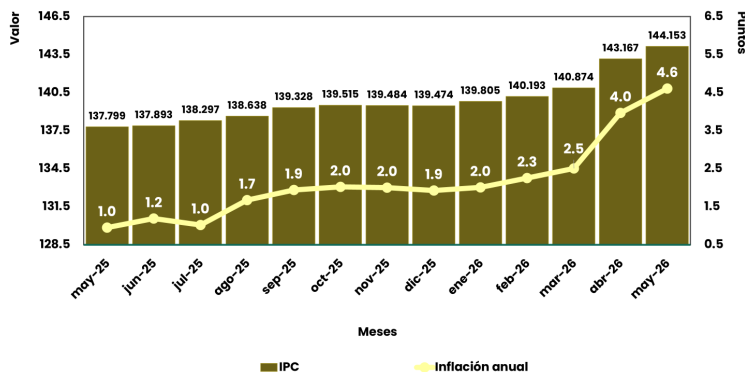
Es importante mencionar, que el ICAE- DDEC es un indicador de actividad económica y no representa una medida directa del producto nacional bruto (PNB) real. En este índice se utiliza una metodología similar a la del "Conference Board" en su Índice Coincidente para el comportamiento de la economía de los Estados Unidos.

Índice General de Precios al Consumidor (mayo 2026)

Por: Miriam N. García Velázquez / garcia_my@jp.pr.gov

El Departamento del Trabajo y Recursos Humanos de Puerto Rico (DTRH) reportó que, en mayo de 2026, el Índice General de Precios al Consumidor (IPC) registró la cifra de 144.153 puntos, representando un crecimiento en el nivel de precios de 4.6 por ciento, en relación con mayo de 2025 (137.799 puntos) **(Gráfica 1)**.

Gráfica 1: Índice General de Precios al Consumidor
(Inflación anual, período de mayo 2025 a mayo 2026)

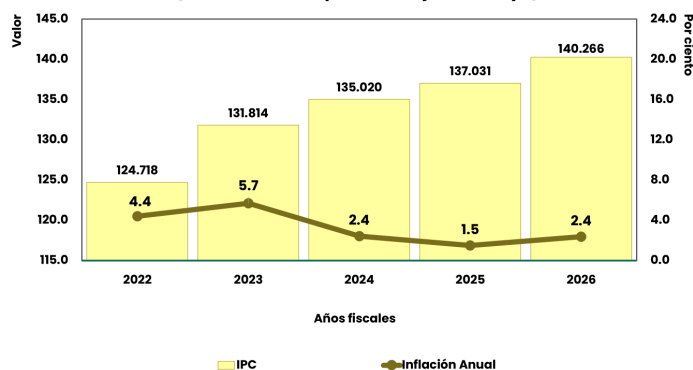


Fuente: Departamento del Trabajo y Recursos Humanos.

Las categorías que presentaron los mayores aumentos en sus precios durante mayo 2026 vs. mayo 2025 fueron: Transportación (12.2 por ciento), Entretenimiento (5.0 por ciento), Ropa (3.3 por ciento), Cuidado Médico (3.1 por ciento) y; Alimentos y Bebidas (2.9 por ciento).

Durante el período comprendido de julio a mayo del año fiscal 2026, el IPC alcanzó un nivel de 140.266 puntos. Esto representó un alza en la inflación de 2.4 por ciento, en relación con el período de julio a mayo del año fiscal 2025 (137.031) **(Gráfica 2)**.

Gráfica 2: Índice General de Precios al Consumidor
(Inflación anual, período de julio a mayo)



Fuente: Departamento del Trabajo y Recursos Humanos.

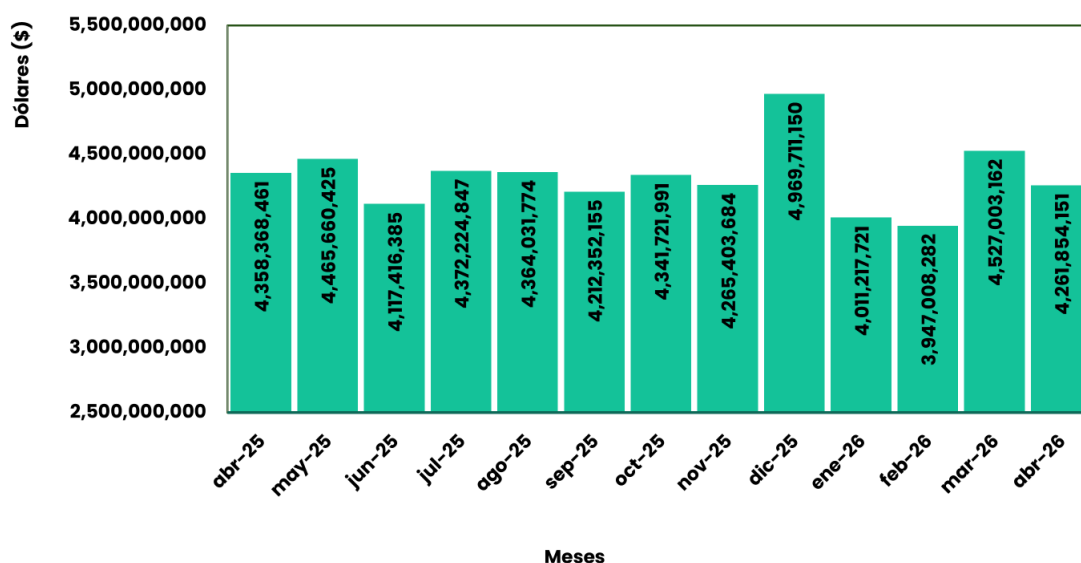
En el período de julio a mayo del año fiscal 2026, los grupos principales que registraron incrementos en sus índices fueron: Entretenimiento, 3.9 por ciento; Alimentos y Bebidas, 2.8 por ciento; Transportación, 2.5 por ciento; Cuidado Médico, 2.3 por ciento; Alojamiento, 2.0 por ciento; Ropa, 2.0 por ciento; Otros Artículos y Servicios, 1.7 por ciento y; Educación y Comunicación con 1.6 por ciento.

Ventas al Detalle (abril 2026)

Por: Miriam N. García Velázquez / garcia_my@jp.pr.gov

El Departamento de Desarrollo Económico y Comercio (DDEC) informó que, en abril de 2026 las ventas de los establecimientos en el sector detallista totalizaron \$ 4,261,854,151 representando una reducción de 2.2 por ciento, en relación con abril de 2025 (\$4,358,368,461) **(Gráfica 1)**.

Gráfica 1: Ventas al Detalle
(Precios corrientes, período de abril 2025 a abril 2026)



Fuente: Departamento de Desarrollo Económico y Comercio.

Esto puede atribuirse a una disminución en los sectores de ventas de auto (-14.5 por ciento), artículos electrónicos (-9.6 por ciento), restaurantes (-9.5 por ciento), y gasolineras (-9.1 por ciento). Mientras, los sectores con alzas fueron: tiendas de calzado (9.7 por ciento), tiendas de ropa (9.1 por ciento) y cosméticos y perfumes (8.7 por ciento).

En el período acumulado de julio a abril del año fiscal 2026, las ventas totalizaron \$ 43,272,528,917. Estos datos mostraron un crecimiento de 1.0 por ciento, en comparación con el período comprendido de julio a abril del año fiscal 2025 (\$42,850,852,263).

