

Perspectiva de la Importancia del Canal De Panamá desde un criterio de Administración Aduanera

Perspective on the Importance of the Panama Canal from a Customs Administration Approach

Perspective de l'importance du canal de Panama selon un critère d'administration douanière

Perspectiva da importância do Canal do Panamá sob um critério de administração aduaneira

Ernesto A. Campble P.

Universidad de Panamá, Facultad de Administración Pública, Panamá

ernesto.campble@up.ac.pa

 <https://orcid.org/0009-0004-8045-5327>

DOI: <https://doi.org/10.48204/contacto.v5n1.9027>

Recibido: 16/02/2025

Aceptado: 18/04/2025

RESUMEN

El Canal de Panamá representa mucho más que una ruta de navegación: es un pilar fundamental de la identidad nacional y el eje central del desarrollo económico panameño. Si bien su contribución directa por peajes es significativa, su verdadero impacto trasciende estas cifras, generando más del 30% del PIB nacional a través del "Efecto Iman" que ejerce. Este fenómeno transforma a Panamá de un simple punto de tránsito en un Hub Logístico Multimodal de clase mundial, atrayendo operadores navieros, inversiones y una densa red de servicios conexos. La presencia del Canal ha catalizado la creación de un ecosistema logístico integral donde la mercancía ya no solo pasa, sino que se consolida, almacena y transforma, especialmente en zonas francas, añadiendo valor y diversificando la economía. Esta dinámica convierte a la Autoridad Nacional de Aduanas en un facilitador crucial, cuyo rol evoluciona de la mera recaudación fiscal —cuya base imponible CIF se ve directamente influenciada por las tarifas del Canal— hacia la garantía de agilidad y seguridad en las cadenas de suministro. La eficiencia aduanera, mediante modernas herramientas de gestión de riesgo y digitalización, se convierte así en el complemento indispensable que potencia la ventaja competitiva otorgada por la vía acuática. En definitiva, la sinergia entre la ingeniería

del Canal y la administración aduanera moderna consolida a Panamá como el corazón logístico de las Américas, donde la gestión del comercio exterior es tan vital como la propia operación de las esclusas.

Palabras clave: Canal de Panamá, Hub Logístico, Gestión Aduanera, Valor Agregado, Comercio Exterior

ABSTRACT

The Panama Canal represents much more than a shipping route: it is a fundamental pillar of national identity and the central axis of Panamanian economic development. Although its direct contribution through tolls is significant, its real impact goes beyond these figures, generating more than 30% of the national GDP through the "Iman Effect" it exerts. This phenomenon transforms Panama from a simple transit point into a world-class Multimodal Logistics Hub, attracting shipping operators, investments and a dense network of related services. The presence of the Canal has catalyzed the creation of an integral logistics ecosystem where merchandise no longer only passes through, but is consolidated, stored and processed, especially in free zones, adding value and diversifying the economy. This dynamic makes the National Customs Authority a crucial facilitator, whose role evolves from mere tax collection -whose CIF taxable base is directly influenced by the tariffs of the Canal- to the guarantee of agility and security in the supply chains. Customs efficiency, through modern risk management tools and digitization, becomes the indispensable complement that enhances the competitive advantage conferred by the waterway. In short, the synergy between the engineering of the Canal and the modern customs administration consolidates Panama as the logistic heart of the Americas, where the management of foreign trade is as vital as the operation of the locks itself.

Keywords: Panama Canal, Logistics Hub, Customs Management, Value Added, Foreign Trade

Introducción

La importancia del Canal de Panamá para los panameños tiene tantos significados que sobrepasan los análisis de opinión, se presenta como la explicación más natural a un proceso de auto identidad, desde cualquier punto de vista el Canal de Panamá es un símbolo de identidad nacional pero, también es más que esto en la cúspide del modelo de administración al que aspiramos los panameños, es parte del polo de desarrollo más importante del país, responde a más del 30% del PIB nacional, es una de las maravillas modernas del mundo.

Sin embargo, cuando consideramos este mismo elemento desde el punto de vista de las aplicaciones prácticas de la organización aplicada al comercio exterior y con mayor especificación al modelo de gestión aduanal, su importancia se magnifica. Para desarrollar de forma más explícita permítanme decodificar conceptos técnicos que podríamos no tener claro.

Algunas de las rutas más importantes de comercio del mundo pasan por el canal de Panamá: a) Costa este EE. UU. con Asia (especialmente China y Japón); b) Costa este de EE.UU. y Costa oeste de Sur América; c) Costa a costa de Sur América; Europa; d) Costa oeste de Sur América; Costa Oeste de EE.UU.; e) Costa oeste de Centroamérica; y f) además de otras rutas comerciales adicionales del mundo.

