

IMPORTANCIA Y RETOS DE PANAMÁ COMO HUB LOGÍSTICO GLOBAL

Andrés Ricardo Buitrago Camacho

Universidad Santo Tomás
Facultad Negocios Internacionales
Bogotá D, C.
2025

IMPORTANCIA Y RETOS DE PANAMÁ COMO HUB LOGÍSTICO GLOBAL

Andrés Ricardo Buitrago Camacho

**Trabajo de grado de
Negocios Internacionales**

Tutora:

**Angelica Nohely Marín Úsuga
Decana**



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA

Universidad Santo Tomás

**Facultad Negocios Internacionales
Bogotá**

Contenido

Experiencia en el Diplomado Internacional en Logística y Negocios Internacionales – Panamá
..... 4

Introducción..... 4

Relevancia Zona Libre de Colon..... 5

Canal de Panamá 7

Retos..... 8

Estadísticas de tránsito 8

Conclusion..... 12

Referencias Bibliográficas 13

Experiencia en el Diplomado Internacional en Logística y Negocios Internacionales – Panamá

Durante la misión académica realizada en Panamá, fue posible evidenciar de primera mano porque Panamá es un excelente punto estratégico tanto regional como global. Sacando provecho de su excelente ubicación geográfica y estructura logística desarrollada a lo largo de los últimos años.

Con una experiencia que nos lleva más allá del ambiente de los negocios internacionales, del poder conocer cómo funcionan diferentes actividades económicas en la globalización. Desde lo financiero con la ayuda de visitas a grandes empresas que operan en la región, hasta la logística y todos los detalles que conlleva esta, visitando el nuevo canal de Panamá. Así mismo aprendiendo de la mezcla de razas y culturas, que se pueden apreciar caminando a través de las antiguas calles de Casco Viejo.

Sin duda alguna, este tipo de experiencias ayudan a tener una visión más amplia de los negocios internacionales, y en este caso, de conocer la importancia que cumple Panamá como hub logístico global.

Introducción

Panamá es un país que a través de los años se ha convertido en uno de los hub logísticos más importantes a nivel global, esto se debe a diferentes factores según Bustamante, C (2020) “El sector logístico de la república de Panamá es consecuencia de su posición estratégica, así como también el obtener reconocimiento y posicionamiento por la infraestructura tanto vial como aeroportuaria, tecnología de élite e ingeniería de altura al contar con el canal, consiguiendo que el transporte marítimo y aéreo se fortalezcan y unifiquen, permitiendo conectividad entre los

países eficaz y eficiente, viéndose reflejado en el impacto a nivel mundial y el crecimiento comercial y económico de Panamá”.

Esto ha influenciado de gran manera en Panamá ya que, según el Banco Mundial (2024) “En los últimos treinta años, el crecimiento económico ha generado empleo y reducido significativamente la pobreza, que ha disminuido del 48.2 % en 1991 al 12.9 % en 2023, con un ingreso per cápita de \$6.85 por día, según la medición de Paridad de Poder Adquisitivo (PPA) de 2017”.

Es así como explica Gogetit Noticias pty, (2018) “Panamá ha logrado posicionarse, en los últimos años, en el país líder en logística regional. Gracias a la privilegiada ubicación geográfica del istmo, que ha sido históricamente aprovechada para el intercambio comercial, ha permitido, de igual manera, generar múltiples activos logísticos que hoy se consideran de clase mundial, generando ventajas competitivas para ser un natural centro logístico del mundo”.

Este ensayo se desarrollará a partir de investigaciones basadas en el crecimiento de Panamá, el análisis de artículos periodísticos, información obtenida del CRAI USTA, así como ensayos y escritos que aborden la importancia y los retos de Panamá como un hub logístico global, que nos permitan ver y afrontar diferentes puntos de vista planteados por diferentes autores, así mismo con la experiencia obtenida que ayudará a defender nuestra posición acerca de la relevancia que representa Panamá con sus diferentes actividades que lo convierten en un referente de hub logístico a nivel mundial.

