



**DESARROLLO ECONOMICO DE PANAMA EN LOS
ULTIMOS AÑOS**

INFORME DE PASANTÍA A PANAMA

**Flor Liliana Giraldo Gómez
Paola Andrea Arredondo Garcés**

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2014

DESARROLLO ECONOMICO DE PANAMA EN LOS ULTIMOS AÑOS

INFORME DE PASANTÍA A PANAMA

**Flor Liliana Giraldo Gómez
Paola Andrea Arredondo Garcés**

Informe de pasantía presentado para optar al título de:
Negociador Internacional

Asesor (a):
Gustavo Londoño Ossa

Línea de Investigación:
Sistema Regional de Comercio y Regionalismo Abierto

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2014

Agradecimientos

Agradecemos a Dios por habernos dado la oportunidad de llegar a este punto en nuestra carrera, a nuestros padres por su gran esfuerzo, a nuestros esposos e hijos por ser una motivación cada día para llegar hasta el final.

Resumen

Debido a la importancia que tiene para un negociador internacional, conocer el crecimiento económico de los países y las tendencias comerciales actualizadas, se decide realizar un trabajo que logre evidenciar el impacto que se ha vivido en Panamá luego de haber tomado el control del Canal en el año 2000, con un constante crecimiento económico desde ese entonces y una significativa mejora en la calidad de vida de sus habitantes, convirtiéndose en un país de suma importancia para el transporte de mercancías por vía marítima.

Este trabajo brinda al lector información acerca de los planes que actualmente Panamá está elaborando para aumentar su capacidad de operaciones, ingresos en los últimos años y como se ha llegado a que algunos sectores de la economía como la agricultura, turismo y servicios financieros se beneficien del nuevo crecimiento económico.

Se contó con la oportunidad de viajar a Ciudad de Panamá, Colón y su Zona Libre, visitar el puerto, las Esclusas de Miraflores, y así conocer cómo se evidencia el progreso en algunas zonas del país. De este modo se logró observar la veracidad de la información recolectada previa al viaje.

Palabras clave:

- Infraestructura
- Logística
- Servicios financieros
- Gobierno
- Crecimiento Económico

Abstract

Because of the importance that for a businessman represents knowing the economic growth of countries and business trend to date, it's decided to do work that allows us to evidence the impact that has taken place in Panama after taking control of the Canal in the year 2000, with steady economic growth since then and a significant improvement in the quality of life of its population, becoming a country of great importance for the transport of goods by sea.

This work provides the reader with information about Panama plans currently being developed to increase its operational capacity, revenue in recent years and how it has now come to economic sectors such as agriculture, recreational tourism and financial services get benefit from the new economic growth.

We had the opportunity to travel to Panama City, Colon and Its Free Zone, visited the port, the Miraflores Locks to learn how to evidence the progress in some areas of the country. Through this process it was possible to observe the accuracy of the information collected prior to the trip.

Keywords:

- Infrastructure
- Logistics
- Financial Services
- Government
- Economic Growth

Contenido

Resumen	6
Abstract	7
Contenido	8
Introducción	9
1. Descripción del componente metodológico	10
1.1. Tema de estudio	10
1.2. Objeto de estudio.....	10
1.3. Planteamiento del problema	10
1.4. Objetivos.....	11
1.4.1. Objetivo general.....	11
1.4.2. Objetivos específicos	11
1.5. Justificación	11
2. Estado del arte	13
3. Desarrollo de la temática	15
3.1. Crecimiento económico de Panamá.....	15
3.1.1. Crecimiento del PIB	15
3.2.2. Proyecciones de Crecimiento.....	16
3.2. Principales Indicadores	16
3.2.1. Nivel de Inflación.....	16
3.2.2 Nivel de desempleo	17
3.2.3. Riesgo País	19
3.3. Sectores más destacados.....	21
3.3.1. Turismo.....	21
3.3.2. Agricultura y Ganadería	24
3.3.3. Construcción.....	26
3.3.4. Minería.....	30
3.3.5 Servicios Logísticos	32
3.3.6. Servicios Financieros.....	33
3.3.7. Zona Libre de Colón	38
3.4. Plan estratégico de Crecimiento Económico de Panamá 2010-2014	39
3.4.1. Logística	39
3.4.2. Turismo.....	42
3.4.3. Proyectos de Vivienda en la ciudad de Panamá	43
3.4.4. Transporte Público seguro y eficiente	43
4. Conclusiones y recomendaciones	45
4.1. Conclusiones.....	45
4.2. Recomendaciones.....	45
Referencias bibliográficas	47