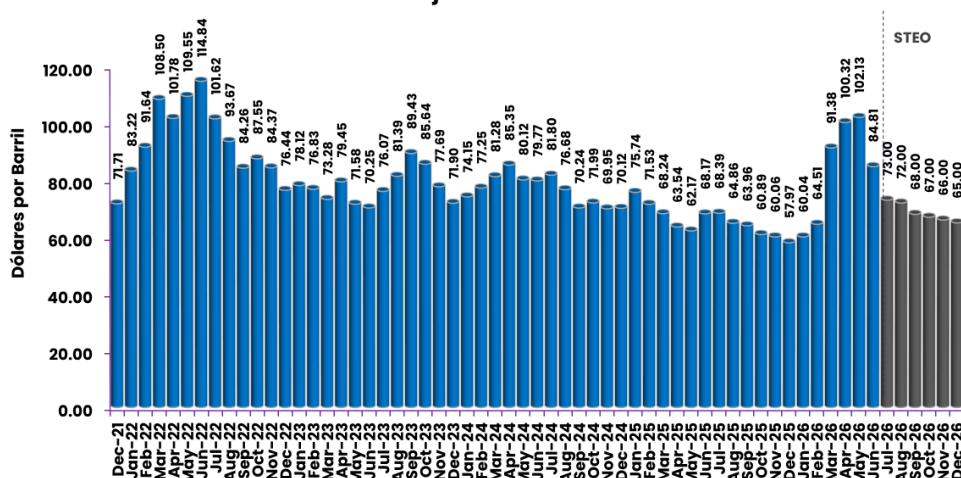
ECONOMÍA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Precios del Barril de Petróleo WTI (junio 2026)

Por: Ronald Irizarry Velázquez / irizarry_r@jp.pr.gov

La Administración de Información de Energía (EIA, por sus siglas en inglés) reveló que el precio promedio del barril de petróleo del West Texas Intermediate (WTI, por sus siglas en inglés), registró \$84.81 en junio de 2026. Esto representó una baja de \$17.32 con relación al precio promedio del barril de mayo de 2025 el cual promedió \$102.13. En relación con junio de 2025, reflejó un alza de \$16.64 cuando el precio promedio del barril estaba en \$68.17 (**Gráfica 1**).

Gráfica 1
Precios del Barril de Petróleo
West Texas Intermediate
junio 2026



Fuente: Administración de Información de Energía
STEO: Short-Term Energy Outlook (julio 2026)

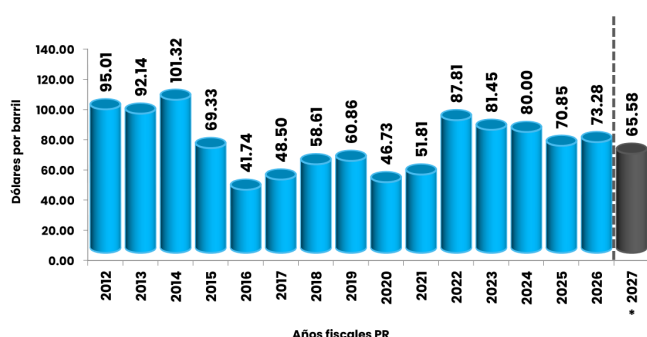
Según la EIA, las Perspectivas de la Energía a Corto Plazo (STEO, por sus siglas en inglés) con datos hasta junio de 2026 es que los precios del petróleo se mantengan en promedio a \$76.18 el barril hasta diciembre de 2026. Proyectan un máximo de \$73.00 y un mínimo de \$65.00 en el precio promedio del barril de petróleo. La EIA indicó que los supuestos utilizados en estas proyecciones para el mercado petrolero mundial se central en que el 18 de junio Estados Unidos e Irán firmaron un memorando de entendimiento (MOU, por sus siglas en inglés) para poner fin al

conflicto y abrir el estrecho de Ormuz. Tras la firma y el aumento del tráfico marítimo en el estrecho, elevaron sus expectativas para la producción mundial de petróleo durante el resto del año. Ahora esperan que la mayor parte de la producción de crudo vuelva a niveles cercanos a los promedios previos al conflicto para finales de este año y que la mayor parte de la producción de crudo paralizada se reactive en el primer trimestre de 2027. Todas estas proyecciones las seguirán constantemente revisando de acuerdo con los acontecimientos mundiales.

Año Fiscal 2026 de Puerto Rico

Durante el año fiscal 2026, los precios del petróleo reflejaron una dinámica dual que ayuda a explicar el entorno inflacionario actual en Puerto Rico. El precio promedio cerró en \$73.28 por barril, comparado con \$70.85 en 2025, lo que representa un aumento de sólo \$2.43 por barril. A pesar de la alta volatilidad causada por tensiones geopolíticas, particularmente conflictos en el Medio Oriente y disrupciones en rutas de suministros, el precio promedio anual del barril tuvo un incremento moderado que, en términos agregados, el mercado mantuvo cierta estabilidad en la trayectoria anualizada del crudo (**Gráfica 2**).

Gráfica 2
Precios del Barril de Petróleo
WEST TEXAS INTERMEDIATE



Fuente: Administración de Información de Energía (EIA).

*: Proyección con datos a junio del Short-Term Energy Outlook (julio 2026)

Sin embargo, esta aparente estabilidad contrasta fuertemente con la experiencia inflacionaria local y global que sí generaron presiones inflacionarias significativas. A corto plazo, el precio promedio diario y mensual del barril durante el año fiscal 2026 superó los \$100.00 por barril, causando una transmisión inmediata al costo energético en nuestra Isla. El mercado local, altamente dependiente de importaciones y con estructuras tarifarias sensibles a variaciones diarias y mensuales del petróleo, reaccionó rápidamente al repunte. Esto elevó costos de producción, transporte y generación eléctrica.

La persistencia de precios diarios sobre \$100.00 por barril, creó un ambiente de especulación respecto a precios futuros del petróleo. Las empresas ajustaron precios basándose no sólo en su costo corriente, sino

en la expectativa de costos futuros más altos. Este mecanismo de “inflación por expectativas” amplificó la presión inflacionaria más allá de lo que justificaría el aumento anual de sólo \$2.43 finalizado el año fiscal 2026.

En síntesis, aunque el incremento acumulado anual fue marginal, la experiencia inflacionaria del año fiscal 2026 estuvo dominada por los promedios diarios y mensuales excepcionalmente altos, los cuales alimentaron ajustes de precios preventivos, aumentaron los costos de bienes y servicios y reforzaron expectativas de inflación futura. La inflación energética del año fiscal 2026 se alimentó de la incertidumbre y no se explica por el promedio anual, sino por los picos severos del corto plazo y la especulación que estos generaron. El resultado es el entorno inflacionario elevado que observamos actualmente, a pesar de que el promedio anual pudiera sugerir un año relativamente estable.

Para el año fiscal 2027 de Puerto Rico, los datos acumulados de las Perspectivas de la Energía a Corto Plazo de la EIA proyectan un precio de \$65.58 por barril una baja de \$7.69 por barril. El mismo fue elaborada a finales de junio y publicada el 7 de julio, en un momento en el cual se había alcanzado un acuerdo diplomático para reabrir el estrecho de Ormuz y normalizar parcialmente el flujo de petróleo en la región. Bajo ese escenario, la EIA presentó una expectativa de estabilización en los mercados petroleros, lo que justificaba un descenso proyectado desde los niveles de 2026 hacia un promedio más bajo. Sin embargo, la interrupción de esos acuerdos restablece nuevamente la incertidumbre en una de las rutas más importantes para el transporte internacional de crudo.

Esta proyección debe interpretarse como un escenario preliminar basado en condiciones vigentes a la fecha realizada. Si las tensiones en el estrecho de Ormuz continúan sin resolverse, la próxima proyección del EIA cambiará, ajustándose al nuevo entorno geopolítico y a las expectativas revisadas de los mercados internacionales del petróleo.

Tasa de Interés de Referencia (17-junio-2026)

Por: Ronald Irizarry Velázquez / irizarry_r@jp.pr.gov

El Comité de Mercado Abierto del Banco de la Reserva Federal de Estados Unidos (FOMC, por sus siglas en inglés) en su informe del 17 de junio de 2026, decidió mantener el rango objetivo para la tasa de interés de fondos federales, entre de 3.50 por ciento a 3.75 por ciento en apoyo al doble mandato.

Según el informe, El Comité reafirmó su política de mantener amplias reservas en el sistema bancario. Indicaron que la actividad económica se expande a un ritmo sólido a pesar de la elevada incertidumbre, que se debe, en parte, al conflicto en Oriente Medio. Además, el crecimiento de la productividad y la inversión de capital son fuertes y la creación de empleo ha seguido el ritmo de la fuerza laboral y la tasa de desempleo ha variado poco.

La inflación se mantiene elevada en relación con el objetivo del 2.0 por ciento del Comité, lo que refleja, en parte, las perturbaciones de la oferta que han impulsado aumentos de precios en ciertos sectores, incluido el energético. El Comité garantizará la estabilidad de precios.