Es importante también mencionar que existen otras rutas marítimas que conectan el océano Atlántico y el Pacífico como el estrecho de Magallanes, sin embargo, los factores exógenos como la logística de tiempos, infraestructura y condiciones climáticas hace de esta una ruta menos deseable para las corporaciones de transporte marítimo internacional.

Otro elemento de trascendental importancia para el análisis es que efectivamente en el año 2024 según cifras oficiales se dieron 11,240 cruces por el Canal de Panamá de naves de distinto calado señalando el interesante número de 210,306,847 TEU. entiéndase por TEU una unidad de medida estandarizado, su significado en inglés es (Twenty foot equivalent Unit) o el equivalente a un contenedor de 20 pies, indica la capacidad de carga, en otras palabras, el anagrama TEU es la capacidad de carga que tiene un contenedor estándar de 20 ft, esta medida se utiliza como referencia, para calcular la capacidad de los buques portacontenedores, así como para determinar las tarifas de envío y los costos de transporte. No se refiere a un contenedor físico en sí sino a una unidad de medida que representa la capacidad de carga de un contenedor estándar de 20 ft, los contenedores pueden variar en tamaño y longitud, pero el TEU se utiliza como una medida estándar para facilitar la comparación y el cálculo de la capacidad de carga en el transporte marítimo.

Solo en el periodo del año fiscal 2024 nuestro Canal genero B/. 3,381 millones, sin considerar todo lo generado de forma indirecta en sus operaciones que es donde comienza el contacto con el área de nuestra experticia, al 31 de diciembre 2024 se detectaron 859 empresas registradas como operadores navieros directos, siendo conscientes de las existencias de varias otras compañías que operan como intermediarias o como subsidiarias en el tema marítimo.

Si bien la Autoridad Nacional de aduanas de Panamá aún no ha publicado las cifras oficiales de recaudación de impuestos de aduana para el año 2024 podemos analizar tendencias históricas y factores relevantes para realizar una estimación informada.

La recaudación de impuestos de aduana en Panamá ha mostrado un crecimiento constante impulsado por el aumento del comercio internacional (ojo elemento potencializado por la atracción de negocios y subsecuente cargas que giran y operan en nuestra periferia por nuestro Canal), sin restarle merito a la eficiencia en la gestión aduanera panameña y la alta calidad de nuestros operadores nacionales (tanto en lo público como en lo privado) además tenemos una base legal y procedimental de las más ágiles en la región fortaleciendo nuestra capacidades competitivas; siendo conscientes de que son aún perceptibles.

Es crucial considerar que factores externos deben ser considerados en esta estimación, entre ellas tenemos: a) La situación económica global y las fluctuaciones en el comercio; b) El volumen de Comercio internacional; c) Las políticas arancelarias; d) La situación económica global; y e) La eficiencia en la gestión aduanera la modernización y optimización de los procesos aduaneros (Zamora Torres & Navarro Chávez, 2015).

La estimación de recaudación teniendo en cuenta las tendencias históricas y los factores antes mencionados nos llevan a considerar una recaudación de impuestos de aduana en Panamá para el año 2024 con niveles ligeramente superiores a los periodos anteriores y este fue de B/. 1,397,659,387 para el periodo 2023.

Considere que la base imponible para determinación de impuestos de aduanas en toda Centroamérica incluyendo Panamá es el valor en aduanas concebido Como CIF (otro anagrama que implica la terminología de costo, seguro y flete) costo entendamos por el costo o precio realmente pagado o por pagar de la mercancías, el seguro o un estimado del valor de la mercancía formalizado en nuestro sistemas aduanal como el 1% del valor realmente pagado o por pagar de la mercancía (ajuste del resabio del libro tercero ya derogado del Código Fiscal Panameño) pero que a pesar de su derogación por resolución publicado en gaceta oficial tomo vida jurídica nuevamente y es actualmente vigente, y finalmente el flete o costo de transporte internacional de la mercancía, el cual es nuevamente afectado de forma indirecta por la existencia del Canal de Panamá con su polo de desarrollo atrayendo a múltiples operadores logísticos marítimos a nuestro suelo y por que la determinación del costo de peaje incide en el valor del flete que es el costo de servicio de transporte.

Este es siquiera el principio de una discusión mucho más profunda sobre cómo el Canal de Panamá influye y afecta la recaudación fiscal los criterios aplicables a las normativas inclusive la distinta forma de servicio que son administradas y controladas por la Autoridad Nacional de aduanas y los servicios aduaneros en Panamá.