Relevancia Zona Libre de Colon

Como primer argumento que apoya nuestra posición, nos centramos en la Zona Libre de Colon la cual es una de las que más cobra relevancia en la importancia de Panamá como hub

logístico. Es así como “constantemente se modernizan y se construyen almacenes, sistemas portuarios y de tráfico para todo tipo de mercancía, manteniéndose a la vanguardia de la tecnología, dispuesta siempre a ofrecer servicios eficientes y una gran variedad de productos”. (Zona Libre de Colon, s.f.).

Según (Zona Libre de Colón [ZOLICOL], 2024) “En cuanto al movimiento comercial, se logró un aporte de veinticuatro millones novecientos cincuenta y seis mil quinientos balboas (B/ 24,956,500), siendo en su orden; China, Estados Unidos, Bélgica, México y Francia, las cinco naciones con las que mayor importación se manejó”. Estas cifras demuestran la gran relevancia en el comercio global que ofrece Panamá como hub logístico, así mismo de acuerdo a (ZOLICOL, 2024) “La administración ha logrado atraer 19 nuevas empresas a la Zona Libre de Colón, con una inversión superior a los 24 millones de dólares, logrando establecer nuevos contratos para inversiones entre ellos; 44 contratos de arrendamientos de lotes en el 2024 mientras que el 2023 se logró obtener 27 contratos de arrendamientos, 1 contrato de arrendamiento de local en el 2024 misma cifra del 2023 cuando también se manejó 1 contrato de arrendamiento de local, 98 permisos de operación en comparación a los 83 permisos de operación del año 2023, 107 convenios de representada a diferencia de los 84 convenios de representada del 2023”.

De acuerdo con estas cifras en las que se evidencia un gran crecimiento que conlleva una gran responsabilidad de quienes administran y ejecutan las estrategias de mejoramiento de la Zona Libre de Colon. La Zona Libre de Colón (ZLC) puede atraer más inversionistas si ofrece beneficios fiscales y facilita la instalación de empresas de manufactura y distribución. Además, al usar energías renovables y aplicar políticas de ahorro de energía, puede ser vista como una zona ecológica y responsable. También, si mejora la seguridad y combate el contrabando, ganará

la confianza de los inversionistas. Con estas mejoras, la ZLC puede convertirse en un centro logístico moderno y preparado para el futuro.

Canal de Panamá

Como segundo argumento a favor tenemos al canal de Panamá como una de las razones principales del crecimiento de Panamá como hub logístico global, según Canaldepanama,(2024) “El Canal de Panamá presentó los resultados financieros del año fiscal 2024 (AF-2024) que muestran ingresos totales por B/. 4,986 millones (B/.209 millones por encima de lo presupuestado y B/.18 millones más que lo registrado en el año fiscal 2023), lo que destaca una gestión financiera y operativa eficiente a pesar de los desafíos climáticos enfrentados en el 2023 y 2024”.

De esta manera la entidad gubernamental, denominada Autoridad del Canal de Panamá (ACP), asegura que el canal de Panamá logra conectar con 170 países de los 195 que existen en el mundo, recalcando su importancia para el comercio global. Durante el último año el 62,7% del tráfico de buques clase Neopanamax que pasó por el Canal de Panamá correspondió a buques portacontenedores. En cuanto a los barcos clase Panamax, representaron el 11,8% del tráfico total, mientras que los graneleros abarcaron casi el 15%. Respecto a los países con mayor relevancia en el canal de Panamá Estados Unidos y China son los principales países en términos de toneladas movilizadas por origen y destino. El año pasado, registraron un volumen de 160,1 y 45,04 de toneladas. Es así como Estados Unidos lidera el transporte a través del Canal, representando el 74,7% del total, mientras que China ocupa el segundo lugar con un 21,4%. Japón y Corea del Sur cuentan con el 14,6% y el 9,3%, respectivamente, para completar se encuentran países como Chile con un 8,3%, México con un 8,2%, Perú (7,5%), Ecuador (6,3%), y Colombia con (4,8%).