A mitad del año 2026, el FOMC ha mantenido la tasa de referencia en 3.50 por ciento a 3.75 por ciento en todas sus reuniones. Sin embargo, se observa una evolución desde enero, con creciente divergencia interna y una transición hacia un enfoque más hawkish a mediados de año bajo el nuevo presidente Kevin Warsh. Un enfoque más hawkish en política monetaria significa el Fed adopta una postura más estricta o inclinada a subir las tasas de interés.

Tabla 1: Tasa de Interés de Referencia

Fecha	Rango de la Tasa (%)
2020-2021	0.00 – 0.25
16-Mar-22	0.25 – 0.50
4-May-22	0.75 – 1.00
15-Jun-22	1.50 – 1.75
27-Jul-22	2.25 – 2.50
21-Sep-22	3.00 – 3.25
2-Nov-22	3.75 – 4.00
14-Dec-22	4.25 – 4.50
1-Feb-23	4.50 – 4.75
22-Mar-23	4.75 – 5.00
3-May-23	5.00 – 5.25
26-Jul-23	5.25 – 5.50
2023-2024	5.25 – 5.50
19-Sep-24	5.00 – 5.25
7-Nov-24	4.75 – 5.00
18-Dec-24	4.50 – 4.75
19-Mar-25	4.25 – 4.50
7-May-25	4.25 – 4.50
19-Jun-25	4.25 – 4.50
30-Jul-25	4.25 – 4.50
17-Sep-25	4.00 – 4.25
29-Oct-25	3.75 – 4.00
10-Dec-25	3.50 – 3.75
28-Jan-26	3.50 – 3.75
18-Mar-26	3.50 – 3.75
29-Apr-26	3.50 – 3.75
17-Jun-26	3.50 – 3.75

Fuente: Banco de la Reserva Federal

El término “hawkish” viene del inglés hawk, que significa halcón. En el lenguaje de política monetaria y financiera, los analistas comenzaron a usar “hawk” para describir a quienes favorecen medidas más duras contra la inflación, tipos de interés más altos, postura firme y menos tolerancia a presiones inflacionarias. Por contraste, el término “dovish” viene de dove que significa paloma, asociada a un enfoque más suave o acomodaticio con tasas más bajas y políticas de estímulo.



ECONOMÍA INTERNACIONAL

Inversión extranjera directa (IED) mundial aumentó 14.0 por ciento en 2025, alcanzando 1.6 billones de dólares

Por: Marta Rosa Bauzá / rosa_m@jp.pr.gov

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en su informe *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe 2026: Navegando el nuevo contexto global*, analiza la evolución reciente de los flujos de inversión hacia la región en un escenario internacional marcado por una elevada incertidumbre económica y geopolítica. El organismo destaca que la creciente rivalidad tecnológica entre las principales economías, el fortalecimiento de políticas industriales, el incremento de los mecanismos de revisión de inversiones por razones de seguridad nacional y la nueva política comercial de Estados Unidos están modificando la configuración de la inversión extranjera directa (IED) a nivel mundial.

Aunque en 2025 las entradas mundiales de IED aumentaron 14.0 por ciento hasta alcanzar 1.6 billones de dólares, este crecimiento estuvo concentrado principalmente en las economías desarrolladas, mientras que las economías en desarrollo mostraron un comportamiento más heterogéneo y una disminución de 2.0 por ciento en los flujos recibidos.

En este contexto internacional, América Latina y el Caribe recibió 194,233 millones de dólares en inversión extranjera directa durante 2025, lo que representa un crecimiento de 1.7 por ciento respecto al año anterior (Tabla 1). No obstante, la CEPAL advierte que este incremento refleja una pérdida de dinamismo frente a la recuperación observada después de la pandemia y continúa siendo insuficiente para impulsar un proceso sostenido de transformación productiva. La importancia de la IED dentro de la economía regional permaneció prácticamente estable, representando 2.8 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) y 14.0 por ciento de la formación bruta de capital fijo, niveles similares a los registrados en los últimos años. Esta estabilidad evidencia que, aunque la inversión extranjera continúa siendo una fuente relevante de financiamiento, aún no logra incrementar significativamente su contribución a la capacidad productiva regional.

Tabla 1: América Latina y el Caribe: entradas de Inversión Extranjera Directa, por Países Receptores y Subregiones, 2023–2025
(En millones de dólares y porcentajes)

País	Promedio anual				Diferencia absoluta	Diferencia relativa	Participación sobre el total de IED regional
	2010–2019 ^a	2023	2024	2025 ^b	2025–2024 ^c	2025–2024 ^b	2025
América del Sur	134,354	123,602	116,705	122,444	5,739	4.9	63.0
Argentina	9,729	24,757	11,644	3,134	-8,510	-73.1	1.6
Bolivia (Estado Plurinacional de)	666	240	358	620	262	73.3	0.3
Brasil	79,559	62,750	74,091	77,676	3,585	4.8	40.0
Chile	17,556	18,377	12,521	14,152	1,631	13.0	7.3
Colombia	13,296	16,794	13,684	11,469	-2,215	-16.2	5.9
Ecuador	798	481	446	1,299	853	191.3	0.7
Paraguay	692	1,112	1,097	1,180	83	7.6	0.6
Perú	7,636	4,339	6,799	11,794	4,995	73.5	6.1
Uruguay	2,430	-5,248	-3,937	1,118	5,055	128.4	0.6
Venezuela (República Bolivariana de)	1,994	...	...	...	...	...	...
México	32,814	30,683	45,475	43,221	-2,253	-5.0	22.3
Centroamérica	10,499	12,105	12,144	12,069	-75	-0.6	6.2
Costa Rica	2,802	5,299	5,403	5,587	183	3.4	2.9
El Salvador	378	778	1,051	764	-287	-27.3	0.4
Guatemala	1,156	1,611	1,729	1,882	152	8.8	1.0
Honduras	1,163	579	478	1,396	918	192.2	0.7
Nicaragua	858	1,103	1,397	1,503	106	7.6	0.8
Panamá	4,143	2,735	2,086	938	-1,147	-55.0	0.5
El Caribe	5,973	12,297	16,693	16,449	-175	-1.0	8.5
Antigua y Barbuda	113	293	246	282	36	14.7	0.1
Bahamas	1,311	322	240	120	-120	-50.1	0.1
Barbados	349	...	...	...	...	...	...
Belice	97	17	128	0	-128	-99.8	0.0
Dominica	43	48	60	49	-10	-17.5	0.0
Granada	122	220	164	171	7	4.1	0.1
Guyana	454	7,198	10,426	8,968	-1,458	-14.0	4.6
Haití	149	24	20	...	...	...	...
Jamaica	617	492	305	283	-22	-7.2	0.1
República Dominicana	2,538	4,390	4,523	5,033	510	11.3	2.6
Saint Kitts & Nevis	103	30	42	28	-14	-32.6	0.0
San Vicente y las Granadinas	106	74	139	74	-65	-46.5	0.0
Santa Lucía	111	203	187	245	59	31.5	0.1
Surinam	123	484	666	2,039	1,372	206.0	1.0
Trinidad y Tabago	-262	-1,498	-453	-794	-341	75.3	-0.4
TOTAL	183,641	178,687	191,016	194,233	3,236	1.7	100.0

Fuente : Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de cifras y estimaciones oficiales al 17 de abril de 2026.

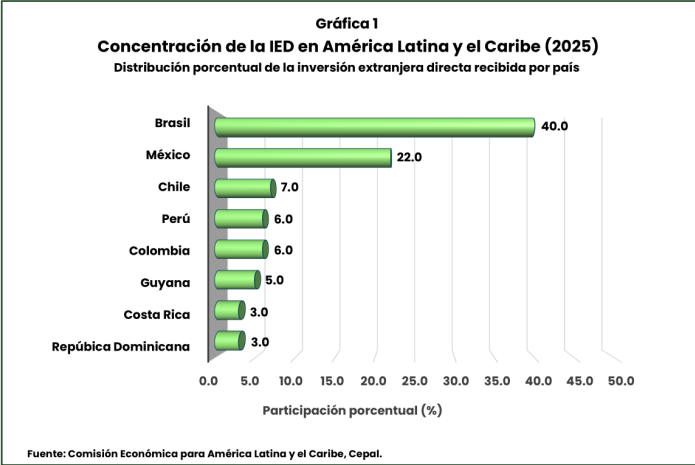
Nota : Información acorde a Fondo Monetario Internacional (FMI), Manual de Balanza de Pagos y Posición de Inversión Internacional: Sexta Edición (MBP6), Washington, D.C., 2009.