Avanzando en esta línea, es crucial decodificar cómo esta actividad masiva, medida en más de 210 millones de TEU, se traduce en desafíos y oportunidades operativas concretas para la administración aduanera panameña:

El "Efecto Iman" del Canal y la Creación de un Hub Logístico Multimodal

La presencia del Canal actúa como un poderoso imán para la industria logística global. Esa concentración de 859 operadores navieros directos y sus subsidiarias no solo paga peajes, sino que establece centros de distribución, hubs logísticos y sedes regionales en Panamá. Esto transforma la función aduanera de ser meramente fiscalizadora a ser un facilitador de cadenas de suministro. La mercancía ya no solo "pasa de largo"; una parte significativa se descarga en puertos panameños (Balboa, Cristóbal, PSA, TCP, etc.) para ser: a) Consolidada o Desconsolidada: Agrupando cargas de distintos orígenes o dividiendo

contenedores completos para su redistribución; b) Almacenada en Zonas Francas: Donde puede permanecer en régimen de suspensión de impuestos, transformarse (valor agregado) y reexportarse; y c) Re-embarcada en Rutas de Alimentación (Feeder Routes): Hacia puertos secundarios del Caribe y Pacífico que los buques de gran calado no pueden servir directamente.

Cada una de estas operaciones representa un acto aduanero distinto, generando documentación (Declaraciones de Tránsito, Manifiestos de Carga, Declaraciones Juradas de Mercancías) y requiriendo controles específicos por parte de la Aduana panameña.

El Canal de Panamá actúa como el eje central de un imán de clase mundial. Su fuerza de atracción no se limita a que los buques pasen por sus esclusas, sino que genera un campo gravitacional que atrae inversiones, empresas, talento e infraestructura complementaria, transformando a Panamá de un punto de tránsito en un Centro de Valor Logístico Integral.

De Puerto de Tránsito a Plataforma de Valor Agregado

La evolución crítica es que la mercancía deja de ser "carga en tránsito" para convertirse en "carga con valor agregado en territorio panameño". Esto se materializa a través de varios regímenes aduaneros y operativos:

- a) **Almacenamiento y Consolidación:** Los puertos de Balboa y Cristóbal, junto con los almacenes cercanos, se convierten en plataformas donde los contenedores se abren. Un importador puede traer carga de diferentes proveedores en Asia (China, Vietnam, Corea) en volúmenes menores al contenedor completo (LCL - Less than Container Load). Esta carga se consolida en un solo contenedor en un almacén en Panamá para ser reexportada a un destino final en Centroamérica o el Caribe. Aquí, la Aduana no solo supervisa la importación temporal para su reexportación, sino que debe auditar los procesos de consolidación para garantizar la trazabilidad y correcta clasificación arancelaria de cada ítem.
- b) **Las Zonas Francas: El Epicentro del Valor Agregado:** Este es el elemento más representativo del "efecto imán". Las Zonas Francas (como la Zona Libre de Colón, la segunda más grande del mundo) son territorios extra-aduaneros donde las empresas pueden almacenar, manufacturar, ensamblar y reempaquetar mercancías con beneficios fiscales. Un ejemplo práctico: Una empresa importa componentes electrónicos de Taiwán y los introduce en una Zona Franca. Allí, ensambla estos componentes en dispositivos terminados, utilizando mano de obra panameña. Luego, ese producto final puede ser reexportado a mercados de Estados Unidos o Europa. El papel de la Aduana aquí es crucial y complejo: debe controlar la entrada y salida de mercancías de la zona, verificar el cumplimiento de las reglas de origen (especialmente bajo TLCs), y calcular los impuestos correspondientes si una parte de esa mercancía se nacionaliza para el mercado panameño.

La Conectividad Multimodal: La Red que Teje el Hub

Un hub no es tal si solo tiene un modo de transporte. La genialidad del sistema panameño es la integración multimodal que se ha desarrollado alrededor del Canal:

- a) **Conexión Interportuaria:** El Canal conecta los puertos del Pacífico (Balboa, PSA Panama International Terminal) con los del Atlántico (Cristóbal, Manzanillo International Terminal). Una carga puede descargarse en Balboa, cruzar el istmo por el Canal, y ser cargada en Cristóbal en el mismo buque. Pero también puede descargarse en Balboa, despacharse por aduana, y ser transportada por ferrocarril o carretera hasta un puerto del Atlántico (o viceversa) para ser embarcada en un buque diferente. Esto ofrece flexibilidad operativa y resiliencia a las navieras.
- b) **El Ferrocarril de Panamá y la Carretera Panamericana:** Estas dos infraestructuras terrestres son las venas del hub. Permiten el transporte terrestre de contenedores entre océanos en cuestión de horas, complementando y, a veces, compitiendo con la ruta marítima del Canal para ciertos tipos de tráfico. Para la Aduana, esto implica gestionar tránsitos aduaneros internacionales por vía terrestre, asegurando que la carga que sale de una costa con destino a otra esté perfectamente sellada y controlada hasta su punto de embarque.