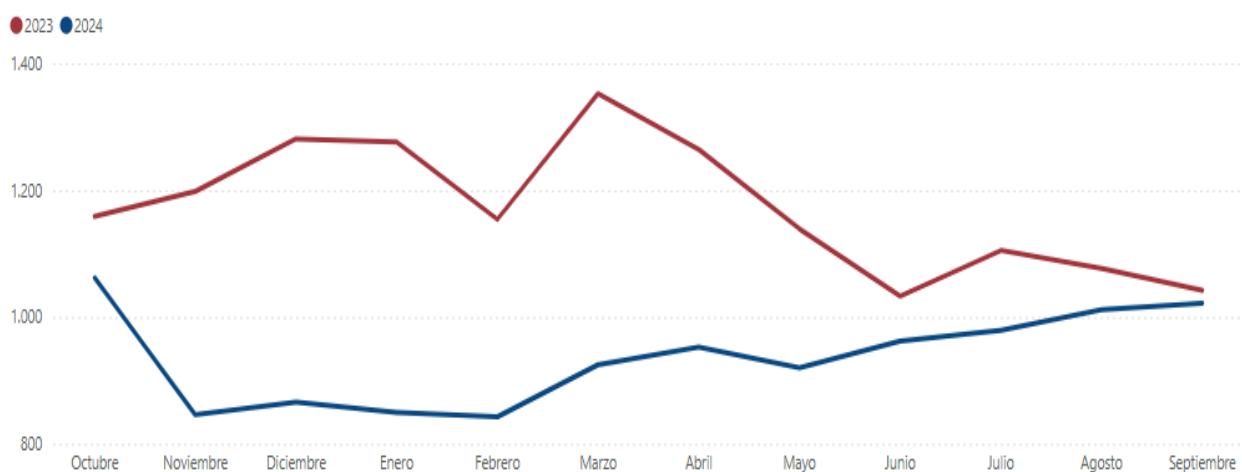
Estos dos argumentos entregados por La Zona Libre de Colón y El Canal de Panamá sustentados con cifras nos ayudan a comprender la relevancia que tiene Panamá como hub logístico a nivel global que con diferentes actividades sigue con un crecimiento hacia un futuro prometedor en su economía.

Retos

Como argumento en contra de nuestra posición propuesta encontramos con un fenómeno climático al que Panamá se ha estado enfrentado en el último periodo. Según, Miranda, J, universidad de Chile, (2023) “La grave sequía en el Canal de Panamá ha provocado largas colas y retrasos de los barcos, causando interrupciones en el transporte marítimo y en las cadenas de suministros globales. Retraso en pagos, alza de precios y escasez son algunas de las consecuencias de este fenómeno”.

Estadísticas de tránsito

Ilustración 1: Estadísticas de tránsito



Nota: Toma de Estadísticas de Transito pancanal

Esta grafica muestra el impacto que ha tenido el fenómeno del niño en los tránsitos del canal de Panamá, según datos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) a la AFP, durante el año fiscal de 2024 por esta vía marítima pasaron 9.936 embarcaciones. Esa cifra expone un 29% menos en comparación al año fiscal anterior, cuando 14.080 buques atravesaron el canal de Panamá, la sequía redujo el paso de diario de buques de 38 a 22, sin lugar a dudas una gran reducción que afecta en la confianza generada por el canal de Panamá.