^aPromedio simple.

^b Constituyen cifras preliminares que sus fuentes oficiales ajustarán a lo largo del año.

^c A efectos del cálculo de diferencias absolutas y relativas, se excluyen de los totales y subtotales de 2024 los países sobre los que no se cuenta con datos para 2025.

Los flujos continúan mostrando una elevada concentración geográfica. Brasil recibió 77,676 millones de dólares, equivalentes al 40.0 por ciento del total regional, consolidándose como el principal destino de la inversión extranjera en América Latina y el Caribe. México ocupó el segundo lugar con 43,221 millones de dólares (22.0 por ciento del total), registrando el tercer mayor monto desde 1990, aunque con una disminución respecto al año anterior. En conjunto, ambos países concentraron 62.0 por ciento de toda la IED recibida por la región durante 2025. Posteriormente se ubicaron Chile; 7.0 por ciento, Perú; 6.0 por ciento, Colombia; 6.0 por ciento, Guyana; 5.0 por ciento, Costa Rica; 3.0 por ciento y República Dominicana; 3.0 por ciento (**Tabla 1 y Gráfica 1**). Esta elevada concentración refleja las diferencias existentes en tamaño de mercado, especialización productiva, disponibilidad de recursos naturales, infraestructura y capacidad para atraer grandes proyectos internacionales de inversión.

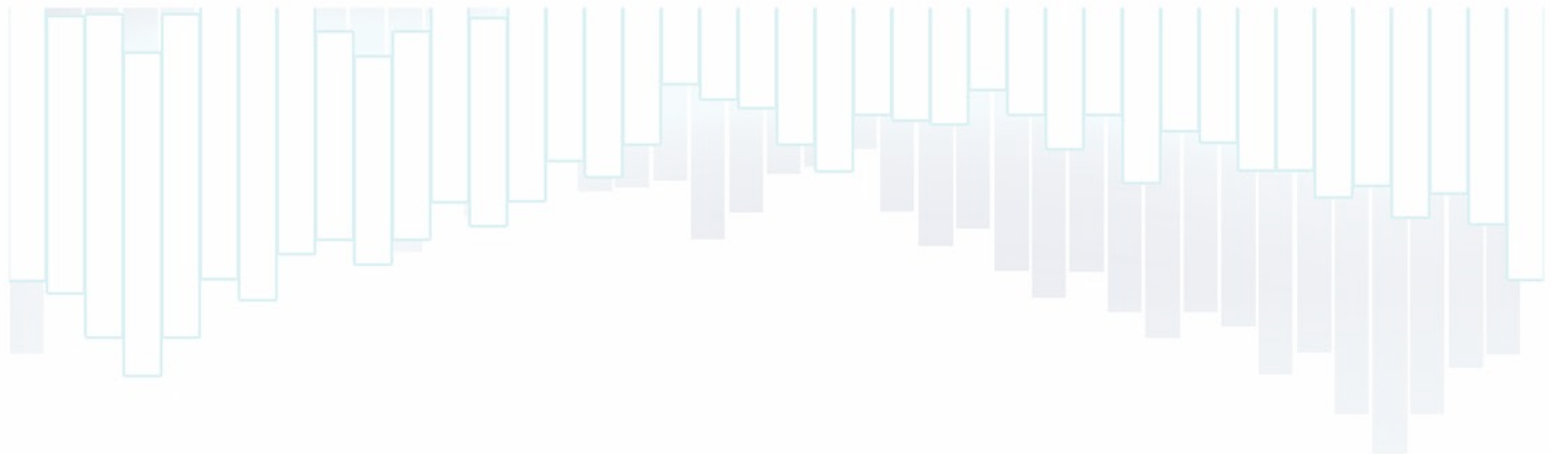


En cuanto a la composición de la inversión, la reinversión de utilidades continuó siendo el principal componente de la IED al representar 51.0 por ciento del total. Sin embargo, este componente registró una disminución de 4.7 por ciento, mientras que los aportes de capital aumentaron 4.8 por ciento hasta representar 34.0 por ciento de la inversión total y los préstamos entre empresas crecieron 26.2 por ciento, alcanzando una participación de 15.0 por ciento. Para la CEPAL, esta estructura confirma que una parte importante de la inversión proviene de empresas ya establecidas en la región, más que de nuevos inversionistas o de nuevos proyectos productivos, lo que limita el efecto multiplicador de la IED sobre la diversificación económica y la incorporación de nuevas capacidades tecnológicas.

Desde el punto de vista sectorial, el informe identifica un cambio estructural que se ha consolidado desde 2019. Los servicios continúan ampliando su participación como principal destino de la inversión extranjera y en 2025 concentraron 53.0 por ciento de las entradas, tras registrar un crecimiento de 19.5 por ciento. En contraste, las manufacturas redujeron su participación a 3.0 por ciento, luego de experimentar una contracción de 17.2 por ciento, rompiendo una tendencia de tres años consecutivos de crecimiento. Por su parte, los recursos naturales representaron 16.0 por ciento de la IED y crecieron 7.0 por ciento, impulsados principalmente por proyectos asociados a minerales estratégicos, energía y actividades vinculadas a la transición energética. Según la CEPAL, este comportamiento refleja la creciente importancia de los sectores intensivos en servicios y conocimiento, aunque también evidencia una menor expansión de las actividades manufactureras, fundamentales para aumentar la productividad y el valor agregado regional.

Respecto al origen de los flujos de inversión, aproximadamente 67.0 por ciento de la IED con origen identificado provino de Estados Unidos; 35.0 por ciento y Europa; 32.0 por ciento. No obstante, durante 2025 la inversión procedente de Estados Unidos disminuyó 11.0 por ciento, mientras que aumentó la participación europea, particularmente desde los Países Bajos y otros países de la Unión Europea. Asimismo, el informe destaca la aparición de nuevos inversionistas, como Arabia Saudita, y un renovado dinamismo de operaciones provenientes de China y Singapur, reflejando un proceso gradual de diversificación de los orígenes de capital hacia la región.

Uno de los principales elementos de preocupación señalados por la CEPAL corresponde a la evolución de los proyectos anunciados de inversión, considerados un indicador adelantado del comportamiento futuro de la IED. Durante 2025 se anunciaron 1,326 proyectos por un valor total de 114,100 millones de dólares, lo que representa una reducción de 10.2 por ciento en el número de proyectos y de 34.3 por ciento en el monto anunciado respecto al año anterior. La mayor contracción se observó en los sectores productores de bienes, especialmente aquellos vinculados a la industria automotriz y actividades con elevada exposición al mercado estadounidense, reflejando una mayor cautela de los inversionistas frente al incremento de las tensiones comerciales y la incertidumbre internacional.



En contraste con la moderación observada en las entradas de inversión, las empresas latinoamericanas incrementaron su presencia internacional. Las salidas de IED alcanzaron 62,286 millones de dólares, equivalente a un crecimiento de 19.3 por ciento respecto a 2024 y constituyendo el segundo monto más elevado registrado desde 2010. Este comportamiento refleja una creciente internacionalización de las empresas de la región, aunque la CEPAL señala que este proceso continúa concentrado en un número reducido de economías y grandes corporaciones.

Finalmente, la CEPAL concluye que la nueva política comercial de Estados Unidos, caracterizada por un mayor uso de aranceles y otras medidas restrictivas, está modificando las decisiones globales de inversión y aumentando la incertidumbre para los países de América Latina y el Caribe. Frente a este escenario, el

organismo sostiene que el principal desafío no consiste únicamente en atraer mayores montos de inversión extranjera, sino en orientar estratégicamente estos flujos hacia actividades con mayor contenido tecnológico, innovación, formación de capital humano, desarrollo de proveedores locales y fortalecimiento de las cadenas regionales de valor. Para ello recomienda articular las políticas de atracción de inversión con las estrategias nacionales de desarrollo productivo, diversificar mercados de origen y destino de la inversión y fortalecer las capacidades institucionales de promoción y seguimiento de los proyectos de IED, con el objetivo de maximizar su impacto sobre la productividad, la sostenibilidad y el crecimiento económico de la región.