Introducción

Panamá ha tenido un gran crecimiento económico en los último años, tanto que ha llegado a ser una de las más influyentes y prósperas de América Latina, el canal ha sido un importante gestor de crecimiento para la economía y el reconocimiento internacional, a pesar de haber sido el centro de grandes discordias en cuanto a relaciones diplomáticas y políticas entre Estados Unidos y Panamá; cuando la República de Panamá logró tomar el control completo del canal en el año 1999, se empezó a evidenciar el acelerado crecimiento de la economía panameña.

Sectores como el turismo, la construcción, los servicios financieros y la logística se han venido destacando y actualmente son los principales ejes del desarrollo de la economía de Panamá y con los cuales el gobierno elaboró un plan de desarrollo para el año 2010 – 2014 que contempla las actividades que se llevarían a cabo durante estas fechas para continuar fomentando el crecimiento.

Este informe se centra en el crecimiento económico que ha tenido Panamá en los últimos años y los proyectos que se están realizando actualmente para aumentar el índice de crecimiento económico, tales como la ampliación del canal de Panamá, proyectos de vivienda y saneamiento de la bahía, entre otros que han permitido que el país cuente con un crecimiento positivo, incluso durante la recesión económica global.

1. Descripción del componente metodológico

1.1 Tema de estudio

Impacto económico, fuentes, proyectos de desarrollo y avances de la República de Panamá en los últimos años.

1.2 Objeto de estudio

Analizar si los estudios relacionados con los avances que ha tenido Panamá en los últimos años se evidencian claramente cuando se visita al país; qué efectos positivos y negativos para la economía ha traído los diferentes proyectos de expansión y desarrollo que se han venido realizando, los cuales pretenden continuar ampliando y diversificando la economía de este país.

1.3 Planteamiento del problema

El tratado Torrijos-Carter firmado en 1974 le dio la potestad a Panamá de asumir la administración y el control del canal de Panamá que es hoy en día una de las principales fuentes de ingresos del país afectando de manera positiva su economía, por tanto ha permitido que mayor cantidad de turistas visiten al país, que aumente la inversión extranjera y por ende el empleo, que mejore la infraestructura y la calidad de vida de sus habitantes, este análisis da lugar a algunas preguntas como:

- ¿Qué tan dependiente ha sido la economía de Panamá del Canal?
- ¿Qué otros sectores económicos han fomentado el desarrollo y el aumento de ingresos del país?
- ¿Están preparados los panameños para asumir una posible competencia de conexión interoceánica con un país vecino?

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Conocer cómo ha sido el crecimiento de los diversos sectores económicos de Panamá en los últimos cinco años, obteniendo información que permita identificar las alternativas de un país que genera gran porcentaje de sus ingresos desde el Canal y además las consecuencias positivas y negativas que esto genera en la economía y la población.

1.4.2 Objetivos específicos

- Identificar los principales proyectos que se están desarrollando actualmente en la República de Panamá en cuanto a infraestructura, logística y transporte.
- Verificar en qué estado se encuentran sectores productivos como la agricultura, turismo y servicios financieros
- Conocer el grado de afectación de la economía Panameña por el tema de los paraísos fiscales.

1.5 Justificación

El cambio económico que Panamá ha tenido en los últimos años luego de tomar el control del Canal a finales de 1999 amerita un análisis; el hecho de ser un lugar con una ubicación geográficamente estratégica, por estar en el centro de las Américas, le ha permitido explotar el Comercio mundial a gran Escala y experimentar unos buenos resultados a raíz de esto.