Para entender un poco el funcionamiento del canal de Panamá y por qué la sequía representa un problema para su operación es importante comprender que, Ramírez, M (2023) “La gran desventaja del Canal de Panamá, que conecta los océanos Atlántico y Pacífico, respecto a otros como el Canal de Suez, que ya puso en “jaque” la cadena de suministro global en 2021, es que opera con agua dulce y depende del aguade lluvia; y, por tanto, de la evolución del llamado cambio climático”

Según New York Times, (2024) “En Panamá, la falta de agua ha dificultado las operaciones del canal en los últimos años, y algunos expertos navieros afirman que pronto los buques podrían tener que evitar el canal por completo si el problema empeora. Un menor número de tránsitos podría significar que el gobierno de Panamá deje de recibir decenas de millones de dólares en ingresos anuales, se eleve el costo del transporte marítimo y aumenten las emisiones de gases de efecto invernadero cuando los buques opten por rutas más largas”.

La clave para solucionar este problema es establecer una segunda fuente de agua para el canal mediante la construcción de una presa en el río Indio. Durante décadas, la administración del canal evaluó esta posibilidad, especialmente a medida que la población del área metropolitana de Ciudad de Panamá crecía hasta alcanzar los 2,5 millones de habitantes, lo que

generó una mayor demanda de agua potable. Sin embargo, una antigua legislación impedía que el río formara parte de la cuenca administrada por el canal.

Para beneficio de la operación del Canal de Panamá y en busca de una solución para mitigar los problemas que genera la sequía, la Corte Suprema de Panamá ya eliminó esa restricción. Ahora, la autoridad del canal avanza con la planificación del proyecto, que tiene un plazo estimado de seis años y un costo de 1600 millones de dólares.

Pero así mismo el proyecto según New York Times, (2024) también inunda los hogares de 2000 personas, en su mayoría pobres, que tendrían que ser reubicadas y correrían el riesgo de perder sus medios para ganarse la vida.

Los responsables de llevar a cabo de este proyecto según New York Times, (2024) “Ahora las autoridades del canal se centran en ganarse el consentimiento de la población que efectivamente se encuentra en el camino. Se están estudiando lugares para reubicar a los pueblos, abriendo oficinas de divulgación en las comunidades afectadas y ampliando los esfuerzos para que cultivos comerciales como el café sustituyan a los medios de subsistencia que quedarán desplazados”.

A pesar de que como desarrollamos en el párrafo anterior, el trasladar comunidades que llevan décadas en territorios supone un gran problema y una transición que puede enfrentarse a gran resistencia por parte de los desplazados, ya que no solo se pueden estar viendo afectados en el traslado de sus hogares sino en sus actividades económicas que les permiten subsistir.

Desarrollando este argumento en contra de nuestra posición también pudimos darnos cuenta que, aunque haya opiniones que sugieren que el canal de Panamá que carga una gran responsabilidad para que el país sea considerado un hub logístico global afrontara problemas en

los siguientes años por el fenómeno del niño, ya se está trabajando en una solución que no solo resolverá los problemas generados, sino que generara un mayor tránsito en el canal.

Así mismo como surgen soluciones para los retos que afronta Panamá se siguen creando e implementando estrategias para mejorar y consolidar hacia el futuro a Panamá como un hub logístico global, explica Elvia Bustavino ex subadministradora de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), actual presidente de WISTA Panamá asegura que “El Plan Estratégico de Gobierno de Panamá 2025-2029 presenta una visión transformadora que no solo busca el crecimiento económico, sino también garantizar que este se traduzca en bienestar social y oportunidades equitativas para todos los panameños”. Según Elvia Bustavino “Panamá, tiene la oportunidad única de consolidarse en un referente global como hub logístico, mediante prácticas sostenibles integrales, manteniendo un enfoque que no solo prioriza el crecimiento económico, sino que también incorpora la equidad en las operaciones y fomente la diversidad de talento”.

Las nuevas dinámicas del mundo exigen políticas responsables con los recursos de la naturaleza es por esto que Elvia Bustavino sostiene que “el compromiso con la sostenibilidad debe ser inclusivo, asegurando que todos los panameños, independientemente de su ubicación o condición, tengan acceso a los beneficios del desarrollo logístico”.