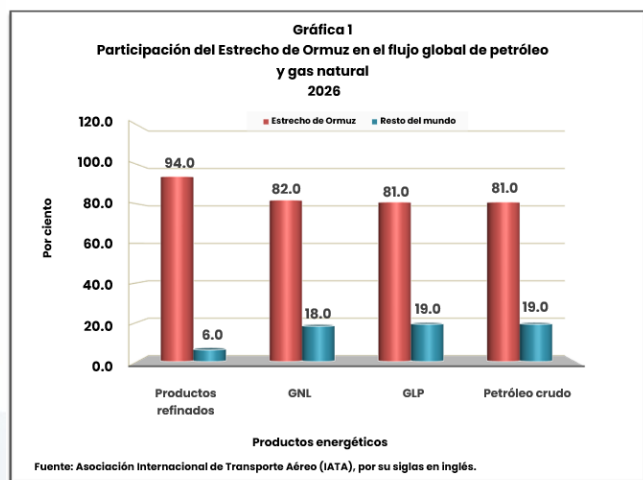
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Cepal.



Perspectivas del transporte aéreo mundial 2026: el Estrecho de Ormuz como factor clave en la crisis energética global

Por: Marta Rosa Bauzá / rosa_m@jp.pr.gov

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) informó que la industria mundial del transporte aéreo comenzó el año 2026 en una posición relativamente sólida tras varios años de recuperación posterior a la pandemia. Las aerolíneas alcanzaron niveles récord de pasajeros transportados, fortalecieron sus reservas financieras y continuaron invirtiendo en la renovación de flotas y programas de sostenibilidad. Sin embargo, este panorama cambió drásticamente tras el cierre del Estrecho de Ormuz el 28 de febrero de 2026, provocado por el conflicto en Irán, situación que desencadenó la mayor interrupción del suministro energético registrada en la historia moderna. Este estrecho constituye una de las rutas marítimas más importantes del mundo, ya que por él transita aproximadamente el 19.0 por ciento del petróleo crudo mundial, el 19.0 por ciento del gas licuado de petróleo (GLP), el 18.0 por ciento del gas natural licuado (GNL) y el 6.0 por ciento de los productos refinados (**Gráfica 1**). Como consecuencia, el suministro mundial de petróleo se redujo en cerca de 10 millones de barriles diarios y los precios del crudo llegaron a acercarse a los 150 dólares por barril durante abril de 2026.



La crisis energética ha tenido un impacto particularmente severo sobre el combustible de aviación. El combustible tipo jet experimentó un

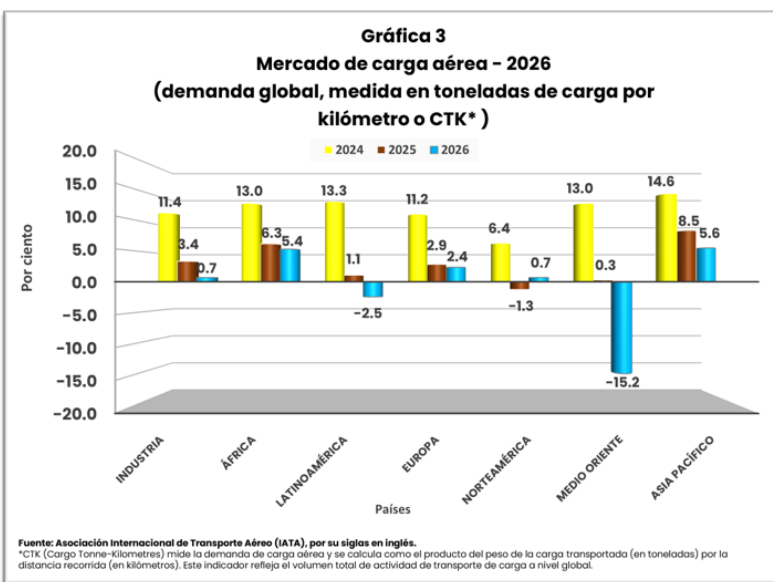
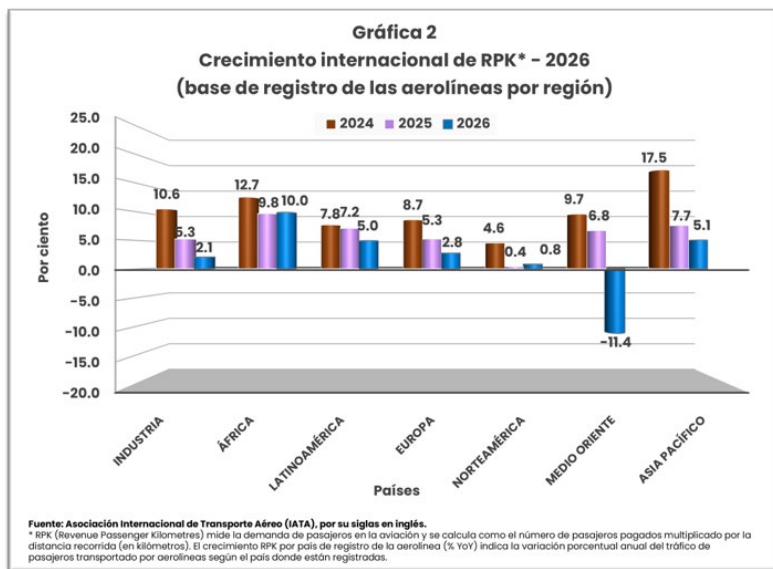
aumento de precio cercano al cien por ciento desde finales de febrero, mientras que el diferencial entre el precio del combustible de aviación y el petróleo crudo alcanzó un récord de 80 dólares por barril. La situación se agravó debido a que alrededor del 23.0 por ciento de las exportaciones mundiales de combustible de aviación dependen de rutas vinculadas al Estrecho de Ormuz. Como resultado, Europa, la costa oeste de los Estados Unidos y varias economías asiáticas enfrentan riesgos de escasez y mayores costos operacionales. Según las proyecciones de la (IATA), el precio promedio del combustible de aviación alcanzará los 152 dólares por barril durante 2026, aproximadamente 70.0 por ciento más que el año anterior. Esta realidad ha incrementado considerablemente los costos de operación de las aerolíneas, ya que el combustible representa cerca de una tercera parte de sus gastos operativos. La crisis energética también ha repercutido sobre la economía mundial.

La IATA estima que el crecimiento económico global disminuirá de aproximadamente 3.0 por ciento a 2.5 por ciento en 2026, mientras que la inflación mundial superará el 5.0 por ciento. Las economías importadoras de energía serán las más afectadas debido al incremento en los costos de combustibles, transporte y producción. Entre los países con mayores riesgos destacan Filipinas, Japón, Corea del Sur y varias economías europeas. En América Latina y el Caribe, el impacto será moderado, aunque la región enfrentará mayores costos energéticos y presiones inflacionarias. No obstante, algunos países exportadores de petróleo, como Brasil, Colombia y Ecuador, podrían beneficiarse parcialmente de los elevados precios internacionales de los combustibles. Este entorno económico genera riesgos de estanflación, caracterizada por una combinación de crecimiento económico lento e inflación elevada, lo que afecta el poder adquisitivo de los consumidores y reduce la demanda de bienes y servicios.

A pesar de este escenario adverso, la demanda mundial de transporte aéreo de pasajeros continúa mostrando resiliencia. La IATA proyecta que el tráfico aéreo mundial de pasajeros, medido en pasajeros-kilómetro transportados (RPK), crecerá un 2.1 por ciento durante 2026. Aunque esta cifra representa una desaceleración significativa respecto al crecimiento de 5.3 por ciento registrado en 2025, demuestra que la demanda de viajes no se ha desplomado, sino que se ha moderado debido al aumento de costos y a la incertidumbre económica. Las perspectivas regionales muestran diferencias importantes. África registrará el crecimiento más elevado, con una expansión estimada de 10.0 por ciento, mientras que Asia-Pacífico crecerá 5.1 por ciento y América Latina alcanzará un aumento de 5.0 por ciento. Europa registrará un crecimiento más moderado de 2.8 por ciento y América del Norte apenas crecerá 0.8 por ciento. Por el contrario, el Medio Oriente experimentará una contracción de 11.4 por ciento debido a las restricciones del espacio aéreo y a la reducción del tráfico de conexión internacional (**Gráfica 2**).

