

# Canal de Panamá, flujos financieros y mercados de capital en el rol geoeconómico panameño del comercio global

## Panama Canal, Financial Flows, and Capital Markets in Panama's Geoeconomic Role in Global Trade

Norman Luis Araúz Mojica<sup>1</sup>, Dayra Dariela Vega Vega<sup>2</sup> y Demetrio Riquelme<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Universidad de Panamá, normanarauz@up.ac.pa, <https://orcid.org/0009-0004-6460-8004>, Panamá

<sup>2</sup>Universidad de Panamá, dayra.vega@up.ac.pa, <https://orcid.org/0000-0003-2129-4848>, Panamá

<sup>3</sup>Universidad de Panamá, demetrio.riquelme@up.ac.pa, <https://orcid.org/0009-0001-2332-4644>, Panamá

---

### Información del Artículo

#### *Trazabilidad:*

Recibido 14-01-2026

Revisado 15-01-2026

Aceptado 15-02-2026

---

#### *Palabras Clave:*

Canal de Panamá  
Cadenas globales de valor  
Centros financieros  
Geoeconomía  
Mercados de capital

---

#### *Keywords:*

Capital markets  
Financial centers  
Geoeconomics  
Global value chains  
Panamá Canal

---

### RESUMEN

Este artículo analiza el rol geoeconómico de Panamá en el comercio global a partir de la articulación entre el Canal, los flujos financieros y los mercados de capital. El problema de investigación se centra en comprender cómo una infraestructura estratégica de tránsito interoceánico se convierte en un mecanismo de intermediación económica que influye en la inserción del país en las cadenas globales de valor y en la configuración de un hub logístico-financiero. El enfoque integra un análisis descriptivo de indicadores operativos del Canal, desempeño portuario, estructura del sistema financiero y dinámica del mercado de capitales, complementado con una lectura geoeconómica sobre dependencia comercial y exposición a ciclos externos. Los hallazgos evidencian que la conectividad marítima y la capacidad de transbordo impulsan servicios financieros asociados al comercio, fortalecen la intermediación bancaria y favorecen el uso de instrumentos de deuda para financiar infraestructura y expansión logística. A la vez, se identifican vulnerabilidades vinculadas a la concentración de rutas y a la transmisión de condiciones monetarias internacionales. Se concluye que la competitividad sistémica de Panamá depende de sostener la sinergia entre infraestructura, estabilidad institucional y profundización financiera para adaptarse a la reconfiguración del comercio global.

---

### ABSTRACT

This article examines Panama's geoeconomic role in global trade through the interaction between the Panama Canal, international financial flows, and capital markets. The research problem focuses on how a strategic interoceanic corridor evolves from a transit asset into an economic intermediation mechanism that shapes Panama's position within global value chains and consolidates a logistics-financial hub. The study applies a descriptive analytical approach combining operational indicators of canal activity, port performance, the structure of the financial system, and capital market dynamics, framed within a geoeconomic perspective that highlights dependency patterns and exposure to external cycles. Findings indicate that maritime connectivity and transshipment intensity stimulate trade-related financial services, reinforce banking intermediation, and support the predominance of debt instruments as a channel for funding infrastructure and logistics expansion. At the same time, results reveal structural vulnerabilities linked to route concentration and the transmission of global monetary conditions. The article concludes that Panama's systemic competitiveness relies on sustaining the synergy between strategic infrastructure, institutional stability, and financial deepening to respond effectively to a changing architecture of global trade.

---

## INTRODUCCIÓN

La geoeconomía se ha consolidado como un marco analítico fundamental para comprender la evolución del comercio global en un contexto caracterizado por una creciente interdependencia económica, rivalidad entre potencias y reconfiguración de las cadenas de valor internacionales. A diferencia de los enfoques tradicionales que privilegiaban el uso del poder militar o diplomático, la geoeconomía pone el énfasis en el empleo estratégico de instrumentos económicos como el comercio, la inversión, las finanzas, la tecnología y la infraestructura para alcanzar objetivos de poder y posicionamiento internacional, integrando de manera explícita la lógica del mercado con consideraciones de seguridad y soberanía. En este escenario, el comercio global deja de ser interpretado únicamente como un mecanismo de eficiencia y generación de bienestar y pasa a concebirse como un espacio de competencia estratégica, donde los Estados y otros actores relevantes utilizan su capacidad económica para influir en flujos comerciales, condicionar dependencias y reforzar su influencia sistémica. (Souto y otros, 2025).

De igual manera, la geoeconomía emerge como un enfoque analítico clave para comprender el comercio global contemporáneo, al evidenciar cómo los Estados han desplazado progresivamente el eje de la competencia internacional desde el control territorial y la coerción militar hacia el uso estratégico de instrumentos económicos. En un contexto de globalización avanzada, interdependencia productiva y fragmentación del orden internacional, el comercio deja de operar exclusivamente bajo criterios de eficiencia y liberalización para convertirse en un espacio de disputa por poder, influencia y hegemonía. Así, políticas comerciales, flujos de capital, acceso a mercados, control de recursos estratégicos y dominio tecnológico se articulan como herramientas mediante las cuales los Estados buscan asegurar ventajas estructurales dentro del sistema económico internacional. La apertura comercial y la integración de mercados, lejos de diluir el papel del Estado, han reforzado su capacidad de intervención selectiva, especialmente frente al ascenso de potencias emergentes y la reconfiguración de los centros de gravedad del comercio mundial. (Umaña, 2022).