El Atractivo para los Operadores Logísticos Globales:

La concentración de negocio atrae a los principales actores. La presencia de gigantes como Maersk, CMA CGM, COSCO o Hapag-Lloyd no se limita a tener oficinas. Establecen centros de operaciones regionales, centros de llamadas, y hasta "*hubs de emergencia*" para sus flotas (Montero Villalobos, 2024). Cuando hay congestión en otros puertos globales o crisis de fletes, la infraestructura panameña se convierte en una válvula de seguridad. Esto genera un círculo virtuoso: más operadores significan más competencia, lo que abarata los fletes y hace a Panamá aún más atractiva.

Implicaciones para la Autoridad Nacional de Aduanas

Este ecosistema complejo impone demandas de primer nivel a la aduana:

- a) **Gestión de Riesgos Avanzada:** No se puede revisar físicamente cada uno de los millones de TEU. La Aduana debe usar inteligencia de datos y perfiles de riesgo para focalizar sus inspecciones en los envíos de mayor riesgo, agilizando el flujo del comercio legítimo (Castro Renero, 2024).
- b) **Interoperabilidad de Sistemas:** Los sistemas aduaneros (como e-NAUNA) deben "hablar" con los sistemas portuarios, las navieras y la Ventanilla Única, creando un hilo digital de información que precede y sigue a la carga física.

- c) Especialización de los Agentes: Los agentes de aduana y el personal de la ANA deben especializarse en los intrincados regímenes de Zonas Francas, tránsitos aduaneros y despachos anticipados.

El "Efecto Iman" convierte al Canal de Panamá de una maravilla de la ingeniería en una plataforma de creación de riqueza multidimensional. Panamá ya no vende solo "paso de agua", vende eficiencia, valor agregado, resiliencia en la cadena de suministro y un ecosistema de servicios logísticos integrados. La Aduana es el sistema nervioso central de este hub, el ente que, al garantizar seguridad y agilidad, permite que este complejo organismo económico funcione a su máxima capacidad, justificando así su contribución monumental al PIB nacional que va mucho más allá de los B/. 3,381 millones en peajes.

La Determinación del Valor CIF: Un Concepto Dinámico Influenciado por el Peaje

Se ha señalado acertadamente que la base imponible en Panamá es el valor CIF. El componente de "Flete" (F) en esta ecuación está directamente influenciado por el costo del peaje del Canal. Las navieras internalizan este costo en sus tarifas de transporte. Por lo tanto, el Canal de Panamá tiene un impacto directo y cuantificable en la base imponible de los impuestos de importación de una gran parte de las mercancías que entran al país (Vazquez Santillan, 2019).

Un ejemplo práctico: Un contenedor con bienes importados desde China cuyo valor FOB (Free On Board) en Shanghai es de \$50,000, tendrá un valor CIF en Panamá que incluirá el flete marítimo. Dicho flete incorpora una porción correspondiente al peaje del Canal. Una fluctuación en las tarifas de peaje, como las implementadas recientemente debido a los niveles de agua en el Gatún, puede, en una escala macro, afectar levemente el monto total de la recaudación aduanera a través de este mecanismo.

La Aduana como Garante de la Agilidad en un Nodo Crítico Global

La eficiencia del Canal no termina en las esclusas; se extiende a la velocidad con la que la carga puede ser despachada en los puertos adyacentes. Cualquier cuello de botella en la aduana se traduce en costos de demora (demurrage y detention) para las navieras y consignatarios, erosionando la ventaja competitiva que ofrece el Canal. Esto ha impulsado a la Autoridad Nacional de Aduanas a implementar y modernizar figuras clave ver tabla 1.

Tabla 1

Figuras clave para la implementación y modernización para agilidad aduanera

Elemento clave	Descripción
Despacho Anticipado	Permitir el inicio del trámite aduanero incluso antes de que la mercancía haya llegado físicamente al puerto, utilizando documentos electrónicos.