Se ha evidenciado un gran crecimiento económico del país, al punto de llegar a ser una de las mejores economías en América Latina y esto ha tenido impactos positivos y negativos, tanto para el país, la sociedad y el mundo; sin embargo, es necesario revisar hasta qué punto el gobierno y la economía Panameña dependen sólo de la actividad del Canal, o en realidad se cuenta con otros sectores alternos que también puedan evidenciar una estabilidad económica para el país, mas ahora, cuando existe un proyecto que cuenta con características superiores en infraestructura y capacidad, que se empieza a desarrollar y que se convertirá en los próximos años en un rival fuerte para el Canal.

Panamá necesitara obligatoriamente prepararse y adaptarse a los cambios que a escala mundial se están desarrollando y generar una economía más diversa a fin de continuar con los niveles actuales del crecimiento de su economía y los ingresos de sus habitantes.

Este trabajo es importante porque ayudará a comprender el impacto positivo o negativo en donde un país subdesarrollado como Panamá, ha aprovechado algunos recursos con una gran ventaja competitiva, teniendo como consecuencia el crecimiento económico en un corto periodo de tiempo.

2. Estado del arte

Son impresionantes los resultados económicos que Panamá ha presentado en los últimos años, y esto se ve reflejado en el aumento proporcional en el poder adquisitivo de la mayor parte de la población, el desempleo y la pobreza extrema se han reducido significativamente. *“Panamá en los últimos diez años”, es un artículo del ingeniero Domingo Latorraca M, Ex Presidente de la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá, publicado para el periódico Panamericana, en Julio 24 de 2011; donde intenta hacer una comparación de cómo estaba Panamá hace 10 años y la evolución que ha tenido haciendo un recuento de las causales trascendentales del aceleramiento y superación no solo de la economía sino del desarrollo pleno que ha logrado este país. Sustenta además que el mundo se mantuvo cuestionado totalmente por la incertidumbre de conferirle la responsabilidad de administrar una de las piezas más importantes en el comercio internacional; siendo esta una pequeña nación en vía de desarrollo, que apenas diez años antes terminaba de atravesar por un periodo por lo menos oscuro en su historia. Afirma que Panamá ha asumido bien dicho reto con la redefinición del modelo de negocios del Canal, al igual que ha realizado importantes aportes de recursos al país y capital humano de talla internacional con que cuenta, reflejando los inicios de su transcendencia mundial. El autor en su artículo se hace la pregunta dónde estará Panamá dentro de 10 años, a la cual responde con convicción de que la mejor inversión es la educación para las futuras generaciones puesto que de la preparación de ellos depende el y que se proyecta como una de las naciones más sólidas dentro de Latinoamérica.*¹

La posesión del canal y su administración ha sido todo un desafío para Panamá, pero también se ha convertido en el impulsor del crecimiento económico del país, ha hecho que el mundo centre su atención sobre ellos, incentivando así la inversión extranjera. En la actualidad se han logrado y se planean significativos avances en cuanto a infraestructura. Hoy día Panamá es centro de grandes inversiones en proyectos residenciales, inmobiliarios, comerciales. *“En*

¹ Latorra M. Domingo. Panamá en los últimos diez años. Publicado Julio 24 de 2011. PanamaAmerica.com. Disponible en: <http://www.panamaamerica.com.pa/content/panam%C3%A1-en-los-%C3%BAltimos-diez-a%C3%B1os>

cuanto a la composición del mercado, durante los últimos años el sector inmobiliario ha crecido fuertemente debido al éxito en la construcción de apartamentos de lujo, para atender la demanda extranjera y local de altos ingresos. El auge inmobiliario se enfocó en proyectos residenciales de lujo y no residenciales, como hoteles, edificios de oficinas, centros comerciales, entre otros”.