### **Rol estratégico del Canal de Panamá en las cadenas globales de valor**

El Canal de Panamá desempeña un papel estratégico fundamental dentro de las cadenas globales de valor al actuar como un nodo logístico que articula flujos comerciales, productivos y financieros entre Asia, América y Europa, reduciendo tiempos, costos y riesgos asociados al transporte interoceánico. Su relevancia trasciende la función de infraestructura de tránsito, ya que incide directamente en la organización espacial de la producción y en la toma de decisiones de empresas multinacionales que fragmentan sus procesos a escala global. Al facilitar la conexión eficiente entre mercados de origen y destino, el Canal contribuye a la consolidación de Panamá como plataforma logística y de servicios, favoreciendo la localización de actividades de alto valor agregado como distribución regional, financiamiento comercial, seguros y gestión de inventarios. En el contexto de la reconfiguración de las cadenas globales de valor marcada por estrategias de diversificación, resiliencia y relocalización parcial el Canal se posiciona como un activo geoeconómico que permite a las empresas optimizar sus redes productivas y responder con mayor flexibilidad a disrupciones logísticas y tensiones geopolíticas. (Álvarez, 2025).

Asimismo, el Canal de Panamá cumple un rol estratégico central dentro de las cadenas globales de valor al funcionar como un nodo logístico que no solo articula el tránsito interoceánico de mercancías, sino que reconfigura la organización productiva y distributiva del comercio internacional. Su operación genera un efecto de atracción que trasciende el simple paso de buques, impulsando la concentración de servicios logísticos, financieros y comerciales que permiten a las empresas integrar actividades de consolidación, almacenamiento, transformación y redistribución de mercancías en territorio panameño. Esta dinámica convierte al Canal en un habilitador clave de la fragmentación internacional de la producción, al reducir costos de transporte, acortar tiempos de entrega y aumentar la confiabilidad de las cadenas de suministro, factores determinantes en la localización de eslabones de valor agregado. En este contexto, Panamá deja de ser únicamente un punto de tránsito para convertirse en una plataforma logística y de servicios que facilita la inserción eficiente de empresas y países en las cadenas globales de valor, fortaleciendo la resiliencia operativa frente a disrupciones logísticas y tensiones geoeconómicas. (Campble, 2025).

### **Flujos financieros internacionales y centros financieros**

Los flujos financieros internacionales constituyen hoy un componente central de la globalización económica, al articular la movilidad de capitales, inversiones y servicios financieros entre economías con distintos niveles de desarrollo. En este contexto, los centros financieros internacionales emergen como nodos estratégicos que facilitan la intermediación, la canalización del ahorro global y la asignación eficiente del capital, aprovechando marcos regulatorios especializados, infraestructuras financieras avanzadas y conectividad con los mercados de capitales. Sin embargo, esta centralidad también los expone a riesgos

sistémicos asociados a la volatilidad financiera, la asimetría de información y la posible inserción de flujos ilícitos, lo que obliga a reforzar mecanismos de supervisión, transparencia y cumplimiento de estándares internacionales. En economías abiertas y de vocación logística como Panamá, la interacción entre flujos financieros internacionales y centros financieros no solo amplifica su rol geoeconómico, sino que condiciona su reputación, su acceso a corresponsalías bancarias y su capacidad de integrarse de manera sostenible a la nueva arquitectura del comercio global, donde la confianza y la estabilidad institucional se han convertido en activos tan relevantes como el capital mismo (Rubatino, 2022).

Así también, los flujos financieros internacionales representan un eje estructural de la economía global contemporánea, al permitir la circulación transfronteriza de capitales que financian el comercio, la inversión y la innovación productiva, pero también al transmitir riesgos y ciclos financieros entre regiones. En este marco, los centros financieros internacionales cumplen una función clave como plataformas de intermediación que concentran servicios bancarios, mercados de capitales y mecanismos de gestión de liquidez, articulando actores públicos y privados en redes altamente interconectadas. Su competitividad se sustenta en factores como la estabilidad macroeconómica, la profundidad de los mercados, la seguridad jurídica y la calidad regulatoria, elementos que facilitan la canalización eficiente del ahorro global hacia oportunidades de inversión. No obstante, esta centralidad implica desafíos crecientes en términos de supervisión, transparencia y coordinación internacional, ya que la intensificación de los flujos financieros exige marcos institucionales capaces de mitigar la volatilidad, prevenir distorsiones y preservar la confianza sistémica. (Salas & Alfaro, 2022).

### **Mercados de capitales y Hubs logísticos-financieros**

Los mercados de capitales desempeñan un papel estratégico en la consolidación de los Hubs logísticos-financieros, al proveer los mecanismos de financiamiento, inversión y gestión de riesgos que sostienen las cadenas globales de comercio. En estos espacios, la convergencia entre infraestructura logística avanzada, servicios financieros especializados y acceso a instrumentos del mercado de capitales permite movilizar recursos a gran escala, optimizar costos y reducir los tiempos asociados al comercio internacional. Los Hubs logísticos-financieros no solo facilitan el tránsito físico de mercancías, sino que también actúan como plataformas de intermediación donde se estructuran emisiones de deuda, financiamiento comercial, seguros y derivados vinculados a la actividad portuaria y al transporte global. En economías abiertas y estratégicamente ubicadas, como Panamá, esta articulación fortalece la capacidad de atraer capitales internacionales, mejora la eficiencia del uso del capital y amplifica el rol geoeconómico del territorio, integrándolo de manera activa a la nueva arquitectura del comercio global, donde la competitividad depende tanto de la conectividad logística como de la profundidad y sofisticación de los mercados financieros. (Riveros, 2025).