Esto nos lleva a concluir que con los argumentos presentados Panamá no solo es en la actualidad un hub logístico global, que busca implementar estrategias para superar los retos que afronta como son las sequias de los últimos años que afectan la operación del canal, a la vez se está preparando para mejorar y generar aún más confianza en los diferentes mercados que lo consoliden como uno de los mejores hub logísticos a nivel global. La muestra de esto es que desde ya se está trabajando no solo en poder contrarrestar las afectaciones en el tránsito del canal sino en aumentar el tránsito a través del canal lo que supondría mayores ingresos.

Conclusion

Para reforzar nuestra posición encontramos que el gobierno panameño presenta 5 estrategias claves para llevar a cabo en los siguientes años como la construcción del cuarto puente sobre el Canal y el tren Panamá-David para mejorar la conectividad y atraer inversión; el desarrollo de corredores logísticos eficientes que optimizan la conexión entre puertos, aeropuertos y zonas francas; la modernización y digitalización de aduanas y procesos portuarios para reducir costos y tiempos de despacho; y la reactivación del Gabinete Logístico para fomentar la colaboración público-privada y generar soluciones que impulsen la competitividad y el desarrollo económico equitativo del país.

Es así como Panamá avanza cada año como hub logístico global, consolidando y mejorando su infraestructura, con lo que busca seguir conectando a más del 90% de países a través del canal de Panamá, con la Zona libre de Colon como la zona franca más grande del mundo, siendo un país comprometido con la sostenibilidad de los recursos naturales.

A través de este trabajo pudimos exponer diferentes argumentos en los que encontramos como todos los actores responsables de que Panamá avance y se proyecte como un hub logístico global están involucrados en su consolidación. Algunos ejemplos son las plataformas digitales probadas en los últimos años de gestión de cadenas de suministro generando una mejor eficiencia, acompañado con la digitalización de procesos aduaneros en la búsqueda de reducir tiempos y costos, y sobre todo y para mí la que año a año muestra un gran avance es la mejora que presenta Panamá en su infraestructura, una demostración de esto es la próxima construcción del ferrocarril Panamá-Chiriquí siendo una obra más que se integrara al sistema logístico panameño, reafirmando nuestra posición de la importancia de Panamá como hub logístico a nivel global.

Referencias Bibliográficas

Argote, C. A. (2025, 22 enero). Las cifras detrás de la disputa económica que desató Trump por el Canal de Panamá. Diario la República. Recuperado de <https://www.larepublica.co/globoeconomia/las-cifras-detras-de-la-disputa-economica-del-canal-de-panama-4042708>

Bustamante, M. (2020). Hub logístico de panamá y su impacto en las américas. Journal Business Science.

Canal de Panamá. (n.d.). Acciones del canal para un futuro sostenible del agua. Recuperado el 12 de diciembre de 2024, de <https://pancanal.com/acciones-del-canal-para-un-futuro-sostenible-del-agua/>

Canal de Panamá. (2025, 7 febrero). Estadísticas de Tránsito - Autoridad del Canal de Panamá. Autoridad del Canal de Panamá. Recuperado de <https://pancanal.com/estadisticas/>

El País. (2025). Foro Económico Internacional América Latina y el Caribe en Panamá. Recuperado de <https://elpais.com/internacional/2025-01-28/sergio-diaz-granados-caf-america-latina-envejece-sin-haber-resuelto-problemas-centrales-como-la-pobreza-o-la-desnutricion.html>

Enciclopedia de Características. (2017). 10 características del canal de Panamá. Recuperado el 6 de octubre de 2018; de <https://www.caracteristicas.co/canal-de-panama/>.