La actividad inmobiliaria ha adquirido un marcado auge durante años recientes, su competitividad puede estimularse aún más mediante el desarrollo de información, infraestructura, educación, instituciones de confianza, eficiencia del sector público y políticas públicas cónsonas con la competitividad en general, contribuyendo de este modo a generar empleos bien remunerados y nuevas fuentes de riqueza (Alfaro, 2010). Competitividad del sector inmobiliario en Panamá²

El turismo en Panamá se ha considerado como una fuerte alternativa forjadora de ingresos, diversificando los sectores generadores de la economía para el país, y contribuyendo significativamente al mejoramiento de índices de desempleo. *El sociólogo panameño Alberto Valdés Tola en su artículo “Turismo, Hotelería y sociedad” publicado en el periódico panamericana el 30 de abril de 2012, expone que Panamá es el segundo país en Centroamérica que goza de altas ganancias financieras y gran volumen de turistas extranjeros, y afirma que el turismo en sus diversas modalidades hoy día está en un nivel de progreso de híper-desarrollo, lo que se evidencia con las mega construcciones e infraestructuras hoteleras que se encuentran en el istmo panameño. El escritor dice además, que esta es la razón por la que la inversión en la hotelería, de nacionales, debe de incentivarse y crear una cultura turista en donde los ciudadanos tengan la capacidad de ser potenciales anfitriones del país.³*

² Autor desconocido. Competitividad del sector inmobiliario en Panamá. Publicado Septiembre 27 de 2010. PanamaAmerica.com. Disponible en: [http://www.panamaamerica.com.pa/content/competitividad-del-sector-inmobiliario-en-panam%](http://www.panamaamerica.com.pa/content/competitividad-del-sector-inmobiliario-en-panam%20)

³ Valdés Tola, Alberto. Turismo, hotelería y sociedad. Publicado Abril 30 de 2012. PanamaAmerica.com. Disponible en: <http://www.panamaamerica.com.pa/content/turismo-hoteler%C3%ADa-y-sociedad>

3. Desarrollo de la temática

3.1 Crecimiento Económico de Panamá

3.1.1 Crecimiento del PIB

El crecimiento económico de Panamá ha sido uno de los más altos de Latinoamérica durante la década reciente, con un crecimiento promedio del PIB por encima del 8% entre 2006 y 2012.

Comparado con otros países de la región, Panamá tuvo un desempeño relativamente favorable durante la crisis financiera global con un crecimiento del 3.2% en 2009. Sin embargo, en 2010 la economía retomó su ritmo con un crecimiento del 7.6%, para alcanzar una expansión del PIB del 10.6% en 2011, 10.5% en 2012, 7.9% en 2013 y un crecimiento estimado del 7.3% en 2014.

Este fuerte crecimiento económico se ha traducido en la mejora de indicadores sociales. La tasa de pobreza cayó del 48.5% en 2002 al 27% en 2011, mientras que la pobreza extrema disminuyó del 21% al 11% durante ese periodo.⁴

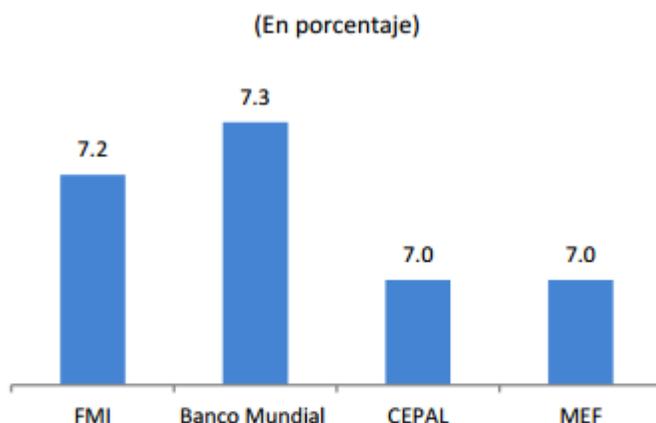
3.1.2 Proyecciones de Crecimiento

Las proyecciones de los organismos internacionales sobre el crecimiento de Panamá para el año 2014 rondan entre 7.0% y 7.3%, rango que incluye las proyecciones oficiales (7.0%). De acuerdo a las proyecciones de CEPAL, Panamá se situará como el país de mayor crecimiento en la región; lo que también resalta el Banco Mundial en el último informe de perspectivas económicas, atribuible al amplio programa de inversión en transporte, que incluye la expansión del Canal.