En cuanto a los mercados de capitales constituyen un pilar fundamental en la configuración de los Hubs logísticos-financieros, al proporcionar los instrumentos de financiamiento, inversión y gestión de riesgos que permiten articular de manera eficiente los flujos comerciales y productivos a escala global. En estos espacios convergen infraestructuras logísticas de alta conectividad con sistemas financieros sofisticados, lo que facilita la movilización de capitales, la estructuración de operaciones de comercio internacional y el acceso a financiamiento especializado para actividades portuarias, de transporte y servicios conexos. La interacción entre mercados de capitales y Hubs logísticos-financieros potencia economías de escala, reduce costos de transacción y mejora la asignación del capital, fortaleciendo la competitividad de los territorios que los albergan. En el caso de Panamá, esta sinergia se traduce en una plataforma geoeconómica que integra logística, servicios financieros y mercados de capitales, consolidando su rol estratégico en la nueva arquitectura del comercio global, donde la eficiencia financiera y la conectividad logística se convierten en factores decisivos para la atracción de inversión y la sostenibilidad del crecimiento económico. (Toro, 2025).

### **Nueva arquitectura del comercio global (nearshoring, friendshoring, multipolaridad)**

La nueva arquitectura del comercio global se caracteriza por una reconfiguración profunda de las cadenas de valor internacionales, impulsada por la combinación de tensiones geopolíticas, disrupciones logísticas y una mayor prioridad otorgada a la seguridad económica, lo que ha dado lugar a estrategias como el nearshoring y el friendshoring. Estas dinámicas reflejan un desplazamiento desde un modelo de hiperglobalización centrado exclusivamente en la eficiencia hacia otro en el que la proximidad geográfica, la afinidad política y la resiliencia de los suministros adquieren un peso creciente. En este contexto, la emergencia de un orden económico multipolar redefine los flujos comerciales y financieros, fragmentando los centros tradicionales de poder y fortaleciendo polos regionales con capacidades productivas, logísticas y financieras integradas. Para economías estratégicamente ubicadas como Panamá, esta transformación abre oportunidades para repositionarse como plataforma clave en la articulación de rutas comerciales,

servicios logísticos y financieros, adaptándose a un entorno internacional más regionalizado, competitivo y condicionado por criterios geoeconómicos que trascienden la lógica clásica del libre comercio (Grynspan, 2024).

Del mismo modo, la nueva arquitectura del comercio global refleja una transformación estructural de las dinámicas productivas y comerciales, marcada por la búsqueda de mayor resiliencia frente a choques geopolíticos, sanitarios y financieros, lo que ha impulsado estrategias como el nearshoring y el friendshoring. Estas modalidades responden a la necesidad de acortar y regionalizar las cadenas de valor, priorizando la proximidad geográfica y la afinidad política como criterios para la localización de la producción y la inversión, en detrimento del modelo tradicional basado exclusivamente en la eficiencia de costos. Paralelamente, el avance hacia un orden económico multipolar ha reducido la centralidad de los polos tradicionales de poder, dando lugar a una mayor dispersión de flujos comerciales, financieros y logísticos entre regiones emergentes. En este escenario, el comercio internacional se articula crecientemente bajo una lógica geoeconómica, donde la seguridad de los suministros, la estabilidad institucional y la capacidad de adaptación a entornos fragmentados adquieren un rol decisivo. (Novak & Namihas, 2023).

### **Panamá como plataforma logística, financiera y de servicios**

Panamá se ha consolidado como una plataforma logística, financiera y de servicios de alcance regional y global gracias a la articulación de su posición geográfica estratégica, la infraestructura asociada al Canal de Panamá y un ecosistema institucional orientado a facilitar el comercio y la inversión internacional. La convergencia entre puertos modernos en ambos océanos, conectividad multimodal, zonas francas y plataformas logísticas especializadas permite optimizar los flujos de mercancías, reducir costos de transacción y ofrecer servicios de valor agregado a las cadenas globales de suministro. A ello se suma un centro financiero internacional que provee financiamiento, seguros, servicios bancarios y estructuras corporativas que respaldan las operaciones logísticas y comerciales, reforzando la interdependencia entre logística y finanzas. Este modelo integrado ha favorecido la atracción de inversión extranjera, el desarrollo de servicios empresariales y la especialización del país como nodo de redistribución y gestión de flujos comerciales, posicionando a Panamá como un hub geoeconómico clave dentro de la nueva arquitectura del comercio global, donde la eficiencia operativa, la conectividad y la provisión de servicios avanzados son determinantes para la competitividad internacional (Bernal, 2025).

Igualmente, Panamá se ha configurado como una plataforma logística, financiera y de servicios de relevancia estratégica al integrar su ubicación geográfica privilegiada con un sistema financiero profundo y una infraestructura orientada al comercio internacional. El Canal de Panamá actúa como eje articulador de flujos marítimos globales, mientras que la conectividad portuaria, aeroportuaria y terrestre, junto con zonas económicas especiales, permite ofrecer servicios logísticos de alto valor agregado que optimizan las cadenas de suministro regionales y globales. Este entramado se complementa con un centro financiero internacional caracterizado por elevados niveles de intermediación, solvencia bancaria y dinamismo del mercado de capitales, lo que facilita el financiamiento del comercio, la inversión y las actividades empresariales vinculadas a la logística y los servicios corporativos. La interacción entre logística, finanzas y servicios profesionales posiciona a Panamá como un nodo funcional dentro de la nueva arquitectura del comercio global, donde la eficiencia operativa, la capacidad de canalizar capitales y la provisión de servicios especializados refuerzan su rol geoeconómico como hub regional, aunque dicho posicionamiento depende crecientemente del fortalecimiento institucional, la credibilidad fiscal y la adaptación a un entorno internacional más volátil y competitivo (Araúz & Vega, 2025).