En términos absolutos, el número de pasajeros transportados continuará aumentando. La IATA estima que las aerolíneas movilizarán aproximadamente 5,085 millones de pasajeros en 2026, frente a los 4,967 millones registrados en 2025. Asimismo, el factor de ocupación de los vuelos alcanzará un récord de 84.0 por ciento, reflejando que las aerolíneas están utilizando de manera más eficiente la capacidad disponible. Sin embargo, este crecimiento vendrá acompañado de mayores tarifas aéreas. El precio promedio de un boleto de ida y vuelta aumentará de 429 dólares en 2025 a 462 dólares en 2026, equivalente a un incremento de 7.7 por ciento.

El transporte aéreo de carga también enfrenta importantes desafíos. Después de un fuerte desempeño durante 2025, la demanda mundial de carga aérea crecerá apenas 0.7 por ciento en 2026. La reducción de capacidad en el Medio Oriente y la reorganización de las rutas logísticas internacionales han limitado la expansión del sector. Asia-Pacífico continuará siendo el principal motor del crecimiento, con un aumento proyectado de 5.6 por ciento en el tráfico de carga, mientras que Europa crecerá 2.4 por ciento y África 5.4 por ciento. En contraste, América Latina registrará una disminución de 2.5 por ciento y el Medio Oriente sufrirá una caída de 15.2 por ciento (**Gráfica 3**). La escasez de capacidad disponible ha provocado un incremento significativo en las tarifas de carga aérea. Durante el primer trimestre de 2026, los rendimientos promedio alcanzaron 2.5 dólares por kilogramo, un aumento de 6.2 por ciento respecto al año anterior y más de 40.0 por ciento por encima de los niveles observados antes de la pandemia.



Desde el punto de vista financiero, las aerolíneas seguirán siendo rentables durante 2026, aunque enfrentarán una fuerte reducción en sus márgenes de ganancia. Los ingresos totales de la industria aumentarán 9.4 por ciento, alcanzando aproximadamente 1.17 billones de dólares, impulsados por el aumento de tarifas y los mayores ingresos por carga. Sin embargo, el fuerte incremento de los costos operacionales reducirá significativamente la rentabilidad. La ganancia neta mundial de las aerolíneas disminuirá de 45 mil millones de dólares en 2025 a 23 mil millones de dólares en 2026. Como resultado, el margen neto se reducirá de 4.2 por ciento a apenas 2.0 por ciento, constituyendo el resultado más débil desde los años de la pandemia. La ganancia promedio por pasajero se situará en solo 4.5 dólares, evidencia de la fragilidad financiera que continúa caracterizando al sector.

Análisis Regional:

África

África registró en 2026 una moderación en su desempeño financiero, con un EBIT que descendió a 0.6 mil millones de dólares desde 0.9 mil millones en 2025E. Esta reducción refleja una pérdida de dinamismo en la fase de recuperación que la región había mostrado en años recientes. El margen EBIT también se contrajo a 2.5 por ciento, desde 4.8 por ciento, evidenciando una presión creciente de los costos operacionales, particularmente el combustible y las limitaciones estructurales en eficiencia operativa **(Tabla 1)**.

En términos de rentabilidad neta, la región continúa en una posición frágil. La utilidad neta se redujo a 0.1 mil millones de dólares, con un margen neto prácticamente nulo de 0.2 por ciento. El ingreso promedio por pasajero se mantuvo en niveles muy bajos, alrededor de 0.4 dólares, lo que indica una capacidad limitada de capturar valor en un entorno de costos crecientes **(Tabla 1)**.

Tabla 1: Desempeño Financiero Regional

Industria Global de Aerolíneas (2019-2026)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025E	2026P
África								
EBIT (miles de millones de dólares)	0.1	-1.0	-0.5	-0.4	0.6	0.8	0.9	0.6
Margen EBIT	1.0	-16.9	-6.8	-3.1	3.5	4.9	4.8	2.5
Utilidad neta (miles de millones de dólares)	-0.3	-1.8	-1.1	-1.8	0.0	0.2	0.3	0.1
Margen neto	-1.8	-30.0	-14.6	-7.0	0.1	1.4	1.6	0.2
Por pasajero (USD)	-2.2	-48.9	-20.5	-8.2	0.1	1.8	2.1	0.4
Crecimiento (RPK (%))	4.7	-68.2	17.0	84.3	36.5	12.7	9.8	10.0
Crecimiento ASK (%)	4.5	-62.1	18.5	51.4	35.6	10.0	8.7	7.7
Factor de ocupación (% ASK)	71.8	60.2	59.4	72.3	72.8	74.6	75.3	76.9
Factor de ocupación (% ATK)	56.6	48.8	50.5	60.0	61.4	62.1	62.4	63.7
Asia Pacífico								
EBIT (miles de millones de dólares)	8.4	-33.9	-12.7	-11.6	13.7	15.9	15.8	11.2
Margen EBIT	3.3	-29.6	-9.7	-7.2	5.7	6.0	5.6	3.5
Utilidad neta (miles de millones de dólares)	4.9	-45.0	-13.4	-13.8	7.5	9.3	9.8	6.6
Margen neto	1.9	-39.3	-10.2	-8.6	3.1	3.5	3.5	2.1
Por pasajero (USD)	2.9	-58.2	-16.9	-14.1	4.8	5.3	5.3	3.4
Crecimiento (RPK (%))	4.7	-62.0	-12.8	32.3	95.9	17.5	7.7	5.1
Crecimiento ASK (%)	4.4	-53.8	-6.1	15.5	75.0	13.1	6.6	3.6
Factor de ocupación (% ASK)	81.9	67.4	62.5	71.6	80.2	83.2	84.1	85.4
Factor de ocupación (% ATK)	73.4	65.0	64.5	66.2	68.7	71.1	71.8	73.3
Europa								
EBIT (miles de millones de dólares)	10.0	-25.4	-11.2	7.6	16.1	16.2	19.1	14.5
Margen EBIT	4.8	-31.2	-10.4	3.9	6.7	6.2	6.7	4.6
Utilidad neta (miles de millones de dólares)	6.1	-34.2	-12.5	5.2	12.6	10.4	13.0	9.6
Margen neto	2.9	-42.0	-11.6	2.7	5.3	4.0	4.5	3.1
Por pasajero (USD)	5.1	-88.5	-24.1	5.5	11.3	8.7	10.3	7.5
Crecimiento (RPK (%))	4.2	-69.5	27.5	103.9	20.3	8.7	5.3	2.8
Crecimiento ASK (%)	3.5	-62.3	29.8	69.6	16.0	8.1	5.2	1.3
Factor de ocupación (% ASK)	85.2	68.8	67.6	81.3	84.3	84.7	84.9	86.1
Factor de ocupación (% ATK)	74.0	64.4	65.7	74.3	76.0	76.8	77.0	78.3
América Latina								
EBIT (miles de millones de dólares)	1.1	-4.6	-2.4	-0.7	5.9	6.4	7.1	6.2
Margen EBIT	2.9	-30.0	-11.0	-1.9	12.8	13.2	14.0	10.9
Utilidad neta (miles de millones de dólares)	-0.7	-12.3	-7.0	-3.5	1.1	0.2	1.9	1.2
Margen neto	-1.8	-80.2	-32.0	-9.5	2.4	0.4	3.8	2.1
Por pasajero (USD)	-2.4	-114.5	-43.7	-13.1	3.7	0.6	5.9	3.5
Crecimiento (RPK (%))	4.2	-62.5	40.5	62.9	16.8	7.8	7.2	5.0
Crecimiento ASK (%)	3.0	-59.0	37.3	54.4	14.4	7.2	7.6	3.3
Factor de ocupación (% ASK)	82.6	75.5	77.2	81.5	83.2	83.7	83.4	84.8
Factor de ocupación (% ATK)	68.8	65.1	67.4	68.9	69.4	70.2	69.8	70.8
Medio Oriente								
EBIT (miles de millones de dólares)	-1.9	-7.2	-6.8	3.9	8.3	9.9	10.4	-1.9
Margen EBIT	-3.2	-25.9	-20.7	7.2	13.0	13.2	13.6	-2.7
Utilidad neta (miles de millones de dólares)	-1.5	-9.6	-4.4	2.4	5.2	6.6	7.2	-4.3
Margen neto	-2.6	-34.7	-13.4	4.4	8.2	8.9	9.4	-6.1
Por pasajero (USD)	-7.9	-163.4	-58.9	14.6	26.0	30.8	31.5	-21.4
Crecimiento (RPK (%))	2.3	-72.1	8.5	144.4	32.4	9.7	6.8	-11.4
Crecimiento ASK (%)	0.1	-63.0	21.2	67.2	24.7	8.5	5.9	-4.4
Factor de ocupación (% ASK)	76.2	57.6	51.5	75.3	79.9	80.8	81.5	75.5
Factor de ocupación (% ATK)	63.9	54.9	54.9	62.7	63.3	65.5	65.1	62.1
Norte América								
EBIT (miles de millones de dólares)	25.4	-38.8	-9.9	12.6	22.1	21.7	22.7	17.1
Margen EBIT	9.6	-27.9	-4.7	4.5	6.8	6.3	6.4	4.4
Utilidad neta (miles de millones de dólares)	17.9	-34.7	-1.9	7.2	14.2	11.4	12.4	9.4
Margen neto	6.8	-24.9	-0.9	2.6	4.4	3.3	3.5	2.5
Por pasajero (USD)	16.5	-83.5	-2.7	7.2	13.0	10.0	10.8	8.1
Crecimiento (RPK (%))	4.0	-65.1	74.6	45.7	15.1	4.6	0.4	0.8
Crecimiento ASK (%)	2.9	-50.3	41.1	28.7	14.0	4.7	2.0	0.3
Factor de ocupación (% ASK)	84.8	59.6	73.7	83.5	84.3	84.3	82.9	83.3
Factor de ocupación (% ATK)	66.1	52.4	59.3	64.2	65.0	65.6	65.1	65.9