Gogetit Noticias pty. (23 de agosto de 2018). Panamá como líder en logística regional. Recuperado el 24 de septiembre de 2018; de <https://www.gogetit.com.pa/blog/panama-como-lider-en-logistica/>

Hathcock, B. (2013). Panama. Our World. Recuperado de <http://ez.urosario.edu.co/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=ers&AN=88391155&lang=es&site=eds-live&scope=site>

Inc., U. H. (2017). Estudio de Impacto Ambiental Categoría III Proyecto de Ampliación del Canal de Panamá Tercer Juego de Esclusas.

Indra. (n.d.). Soluciones inteligentes para la ampliación del Canal de Panamá. Recuperado el 12 de diciembre de 2024, de <https://www.indracompany.com/es/soluciones-inteligentes-ampliacion-canal-panama-1>

La Estrella de Panamá. (17 de junio de 2016). Neopanamax, a la medida de las nuevas esclusas. Recuperado el 6 de octubre de 2018; de <http://laestrella.com.pa/economia/neopanamaxmedida-nuevas-esclusas/23946190>

La logística panameña se encuentra en un momento crucial según expertos. (s. f.). 2025 Agencia de Noticias Panamá. Recuperado de <https://www.anpanama.com/La-logistica-panamena-se-encuentra-en-un-momento-crucial-segun-expertos-18173.note.aspx>

Mundo Marítimo. (n.d.). El plan estratégico que busca consolidar a Panamá como un hub logístico sostenible a nivel global. Recuperado de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/el-plan-estrategico-que-busca-consolidar-a-panama-como-un-hub-logistico-sostenible-a-nivel-global>

Negocios, E. I. Y. (s. f.). Edición Inversiones y Negocios. <https://www.revistainversionesynegocios.com/puerto-baru-camara-maritima-respalda-decision-por-el-desarrollo-de-panama-como-hub-logistico/>

Noticias de Panamá. (4 de agosto de 2018). Panamá como líder en logística regional. Recuperado el 6 de octubre de 2018; de <http://panamaaldia.news/2018/08/14/panama-como-lider-enlogistica-regional/>

Panamá: panorama general. (s. f.). World Bank. Recuperado de <https://www.bancomundial.org/es/country/panama/overview>

Panamá, N. d. (4 de agosto de 2018). Panamá como líder en logística regional.

Politécnico Grancolombiano. (n.d.). Importancia de la ampliación del Canal de Panamá. Recuperado el 12 de diciembre de 2024, de <https://www.poli.edu.co/blog/poliverso/importancia-ampliacion-canal-de-panama>

Ramírez, M. G. (2023, 8 diciembre). Qué está pasando en el Canal de Panamá. RRYP. Recuperado de <https://relacionateypunto.com/que-esta-pasando-en-el-canal-de-panama/>

Salas, D. G., & Salas, D. G. (2024, 19 octubre). Panamá se consolida como hub logístico de la región. TyN Magazine. Recuperado de <https://tynmagazine.com/panama-se-consolida-como-hub-logistico-de-la-region/>

The New York Times. (2024). Una solución disruptiva para salvar el canal de Panamá. Recuperado de <https://www.nytimes.com/es/2024/08/14/espanol/sequia-canal-panama-2024.html>

The New York Times. (2024). Sequía en el Canal de Panamá 2024. Recuperado de <https://www.nytimes.com/es/2024/08/14/espanol/sequia-canal-panama-2024.htm>

Universidad de Chile. (n.d.). Impacto económico del Canal de Panamá. Recuperado de https://fen.uchile.cl/uploads/sala_prensa/1a297eace18441e827bf2b3c6ae2da3a.pdf

Zona Libre Colon. (2024). Zona libre de colón en cifras. Recuperado de <https://www.zolicol.gob.pa/zona-libre-de-colon-en-cifras/>

Zona Libre de Colon (s.f.). Acerca de la zona libre. Recuperado el 23 de octubre de 2018; de <http://www.zolicol.gob.pa/index.php/es>