### **Relación entre infraestructura estratégica y desarrollo financiero**

La relación entre la infraestructura estratégica y el desarrollo financiero es de carácter sistémico y bidireccional, ya que la disponibilidad de infraestructura moderna y eficiente actúa como un habilitador fundamental para la profundización financiera, la movilización del ahorro y la expansión de los mercados de capitales. La inversión en infraestructuras clave como transporte, logística, energía y telecomunicaciones reduce costos de transacción, mejora la productividad y genera certidumbre para los agentes económicos, creando un entorno propicio para la inversión pública y privada. A su vez, un sistema financiero desarrollado facilita el financiamiento de proyectos de infraestructura mediante instrumentos de largo plazo, asociaciones público-privadas y mecanismos de intermediación que distribuyen riesgos y optimizan la asignación de recursos. En economías abiertas e integradas al comercio global, esta complementariedad se traduce en un círculo virtuoso donde la infraestructura estratégica fortalece la competitividad y la estabilidad macroeconómica, mientras el desarrollo financiero amplía la capacidad de sostener y escalar dichas inversiones. (Moreno y otros, 2025).

Así también es muy estrecha y complementaria, la relación entre la infraestructura estratégica y el desarrollo financiero ya que la disponibilidad de infraestructura moderna y eficiente crea las condiciones necesarias

para la profundización de los sistemas financieros y la expansión de los mercados de capitales. La inversión en infraestructuras clave como transporte, logística, energía y conectividad reduce los costos operativos, eleva la productividad y disminuye la incertidumbre, lo que incentiva la inversión privada y fortalece la intermediación financiera. A su vez, un sector financiero desarrollado facilita el acceso a financiamiento de largo plazo, la diversificación de fuentes de capital y la estructuración de instrumentos que permiten sostener y ampliar proyectos de infraestructura estratégica. Esta interacción genera un círculo virtuoso en el que la infraestructura impulsa la actividad económica y la demanda de servicios financieros, mientras el desarrollo financiero amplía la capacidad de financiar inversiones de alto impacto. En economías abiertas y articuladas al comercio global como Panamá, esta sinergia resulta fundamental para consolidar su rol geoeconómico, ya que la infraestructura asociada al Canal y a la plataforma logística requiere un sistema financiero sólido que garantice estabilidad, competitividad y sostenibilidad en un entorno internacional cada vez más complejo. (Burgos y otros, 2024).

**Tabla 1:** El Canal de Panamá y su impacto positivo en la economía panameña

| <b>Evidencia cuantitativa</b>  | <b>Flujos financieros y mercados de capital</b>   | <b>Lectura geoeconómica para el rol panameño</b>  |
|--|---|---|
| Se reporta que por el Canal transita ~3% del comercio marítimo global, conectando 180 rutas, 170 países y 1,920 puertos.             | La densidad de rutas sostiene demanda de servicios logísticos-financieros (seguros, crédito comercial, pagos internacionales) y mejora la “profundidad” del hub financiero. | El Canal opera como activo geoestratégico que convierte conectividad logística en poder de intermediación económica.    |
| Transferencias acumuladas al fisco: B/.20,722.5 millones; estimación 2023: ~B/.2,500 millones.                                       | Mayor holgura fiscal favorece credibilidad soberana, estructura de deuda y condiciones para emisiones públicas/mixtas.  | La infraestructura canalera actúa como ancla de solvencia y fortalece la posición del país en negociación geoeconómica. |
| 14,132 tránsitos (2022); 518.5 millones t; peajes 1er semestre 2022: 1,493.5 millones (+2.5%).                                       | El flujo de peajes se vincula a ingresos en divisas y a la previsibilidad de caja, clave para estructurar financiación pública y proyectos asociados.                       | El Canal consolida a Panamá como plataforma de captura de rentas por tránsito y servicios conexos.                      |
| Se indica que 72.1% de la carga tiene origen/destino EE. UU.   | La concentración afecta riesgos de ingresos y exposición cíclica; incide en percepciones de riesgo, spreads y apetito por activos panameños.                                | La geoeconomía del Canal refleja asimetrías de poder comercial y vulnerabilidades por dependencia de rutas dominantes.  |
| Puerto de Balboa: capacidad 5 millones TEUs; transbordo 90.2% del movimiento; infraestructura (muelles, grúas, patio).               | El transbordo intensivo eleva demanda de financiamiento de operaciones, leasing de equipos, aseguramiento y servicios de mercado de capitales para operadores.              | Los puertos convierten tránsito en economías de aglomeración (hub-and-spoke) con externalidades financieras.            |
| Activos del sector financiero: USD 156.5 mil millones; banca: 91.3%; valores: 3.3%; seguros: 2.3%.                                   | La concentración bancaria sugiere que la transmisión de shocks globales (tasas, liquidez) impacta crédito, fondeo y colocaciones.   | La geoeconomía panameña se apoya en un centro financiero que captura rentas de intermediación regional.                 |
| Depósitos 85,901.0; cartera neta 72,367.2; utilidad neta 739.7; liquidez 58.5% (jun. 2022).  | Un sistema bancario rentable facilita crédito a puertos, logística, comercio y proyectos; también respalda emisiones corporativas (bonos, titulizaciones).                  | El hub financiero refuerza la función del país como plataforma de capital para cadenas globales de valor.               |
| 488 entes regulados; emisiones 1S-2023: USD 980 millones; pagos a inversionistas: USD 1,545 millones (capital/dividendos/intereses). | Muestra mecanismos de movilización de ahorro e inversión vinculables a infraestructura logística y servicios globales.  | La conectividad del Canal se traduce en atractividad financiera y sofisticación institucional.                          |