⁴ Autor desconocido. Panamá: Panorama General. Banco Mundial. Actualizado en Abril 22 de 2014. Disponible en: <http://www.bancomundial.org/es/country/panama/overview>

La gráfica No. 1 muestra el porcentaje de crecimiento del PIB proyectado por varios organismos internacionales para el 2014.

Grafica No. 1 Crecimiento Proyectado para Panamá: Año 2014



Fuente: FMI (abril 2014), Banco Mundial (enero 2014) y CEPAL (abril 2014).
Ministerio de Economía y Finanzas.

3.2 Principales Indicadores

3.2.1 Nivel de Inflación

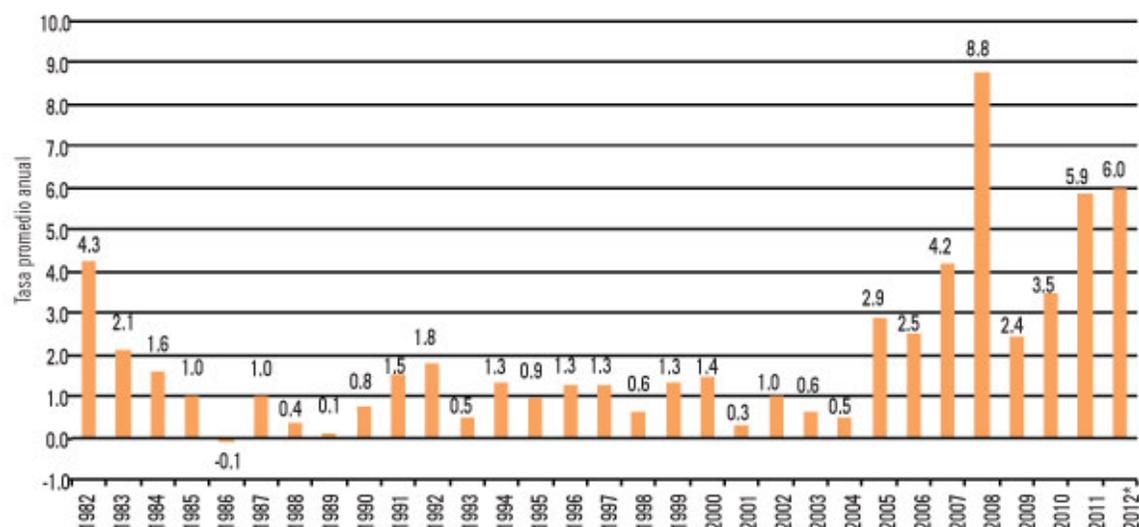
Entre 1984 y 2004 la tasa de variación anual del índice de Precios al Consumidor (IPC), que es el principal indicador que se usa para medir la inflación, osciló entre 0,1% y 1,8%, según los archivos históricos oficiales (Ver gráfica No.2).

Sin embargo, fuerte ciclo de expansión económica que vive la nación desde mediados de la década pasada, las olas migratorias recientes, los intensos flujos de capitales foráneos y otros factores, ya han convertido en historia a esas tasas: El promedio de los últimos cinco años es 5%.⁵

⁵ Palacios, Marianela. Panamá no volverá a niveles de inflación de 1%. Publicado el 2 de Julio de 2007. Capital.com Disponible en: <http://www.capital.com.pa/panama-volvera-niveles-de-inflacion-de-1/>

La gráfica No. 2 muestra la tasa promedio anual de inflación desde 1982 hasta 2012.

Gráfica No. 2 Inflación histórica en Panamá



* Estimaciones
Fuente: Fondo Monetario Internacional.

3.2.2 Nivel de Desempleo

Un estudio sobre el mercado laboral desarrollado por la Dirección Nacional de Empleo del Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral revela que entre 2010 y 2014 se generarían más de 25 mil empleos, siendo el Área Económica Especial de Howard Panamá Pacífico y la ampliación del Canal de Panamá los dos polos de desarrollo.