Fuente: Asociación Internacional de Transporte Aéreo, (IATA, por sus siglas en inglés).

Nota: e= estimado P = proyección

A pesar de este contexto financiero débil, la demanda mantiene un comportamiento robusto, con un crecimiento de RPK de 10.0 por ciento y una expansión de capacidad (ASK) de 7.7 por ciento. Esto permitió una mejora gradual del factor de ocupación hasta 76.9 por ciento, reflejando una mayor utilización de la capacidad disponible (Tabla 1). Sin embargo, la región sigue siendo altamente vulnerable a choques externos, especialmente por su dependencia del combustible importado, la limitada profundidad de sus mercados financieros y las restricciones de infraestructura aeroportuaria y de conectividad.

Asia Pacífico

Asia-Pacífico se mantiene como el principal motor del sistema aéreo global, aunque en 2026 evidencia una clara fase de normalización tras el fuerte rebote pospandemia. El EBIT se redujo a 11.2 mil millones de dólares desde 15.8 mil millones en 2025E, mientras que el margen EBIT descendió a 3.5 por ciento, reflejando una mayor presión de costos energéticos y efectos cambiarios derivados de la fortaleza del dólar (Tabla 1).

La utilidad neta también se moderó a 6.6 mil millones de dólares, con un margen de 2.1 por ciento, confirmando la transición hacia un ciclo de rentabilidad más estable y menos extraordinario. En paralelo, el crecimiento de la demanda se desaceleró a 5.1 por ciento en RPK, mientras que la capacidad (ASK) creció 3.6 por ciento, lo que permitió mantener un factor de ocupación elevado de 85.4 por ciento, el más alto a nivel global (Tabla 1).

Este desempeño refleja la dualidad de la región: por un lado, una demanda estructural sólida impulsada por mercados como China e India y el fortalecimiento del tráfico internacional; y por otro, una creciente sensibilidad a los costos del combustible y a la volatilidad de las monedas locales frente al dólar. En conjunto, Asia-Pacífico sigue liderando en volumen y eficiencia operativa, aunque con márgenes en proceso de estabilización.

Europa

Europa mantiene en 2026 un desempeño caracterizado por alta eficiencia operativa, pero con un crecimiento estructural limitado. El EBIT se redujo a 14.5 mil millones de dólares desde 19.1 mil millones en 2025E, mientras que el margen EBIT cayó a 4.6 por ciento, reflejando un entorno de costos más elevado y condiciones macroeconómicas menos dinámicas (Tabla 1).

La utilidad neta descendió a 9.6 mil millones de dólares, con un margen de 3.1 por ciento. El crecimiento del tráfico medido en RPK se desaceleró a 2.8 por ciento, mientras que la capacidad (ASK) apenas creció 1.3 por ciento, lo que llevó el factor de ocupación a 86.1 por ciento, el más alto del sistema global (Tabla 1).

Este desempeño confirma una industria madura que opera con altos niveles de eficiencia en ocupación, pero que enfrenta restricciones estructurales para expandirse. Entre estos factores destacan los elevados costos regulatorios, las exigencias de sostenibilidad, la dependencia del combustible importado y un entorno macroeconómico débil que limita la expansión de la demanda.

América Latina

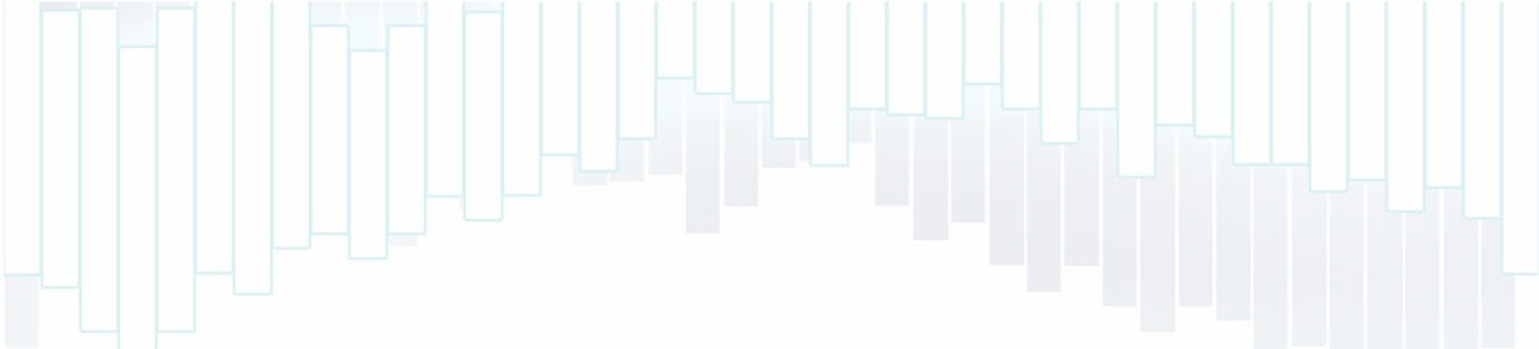
América Latina registró en 2026 un EBIT de 6.2 mil millones de dólares, inferior a los 7.1 mil millones de 2025E, aunque manteniendo uno de los márgenes operativos más altos a nivel global con 10.9 por ciento. Esta reducción refleja cierta normalización del ciclo de rentabilidad tras años de recuperación (Tabla 1).

Sin embargo, la utilidad neta fue significativamente menor, alcanzando solo 1.2 mil millones de dólares, con un margen de 2.1 por ciento. Esta brecha entre el resultado operativo y el resultado final evidencia una estructura de costos financieros elevada, donde los gastos por deuda, leasing y exposición cambiaria erosionan gran parte de las ganancias operativas.

En términos de actividad, el crecimiento de RPK fue de 5.0 por ciento, mientras que la capacidad (ASK) aumentó 3.3 por ciento, lo que permitió mantener un factor de ocupación de 84.8 por ciento. Este desempeño refleja una demanda relativamente resiliente, aunque altamente sensible a condiciones macroeconómicas, especialmente tipo de cambio e inflación (Tabla 1).

Medio Oriente

El Medio Oriente experimentó en 2026 el deterioro más significativo del sistema aéreo global. El EBIT pasó de 10.4 mil millones de dólares en 2025E a una pérdida de 1.9 mil millones, mientras que el margen EBIT cayó a -2.7 por ciento. La utilidad neta se redujo a -4.3 mil millones, con un margen de -6.1 por ciento, reflejando una fuerte contracción de la rentabilidad (Tabla 1).