|   |  |  |
|---|--|--|
| Latinex: 5,026 transacciones por USD 2,980 millones; deuda corporativa 85% vs gubernamental 15%.                | La preferencia por deuda es coherente con estrategias de financiación de infraestructura, logística y expansión corporativa en un hub comercial. | El mercado de deuda contribuye al rol geoeconómico al facilitar financiación escalable para actores del comercio global. |
| Ene-ago 2023: mercado primario USD 2,685 millones; secundario USD 1,300 millones.                               | Un secundario activo es condición para atraer institucionales y para bajar costo de capital en proyectos vinculados a logística/comercio.        | La infraestructura financiera complementa la logística: sin mercado líquido, el hub pierde competitividad sistémica.     |
| Llegada de visitantes (ene-jun 2023): +55.1%; ingresos turísticos: USD 2,797.1 millones (+22.9%).               | El turismo refuerza flujos de divisas, actividad de pagos y servicios financieros; diversifica fuentes de ingreso asociadas al Canal.            | Complementa el rol geoeconómico: el Canal no solo mueve carga, también posiciona marca-país.                             |
| 1S-2022: actividad comercial acumulada 10,376.3 millones (+26.1%); carga 902.4 mil t (+17.2%); >2,600 empresas. | La reexportación impulsa financiamiento de inventarios, crédito comercial, seguros y operaciones de cambio/transferencias.                       | La ZLC materializa la geoeconomía: Panamá opera como intermediario regional de mercancías y capital.                     |
| Se describe el efecto indirecto de tasas externas en fondeo; ajustes en captaciones y crédito.                  | Afecta costo de capital para navieras, logística, construcción portuaria y emisiones de deuda; condiciona inversión ligada al hub.               | La geoeconomía panameña está “anclada” a ciclos financieros globales: conectividad logística + dependencia financiera.   |

La evidencia muestra que el Canal de Panamá articula cerca del 3 % del comercio marítimo global, lo que confirma su centralidad en las redes internacionales de transporte y su capacidad de generar externalidades económicas positivas. Este rol se refuerza por una elevada actividad operativa, con incrementos en peajes del 2.5 %, y por una fuerte concentración del tráfico vinculada a Estados Unidos (72.1 % de la carga), lo que simultáneamente potencia ingresos y expone al país a ciclos externos. Desde el punto de vista geoeconómico, el Canal convierte conectividad logística en poder de intermediación económica, aunque con riesgos asociados a la dependencia comercial.

En el ámbito financiero, los efectos del Canal se reflejan en la solidez del sistema bancario, que concentra el 91.3 % de los activos financieros, y en un mercado de capitales dominado por deuda corporativa (85 % frente a 15 % gubernamental). La actividad portuaria, con un transbordo del 90.2 %, y el dinamismo de sectores complementarios como el turismo (+55.1 % de visitantes) y la Zona Libre de Colón (+26.1 % de actividad comercial) amplían los flujos de divisas y financiamiento. En conjunto, estos resultados confirman que la geoeconomía panameña se sustenta en la interacción entre infraestructura estratégica, intermediación financiera y mercados de capital profundamente integrados al comercio global.

**Tabla 2:** Infraestructura canalera, flujos financieros y posicionamiento geoeconómico de Panamá

| Dimensión analítica                 | Evidencia cuantitativa (porcentajes)   | Implicaciones en flujos financieros y mercados de capital  | Interpretación geoeconómica   |
|-------------------------------------|--|--|---|
| Centralidad logística interoceánica | Aproximadamente 3 % del comercio marítimo mundial transita por la vía interoceánica. | La alta conectividad sostiene una demanda constante de seguros, crédito comercial y pagos internacionales.         | La infraestructura convierte la ubicación geográfica en poder estructural de intermediación económica global. |
| Dependencia de rutas comerciales    | Alrededor del 72.1 % de la carga tiene origen o destino en Estados Unidos.           | La concentración incrementa la exposición a ciclos externos y afecta percepciones de riesgo y spreads financieros. | Se evidencian asimetrías de poder comercial dentro del sistema geoeconómico global.                           |

|   |     |   |  |   |
|---|-----|---|--|---|
| Crecimiento de ingresos operativos                | de  | Los peajes registraron un aumento aproximado del 2.5 % en un semestre.                    | La previsibilidad de ingresos en divisas reduce la incertidumbre financiera y facilita el financiamiento de largo plazo. | El Canal consolida un modelo estable de captura de rentas por tránsito global.                        |
| Actividad portuaria y transbordo                  | y   | Cerca del 90.2 % del movimiento portuario corresponde a operaciones de transbordo.        | El transbordo intensivo eleva la demanda de financiamiento operativo, leasing y servicios bursátiles.                    | Se generan economías de aglomeración que refuerzan el rol del país como hub logístico-financiero.     |
| Composición del sistema financiero                |     | La banca concentra aproximadamente el 91.3 % de los activos financieros nacionales.       | La intermediación bancaria canaliza flujos del comercio y la logística hacia crédito e inversión.                        | El centro financiero captura rentas regionales derivadas del comercio internacional.                  |
| Estructura del mercado de capitales               | de  | La deuda corporativa representa cerca del 85 % de las negociaciones bursátiles.           | Predomina el financiamiento vía renta fija para infraestructura y expansión logística.                                   | El mercado de deuda actúa como soporte financiero del modelo geoeconómico.                            |
| Dinamismo del turismo vinculado a la conectividad | del | La llegada de visitantes aumentó en torno al 55.1 %, con ingresos creciendo 22.9 %.       | Se fortalecen los flujos de divisas y las operaciones financieras asociadas a servicios.                                 | La infraestructura logística proyecta efectos geoeconómicos más allá del comercio de carga.           |
| Expansión de zonas francas                        | de  | La actividad comercial creció aproximadamente 26.1 %, con un aumento de carga del 17.2 %. | Se incrementa el financiamiento de inventarios, seguros y operaciones cambiarias.  | Panamá se consolida como intermediario regional de mercancías y capital.                              |
| Exposición a ciclos financieros externos          | a   | La economía presenta alta sensibilidad a variaciones de tasas internacionales.            | Cambios en condiciones monetarias afectan el costo de capital y las decisiones de inversión.                             | La geoeconomía nacional se encuentra integrada — y condicionada— por los ciclos financieros globales. |