Sin embargo, de acuerdo a este estudio, una buena parte de los empleos que se generarán son temporales, lo que impone al Gobierno el reto de reconversión o fomento de plazas de trabajo que contribuyan a la inserción laboral permanente.

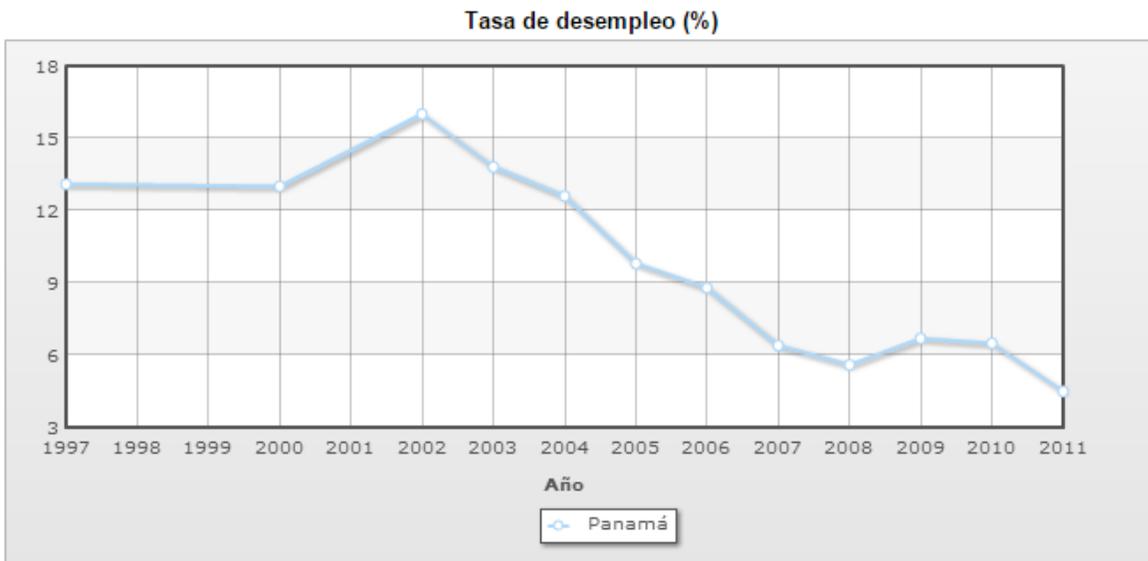
El diagnóstico además refleja que la población económicamente activa está ubicada mayormente en actividades vinculadas con la agricultura y la ganadería, salvo en las provincias de Panamá y Colón.

Son estas dos actividades las que presentan mayor informalidad, inestabilidad y baja remuneración económica. Adicional presentan mayor riesgo laboral, lo que representa un importante desafío para el Gobierno, en cuanto a garantizar que esta población activa pueda acceder a mejores condiciones de trabajo.⁶

Para Marzo de 2014 el desempleo registró en 4,3%, lo que evidencia que sigue siendo una tasa en disminución como lo muestra el histórico de la gráfica No. 3.

La gráfica No. 3 muestra la tasa promedio anual de Desempleo desde 1997 hasta 2011.

Gráfica No. 3 Tasa de desempleo histórica en Panamá



Waiting

Country	1997	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Panamá	13,1	13	16	13,8	12,6	9,8	8,8	6,4	5,6	6,7	6,5	4,5

Fuente: Indexmundi

⁶ Autor desconocido. Demanda laboral se concentrará en Howard y el Canal
 Prensa.com Disponible en:
<http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2010/07/06/hoy/negocios/2253220.asp>

3.2.3 Riesgo País

El país está clasificado por las tres agencias de rating (S&P, Fitch y Moody's) como Grado de Inversión Estable.