El impacto operativo fue igualmente severo. El tráfico medido en RPK se contrajo 11.4 por ciento, mientras que la capacidad (ASK) disminuyó 4.4 por ciento, lo que llevó el factor de ocupación a 75.5 por ciento **(Tabla 1)**. Esta caída refleja directamente la pérdida de tráfico de conexión internacional y la disrupción del modelo hub-and-spoke, es decir, el sistema de red en el que las aerolíneas concentran operaciones en aeropuertos "hub" que funcionan como centros de redistribución de pasajeros hacia múltiples destinos ("spokes"). Cuando este modelo se debilita, se reduce el volumen de pasajeros en tránsito internacional, se afectan las economías de escala de los hubs y disminuyen los factores de ocupación en rutas de largo alcance, lo que termina impactando negativamente los ingresos y la rentabilidad del sistema aéreo regional.

Aunque el choque es significativo, la región mantiene ciertos elementos de resiliencia estructural, como acceso preferencial al combustible, apoyo estatal y balances financieros relativamente sólidos. Estos factores podrían facilitar una recuperación futura, aunque probablemente con un entorno más competitivo y márgenes más reducidos.

América del Norte

América del Norte mostró en 2026 un desempeño relativamente estable en términos de rentabilidad absoluta, aunque con una clara desaceleración del crecimiento. El EBIT se redujo a 17.1 mil millones de dólares desde 22.7 mil millones en 2025E, mientras que el margen EBIT cayó a 4.4 por ciento **(Tabla 1)**. La utilidad neta descendió a 9.4 mil millones, reflejando una moderación general del ciclo de ganancias.

El crecimiento de la demanda fue prácticamente plano, con un aumento de 0.8 por ciento en RPK y apenas 0.3 por ciento en ASK, lo que confirma la madurez del mercado. El factor de ocupación se mantuvo estable en 83.3 por ciento, indicando una utilización eficiente de la capacidad disponible **(Tabla 1)**.

El desempeño de la región está marcado por una alta sensibilidad a los precios del combustible, especialmente debido a una menor utilización de estrategias de cobertura (hedging), lo que transfiere rápidamente los choques de costos a las aerolíneas. Asimismo, el mercado doméstico muestra debilidad en el segmento de ocio de bajo rendimiento, lo que ha intensificado la segmentación entre aerolíneas tradicionales y operadores de bajo costo.

En conclusión, el transporte aéreo mundial enfrenta en 2026 una compleja combinación de crisis energética, desaceleración económica y aumento de costos operacionales. Aunque la demanda de pasajeros y carga mantiene una trayectoria positiva, el crecimiento será considerablemente más lento que en años recientes. La escasez y el encarecimiento del combustible de aviación constituyen el principal desafío para las aerolíneas, obligándolas a aumentar tarifas, optimizar operaciones y fortalecer su eficiencia. A largo plazo, esta crisis pone de manifiesto la necesidad de acelerar la transición hacia fuentes energéticas alternativas y combustibles sostenibles para reducir la vulnerabilidad de la aviación frente a futuras interrupciones en los mercados energéticos internacionales. Basándose en las proyecciones de la IATA, el sector continuará creciendo durante 2026, pero lo hará en un entorno de elevada incertidumbre económica y geopolítica que exigirá una mayor capacidad de adaptación por parte de la industria aérea mundial

Tabla de Indicadores Económicos

Por: Norberto Pizarro Caballero / pizarro_n@jp.pr.gov

Indicadores económicos mensuales seleccionados	2026					Años Naturales %				Años fiscales %***		
	feb	mar	abr	may	jun	2025		2026		2026	2025	2024
						T - III	T - IV	T - I	T - II			
Empleo (miles de personas) * @	1,165	1,165	1,165	1,163	n/d	0.8	-0.3	0.0	n/d	0.2	1.6	2.6
Desempleo (miles de personas) * @	69	69	69	69	n/d	4.5	5.5	3.5	n/d	4.5	-4.3	-1.4
Tasa de desempleo * @	5.6	5.6	5.6	5.6	n/d	3.0	5.6	3.7	n/d	0.2	-0.3	-0.2
Empleo total no agrícola (miles de personas) ** @	951.7	953.9	958.0	R 959.5	P n/d	-0.5	-0.2	-0.1	n/d	-0.2	0.2	1.6
Empleo en manufactura (miles de personas) ** @	80.4	80.4	80.5	R 80.4	P n/d	-3.6	-2.9	-0.7	n/d	-2.1	-3.0	2.1
Empleo en gobierno (miles de personas) ** @	192.1	193.4	193.3	R 193.4	P n/d	-2.2	-2.3	-2.0	n/d	-2.1	-1.2	1.3
Cemento (miles de sacos de 94 libras)												
producción	651	797	815	848	739	4.7	13.5	-1.1	6.4	5.7	1.5	-5.3
ventas	1,124	1,455	1,299	1,297	1,363	5.6	4.6	-3.2	-1.6	1.2	5.8	-1.0
Unidades de vivienda vendidas												
nuevas	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	2.2	1.7	n/d	n/d	1.9	-5.7	3.1
existentes	n/d	n/d	n/d	n/d	n/d	21.4	-8.4	n/d	n/d	5.3	-0.3	-2.7
Energía eléctrica (millones KWH) ^												
generación	1,224.9	1,358.4	1,391.3	1,566.6	n/d	-4.4	-3.3	-3.4	n/d	-2.5	-3.7	7.4
consumo	1,118.9	1,266.6	1,237.5	1,426.7	n/d	-2.4	-5.4	-2.2	n/d	-2.4	-3.8	12.6
Registros en hoteles y paradores	226,189	264,717	n/d	n/d	n/d	7.7	2.0	6.7	n/d	5.5	0.2	2.2
Tasa de ocupación ^^	80.5	81.9	n/d	n/d	n/d	5.0	4.3	3.0	n/d	2.8	-0.6	1.1
Ventas al detalle (a precios corrientes, en miles de \$) ^^^	\$3,947,008	\$4,527,003	\$4,261,854	n/d	n/d	1.2	4.0	-1.2	n/d	1.0	-0.1	n/d
vehículos de motor nuevos y usados	\$435,694	\$567,985	\$459,814	n/d	n/d	12.3	14.5	6.7	n/d	8.1	n/d	n/d
Ingresos netos al Fondo General (miles de \$)	\$847,218	\$1,104,416	\$1,945,144	n/d	n/d	-7.0	-3.6	1.6	n/d	-0.7	-0.3	7.7
Impuesto sobre Ventas y Uso (IVU, miles de \$) &	\$320,823	\$321,425	n/d	n/d	n/d	5.6	0.0	5.2	n/d	3.6	3.1	6.2
Número de quiebras	491	624	504	493	n/d	2.7	-3.0	3.3	n/d	0.0	14.9	32.7
Comercio Exterior - Balance Comercial (miles de \$)	\$676,015	\$142,619	-\$761,756	\$397,190	n/d	166.8	-227.2	38.6	n/d	129.6	-78.8	84.5
Exportaciones	\$4,993,647	\$4,669,666	\$3,790,856	\$4,804,920	n/d	28.3	3.4	-5.4	n/d	0.1	-11.3	4.5
Importaciones	\$4,317,632	\$4,527,046	\$4,552,613	\$4,407,730	n/d	9.5	-11.6	-7.1	n/d	-5.9	3.9	-4.8
Índice General de Precios al Consumidor (IPC)	140.193	140.874	143.167	144.153	n/d	1.1	2.0	2.3	n/d	2.4	1.5	2.4

* Se refiere a la Encuesta de Grupo Trabajador del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos. Datos revisados con Censo 2020.

** Se refiere a la Encuesta de Establecimientos del Departamento del Trabajo y Recursos Humanos. Basado en el nuevo Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (NAICS, por sus siglas en inglés).

*** Período acumulado hasta el último mes de información disponible.

@ Ajustado estacionalmente

^ En mayo 2019 comenzó la Nueva Estructura Tarifaria. Desde junio 2023 los datos de generación son provistos por GENERA, LLC.

^^ Los cambios están medidos en puntos.

^^^ En junio 2025, la Oficina de Estrategia e Inteligencia de Negocios del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio de Puerto Rico (DDEC) realizó una revisión de la muestra del Informe de Ventas al Detall de Puerto Rico de acuerdo con el Marco de Referencia Metodológico.

& IVU 11.5% desde julio de 2015.

n/d Información no disponible.

IPC Base diciembre 2006 = 100 (Revisión 2010)

P Preliminar

R Revisado

i Inflación