La evidencia sintetizada muestra que la centralidad logística interoceánica de Panamá, por donde transita aproximadamente el 3 % del comercio marítimo mundial, constituye la base estructural de su posicionamiento geoeconómico. Esta conectividad sostiene una demanda permanente de servicios financieros vinculados al comercio, al tiempo que el crecimiento de los ingresos operativos reflejado en aumentos cercanos al 2.5 % refuerza la previsibilidad de flujos en divisas y la capacidad de planificación financiera de largo plazo. Sin embargo, la dependencia de rutas comerciales, con alrededor del 72.1 % de la carga concentrada en un solo socio, introduce vulnerabilidades sistémicas que inciden en la percepción de riesgo y en la exposición a ciclos económicos externos, configurando una asimetría relevante dentro del sistema geoeconómico global.

De forma complementaria, la actividad portuaria intensiva, donde el transbordo representa cerca del 90.2 % del movimiento, consolida economías de aglomeración que fortalecen la demanda de financiamiento operativo y de instrumentos del mercado de capitales. Esta dinámica se articula con un sistema financiero altamente concentrado, en el que la banca reúne aproximadamente el 91.3 % de los activos, y con un mercado bursátil dominado por deuda corporativa cercana al 85 %, coherente con las necesidades de financiamiento de infraestructura y logística. Asimismo, el dinamismo de sectores conexos, como el turismo (55.1 % de crecimiento en visitantes) y las zonas francas (26.1 % de expansión comercial), amplía los flujos financieros y confirma que la geoeconomía panameña se proyecta más allá del tránsito de carga, aunque permanece condicionada por los ciclos financieros internacionales.

## MATERIALES Y MÉTODOS

La investigación se desarrolló bajo un diseño no experimental y transversal, con un enfoque mixto de carácter descriptivo/analítico, orientado a examinar el rol geoeconómico del Canal de Panamá a partir de su articulación con los flujos financieros y los mercados de capital. La unidad de análisis correspondió al

sistema canalero–logístico–financiero panameño, entendido como un conjunto integrado por la infraestructura interoceánica, la plataforma portuaria, el sistema financiero y el mercado de capitales.

Se emplearon fuentes secundarias de carácter académico y técnico. El componente teórico se sustentó en literatura especializada sobre geoeconomía, comercio global, cadenas globales de valor y Hubs logístico-financieros. El componente empírico se basó en indicadores operativos del Canal, desempeño portuario, estructura del sistema financiero y dinámica del mercado de capitales, los cuales fueron sistematizados en matrices analíticas para facilitar su comparación e interpretación.

El análisis se realizó mediante tres procedimientos complementarios: a) análisis descriptivo de los indicadores logísticos y financieros; b) análisis relacional, orientado a identificar correspondencias entre conectividad logística, intermediación financiera y financiamiento de largo plazo; y c) triangulación analítica entre marco teórico, evidencia empírica y lectura geoeconómica.

Desde el punto de vista ético, el estudio utilizó exclusivamente información pública y académica, sin involucrar datos personales ni sujetos humanos. Entre las principales limitaciones se reconoce que el diseño no experimental permite identificar asociaciones, pero no establecer relaciones causales estrictas; no obstante, el enfoque aplicado ofrece una base sólida para interpretar el posicionamiento geoeconómico de Panamá en el comercio global.

## RESULTADOS

Los resultados evidencian que el Canal de Panamá constituye un activo geoeconómico central dentro del comercio global, al articular aproximadamente el 3 % del comercio marítimo mundial, conectando más de 180 rutas, 170 países y cerca de 1,920 puertos. Este nivel de conectividad confirma su función como infraestructura nodal dentro de las cadenas globales de valor, tal como plantea el marco teórico de la geoeconomía, donde la infraestructura estratégica se convierte en un instrumento de poder económico y posicionamiento internacional. La elevada densidad de flujos comerciales genera externalidades positivas que trascienden el tránsito marítimo, impulsando servicios financieros asociados al comercio internacional, como el financiamiento comercial, los seguros y los sistemas de pago transfronterizos.

En el ámbito fiscal y macroeconómico, los resultados muestran que las transferencias acumuladas derivadas de la operación canalera superan los B/.20,700 millones, con estimaciones anuales cercanas a B/.2,500 millones, lo que refuerza la capacidad fiscal del Estado. Estos ingresos recurrentes actúan como un estabilizador macroeconómico, fortaleciendo la credibilidad soberana y mejorando las condiciones para la estructuración de deuda pública y emisiones financieras. De manera complementaria, la actividad operativa del Canal refleja una alta resiliencia, con más de 14,000 tránsitos anuales, un volumen superior a 518 millones de toneladas y un crecimiento de los peajes del 2.5 %, lo que asegura flujos de divisas predecibles y reduce la incertidumbre financiera de largo plazo.