Operador Económico Autorizado (OEA)	Certificar a los importadores/exportadores más confiables, otorgándoles beneficios como menor escrutinio y despacho prioritario. Esto incentiva a las grandes corporaciones a establecerse y operar bajo los más altos estándares de seguridad y cumplimiento.
Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)	Integrar en una sola plataforma digital los trámites de todas las entidades gubernamentales involucradas (Aduana, Sanidad Animal, Vegetal, etc.), reduciendo tiempos y trámites burocráticos.

Fuente. Elaboración propia.

El Canal de Panamá, por lo tanto, no es solo un generador de riqueza por peajes, sino el núcleo de un ecosistema logístico complejo que multiplica el valor y la criticidad de la gestión aduanera. La Aduana panameña tiene la tarea de equilibrar un control efectivo que protege al fisco y al territorio nacional, con una agilidad que no solo no entorpezca, sino que potencie la competitividad global de la ruta panameña. La estimación de recaudación para 2024 que usted menciona, ligeramente superior a los B/. 1,397 millones de 2023, es un reflejo de este ecosistema en funcionamiento, donde la sinergia entre la vía acuática y la eficiencia en tierra se convierten en los dos pilares de la renta económica nacional.

Conclusiones

El Canal de Panamá trasciende con creces su función primordial como ruta de tránsito marítimo. Lejos de ser simplemente una ingeniosa obra de ingeniería que acorta distancias, se ha erigido como el núcleo gravitacional de un ecosistema socioeconómico complejo y dinámico. Para la nación panameña, es mucho más que una fuente de ingresos por peajes; es un pilar fundamental de su identidad nacional, un símbolo tangible de su soberanía y la encarnación de su capacidad para administrar y potenciar un activo de clase mundial. El Canal es, en esencia, la columna vertebral sobre la cual se ha construido la aspiración panameña de convertirse en un centro logístico global.

Desde una perspectiva práctica, el "Efecto Iman" del Canal es su legado económico más transformador. Al atraer una concentración sin igual de operadores navieros, inversión extranjera directa y talento especializado, ha catalizado la creación de un Hub Logístico Multimodal integral. Este ecosistema, que abarca puertos de aguas profundas, zonas francas, conexiones ferroviarias y una pujante industria de servicios, ha multiplicado exponencialmente su contribución al PIB. La mercancía ya no solo transita; se consolida, se transforma, se almacena y se redistribuye, añadiendo valor en cada etapa y posicionando a Panamá como un actor estratégico e indispensable en las cadenas de suministro globales.

Finalmente, este panorama subraya la relación simbiótica y crítica entre la vía acuática y la gestión aduanera. La Autoridad Nacional de Aduanas deja de ser un mero ente recaudador para convertirse en el facilitador esencial que da agilidad y seguridad jurídica a todo el sistema. La eficiencia en los procesos aduaneros—a través de la ventanilla única, el despacho anticipado y la gestión moderna de riesgos—es lo que permite materializar la ventaja competitiva que el Canal ofrece. En última instancia, el éxito del Canal de Panamá y el futuro económico de la nación descansan no solo en el agua de sus esclusas, sino en la

capacidad de su administración portuaria y aduanera para mantener el flujo ágil, seguro y confiable de comercio, consolidando así el destino de Panamá como el corazón logístico de las Américas.

Referencias bibliográficas

- Castro Renero, Sonia. (2024). *Nuevas tecnologías aplicadas al tráfico marítimo*. <https://repositorio.unican.es/xmlui/handle/10902/34780>
- Montero Villalobos, Kris. (2024). *Implicaciones de las estrategias competitivas de las empresas navieras sobre el modelo de negocio de consolidadores de carga: Estudio de caso de las empresas operando en Costa Rica 2013-2023*. <http://hdl.handle.net/11056/28539>
- Vazquez Santillan, Cristian Asahi. (2019). *El cobro del peaje en carreteras: Análisis y propuesta para camiones de carga en México*. <https://ri-ng.uaq.mx/handle/123456789/1457>
- Zamora Torres, América Ivonne, & Navarro Chávez, José César Lenin. (2015). Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional. *Contaduría y Administración*, 60(1), 205-228. [https://doi.org/10.1016/S0186-1042\(15\)72152-2](https://doi.org/10.1016/S0186-1042(15)72152-2)

Conflicto de interés

Los autores de este trabajo declaran no tener conflicto de interés.

Información adicional

La correspondencia y las solicitudes de materiales sobre este escrito deben dirigirse al autor al correo electrónico proporcionado.