Los resultados también revelan una marcada dependencia de rutas comerciales, concentrándose el 72.1 % de la carga en flujos con origen o destino en Estados Unidos. Esta concentración introduce una dimensión de vulnerabilidad geoeconómica, al exponer los ingresos del Canal y los flujos financieros asociados a los ciclos económicos de una potencia dominante. En paralelo, la plataforma portuaria amplifica el impacto del Canal, destacando el Puerto de Balboa con una capacidad cercana a 5 millones de TEUs y un nivel de transbordo del 90.2 %, lo que consolida economías de aglomeración logística y una creciente demanda de financiamiento operativo, leasing de equipos y servicios del mercado de capitales.

En el plano financiero, los resultados confirman la centralidad del sistema bancario, que concentra aproximadamente el 91.3 % de los activos financieros, acompañado de elevados niveles de liquidez (58.5 %) y rentabilidad. Este entorno facilita el financiamiento de actividades logísticas, comerciales y portuarias, así como la emisión de instrumentos financieros. El mercado de capitales muestra un predominio de la deuda corporativa (85 % frente a 15 % gubernamental), coherente con las necesidades de financiamiento de infraestructura y expansión logística. Asimismo, sectores complementarios como el turismo y la Zona Libre de Colón registran crecimientos significativos (55.1 % en llegadas de visitantes y 26.1 % en actividad comercial, respectivamente), ampliando los flujos de divisas y reforzando el rol de Panamá como plataforma regional de servicios.

## DISCUSIÓN

Los resultados obtenidos son consistentes con los planteamientos de la geoeconomía contemporánea, que concibe el comercio y la infraestructura como instrumentos estratégicos de poder económico. En este sentido, los hallazgos empíricos respaldan lo señalado por Souto et al. (2025) y Umaña (2022), quienes sostienen que el comercio global ha dejado de responder exclusivamente a criterios de eficiencia para

integrarse en una lógica de competencia estratégica. El Canal de Panamá ejemplifica esta dinámica al transformar su conectividad logística en capacidad de intermediación económica y financiera, reforzando el posicionamiento del país dentro del sistema internacional.

Desde la perspectiva de las cadenas globales de valor, los resultados confirman lo expuesto por Álvarez (2025) y Campble (2025), en cuanto a que el Canal no solo facilita el tránsito de mercancías, sino que reconfigura la organización productiva y distributiva del comercio internacional. La elevada actividad portuaria y el predominio del transbordo evidencian que Panamá se ha consolidado como un nodo logístico que permite a las empresas optimizar sus redes productivas, reducir costos y aumentar la resiliencia frente a disrupciones logísticas, en un contexto marcado por el nearshoring y la regionalización de las cadenas de suministro.

En el ámbito financiero, los resultados dialogan con los aportes de Rubatino (2022) y Salas y Alfaro (2022), quienes destacan que los centros financieros internacionales amplifican el rol geoeconómico de las economías abiertas, pero también las exponen a riesgos sistémicos. La elevada concentración bancaria y la sensibilidad a las condiciones monetarias externas reflejan que la geoeconomía panameña se encuentra profundamente integrada a los ciclos financieros globales, lo que exige fortalecer los marcos regulatorios y la estabilidad institucional para preservar la confianza y la sostenibilidad del hub financiero.

Asimismo, la estructura del mercado de capitales y el predominio de la deuda corporativa respaldan los argumentos de Riveros (2025) y Toro (2025), quienes subrayan el papel de los mercados de capitales en la consolidación de los hubs logístico-financieros. La capacidad de movilizar recursos a través de instrumentos de renta fija resulta clave para financiar infraestructura estratégica y sostener la competitividad del país dentro de la nueva arquitectura del comercio global. En este contexto, la interacción entre logística, finanzas y mercados de capitales confirma la relación bidireccional entre infraestructura estratégica y desarrollo financiero planteada por Moreno et al. (2025) y Burgos et al. (2024).

Finalmente, los resultados permiten situar a Panamá dentro de la nueva arquitectura del comercio global, caracterizada por multipolaridad, nearshoring y mayor énfasis en la seguridad económica, como señalan Grynspan (2024) y Novak y Namihas (2023). La evidencia empírica muestra que el país posee ventajas estructurales para consolidarse como plataforma logística, financiera y de servicios, tal como sostienen Bernal (2025) y Araúz y Vega (2025). No obstante, también revela desafíos asociados a la dependencia de rutas dominantes y a la exposición a ciclos financieros externos, lo que refuerza la necesidad de estrategias orientadas a la diversificación, el fortalecimiento institucional y la profundización sostenible del mercado de capitales.

## CONCLUSIÓN

El análisis desarrollado confirma que el Canal de Panamá constituye un activo geoeconómico estratégico dentro del comercio global, al desempeñar una función central como infraestructura nodal en las cadenas globales de valor. Su capacidad para articular flujos marítimos interoceánicos, reducir costos logísticos y mejorar la conectividad entre mercados consolida a Panamá como un espacio clave de intermediación económica. Esta centralidad trasciende el tránsito físico de mercancías y se proyecta hacia la generación de externalidades positivas que fortalecen los servicios financieros asociados al comercio internacional, tales como el financiamiento comercial, los seguros y los sistemas de pago transfronterizos.

Desde una perspectiva macroeconómica y financiera, los ingresos derivados de la operación canalera aportan estabilidad fiscal y contribuyen a reforzar la credibilidad del país en los mercados financieros internacionales. La previsibilidad de los flujos asociados al Canal reduce la incertidumbre en la planificación económica de largo plazo y favorece la estructuración de instrumentos financieros orientados a la inversión en infraestructura y servicios logísticos. No obstante, la evidencia también revela vulnerabilidades estructurales, particularmente la dependencia de rutas comerciales dominantes y la exposición a ciclos financieros externos, lo que subraya la necesidad de diversificar riesgos y fortalecer los marcos institucionales.

En conjunto, los resultados permiten afirmar que la interacción entre infraestructura estratégica, flujos financieros y mercados de capitales configura un modelo geoeconómico en el que Panamá actúa como plataforma logística, financiera y de servicios de alcance regional y global. La sostenibilidad de este modelo depende de la profundización del mercado de capitales, la consolidación de la estabilidad financiera y la adaptación a una arquitectura del comercio global cada vez más fragmentada, competitiva y condicionada por consideraciones geoeconómicas.

## REFERENCIAS

- Álvarez, C. (5 de 2025). Canales de distribución indirecta como ventaja competitiva: análisis del modelo Texline NM Group en el comercio China Panamá. Universidad El Bosque. <https://repositorio.unbosque.edu.co/items/d179cd98-bd6f-4f91-a02c-0f2601ff1e45>
- Araúz, N., & Vega, D. (30 de 11 de 2025). Estrategias Financieras Adaptativas: un Marco Prospectivo para la Competitividad de Panamá en 2025. 1(4). Revista Multidisciplinar Innova Scientia, <https://alumnieditora.com/index.php/RMIS/es/article/view/377>
- Bernal, A. (2025). Beneficios Para Las Empresas Marítimas Establecer Una Plataforma Logística En La Ciudad De Panamá. 14(1). Revista Científica Universitaria. <https://revistas.up.ac.pa/index.php/centros/article/view/6596>
- Burgos, A., Chang, F., Núñez, E., & Estraba, J. (13 de 9 de 2024). El papel de la Infraestructura en el desarrollo Económico del Ecuador. Revista Veritas De Difuso Científica, <https://revistaveritas.org/index.php/veritas/article/view/180>
- Campble, E. (18 de 12 de 2025). Perspectiva de la Importancia del Canal De Panamá desde un criterio de Administración Aduanera. 5(1). Revista Contacto. <https://revistas.up.ac.pa/index.php/contacto/article/view/9027>
- Grynspan, R. (1 de 10 de 2024). Globalización dislocada: Prebisch, desbalances comerciales y el futuro de la economía global. Revista de la CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/410b99dc-1bde-4eac-badb-fc745cb8eaa5/content#page=47>
- Maldonado, E. (2023). El Canal de Panamá y su impacto positivo en la economía panameña. Universidad Santo Tomás, Bucaramanga. <https://repository.usta.edu.co/server/api/core/bitstreams/2a2d8638-6dfb-41e1-96c9-ac578476a914/content>
- Mar, R., Oliva, M., Galiacho, J., & Santos, C. (1 de Julio de 2025). Geoeconomía: la nueva lógica del enfrentamiento global. 23. Revista Científica General José María Córdova. [http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1900-65862025000300730&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1900-65862025000300730&script=sci_arttext)
- Moreno, J., Pérez, E., & Licea, A. (febrero de 2025). La Importancia Estratégica de la Infraestructura en el Desarrollo Sostenible: Luces, sombras y retos en su medición. Revista de Economía Mexicana, <https://www.economia.unam.mx/assets/pdfs/econoinfo/450/01MorenoBrid.pdf>
- Novak, F., & Namihas, S. (2023). Sudamérica ante las disrupciones geopolíticas globales. Red de Política de Seguridad. Universidad Católica del Perú. <https://repositorio.pucp.edu.pe/items/16b09193-065e-436c-ba69-a7524e9dcb28>
- Pineda, M. (2025). China y su influencia en el comercio exterior de Panamá: evaluación de la relación bilateral y su impacto en la inversión estratégica, el desarrollo portuario y las cadenas de valor desde 2017. Universidad Politécnica de Valencia. <https://riunet.upv.es/server/api/core/bitstreams/ba4afcd1-cf18-4fa5-adb3-b10a5a511eac/content>
- Riveros, F. (18 de 12 de 2025). Gestión de costos de importación y su incidencia en la rentabilidad y en la eficiencia del uso del capital de Fierro Centro S.A.C. en un contexto de volatilidad internacional (2020–2022). Universidad Católica del Perú. <https://tesis.pucp.edu.pe/items/e1539202-f48f-44a9-a913-aec94173575a>
- Rubatino, R. (2022). Impacto y consecuencias del blanqueo de capitales en el centro bancario internacional de Panamá. 7. Revista Gestión I+D, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8255374>
- Salas, L., & Alfaro, M. (2022). Criptomonedas y su efecto en la estabilidad del sistema financiero internacional: Apuntes para Centroamérica. 95. Revista Relaciones Internacionales. [https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?pid=S2215-45822022000100033&script=sci\\_arttext](https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?pid=S2215-45822022000100033&script=sci_arttext)
- Toro, S. (4 de 3 de 2025). Uso de la inteligencia artificial para la transformación digital en empresas. Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD de Colombia -. <https://repository.unad.edu.co/handle/10596/74598>
- Umaña, J. (27 de 10 de 2022). De la Geopolítica a la Geoeconomía: la disputa por la hegemonía global. 4(2). Revista Relaciones Internacionales. <https://revistas.ues.edu.sv/index.php/reinter/article/view/2071>