Standard and Poor's afirmó la calificación de Panamá a septiembre de 2014, en vista del sólido crecimiento y diversificación económica del país así como de su moderada deuda neta del gobierno general; de igual manera Fitch Ratings en su evaluación sobre la solicitud del gobierno para elevar el déficit del Sector Público No Financiero, señaló su preocupación por el constante incumplimiento de la Ley de Responsabilidad Fiscal y Social, representando ésta una debilidad recurrente del marco fiscal del país, pero aun así mantienen su calificación considerando factores positivos, tal como el crecimiento económico saludable pero seguirá monitoreando la situación fiscal del gobierno.⁷

La gráfica No. 3 muestra las calificaciones dadas por las tres agencias en lo corrido del último año.

Gráfica No. 3 Calificaciones de riesgo País

		Fitch Ratings	Moody's Investor Service	Standard and Poor's
<i>Septiembre 2013</i>	Calificación	BBB	Baa2	BBB
	Perspectiva	Estable	Estable	Estable
<i>Diciembre 2013</i>	Calificación	BBB	Baa2	BBB
	Perspectiva	Estable	Estable	Estable
<i>Marzo 2014</i>	Calificación	BBB	Baa2	BBB
	Perspectiva	Estable	Estable	Estable
<i>Junio 2014</i>	Calificación	BBB	Baa2	BBB
	Perspectiva	Estable	Estable	Estable
<i>Septiembre 2014</i>	Calificación	BBB	Baa2	BBB
	Perspectiva	Estable	Estable	Estable

Fuente: <http://www.fitchratings.com>; <http://www.moody.com>; <http://www.standardandpoors.com>

⁷ Autor desconocido. Informe Riesgo País III Trimestre 2014. Secretaria Ejecutiva del Consejo Monetario Centroamericano Disponible en: <http://www.secmca.org/INFORMES/07%20RiesgoPais/RiesgoPais.pdf>

Factores Positivos:

- Sólido crecimiento económico del país.
- Creciente diversificación.
- Estable entorno macroeconómico.
- Sistema financiero robusto.

Factores de Riesgo:

- Vulnerabilidad ante las marcadas oscilaciones de las condiciones económicas globales, su mercado local de capitales en expansión y todavía está en desarrollo.
- Instituciones políticas en desarrollo.
- Dado que Panamá usa el dólar estadounidense como su moneda de curso legal, no tiene flexibilidad monetaria y todos los ajustes externos ocurren a través de la economía real.
- Una base de ingresos estrecha que podría obstaculizar la flexibilidad fiscal necesaria en el futuro para hacer frente a las presiones fiscales a mediano plazo a través de persistentes deficiencias estructurales.
- Aumento del déficit del Sector Público No Financiero.

Retos:

- Continuar con el crecimiento elevado del PIB, para que este se traduzca en una economía más resistente y próspera con descensos en su nivel de deuda y vulnerabilidad ante shocks externos.
- Rigidez moderada de la política fiscal.

3.3 Sectores más destacados

3.3.1 Turismo

Los primeros intentos gubernamentales de organizar la actividad turística en Panamá, datan del año 1934, cuando la Ley 79 crea la Comisión Nacional de Turismo, compuesta en su totalidad por representantes del sector privado, cuyo propósito fundamental fue fomentar la llegada de mayor número de visitantes extranjeros al país.

Dada la relevancia que cada año adquiere el sector turístico en el país, el Gobierno de la República, a través del Instituto Panameño de Turismo (IPAT), considera primordial la disposición de un marco estratégico de carácter integral para el desarrollo turístico de Panamá, que contenga hitos e indicadores de cumplimiento, de manera que los distintos estamentos públicos y privados de Panamá conozcan el escenario en el que se debe desenvolver el crecimiento turístico. Este instrumento, ejecutado por la firma TOURISM & LEISURE EUROPRAXIS CONSULTING e impulsado por el IPAT y el sector privado de Panamá, cuenta con la financiación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en el marco del Programa PN-T1031, y el apoyo de la Organización Mundial del Turismo (OMT), se denomina Plan Maestro de Turismo Sostenible 2007-2020.⁸

Objetivo del Proyecto

- Promover el desarrollo turístico sostenible a través de la mejora de la capacidad institucional a nivel nacional y regional (el desarrollo de recurso humanos, el desarrollo de investigación, y mejor planificación de sector y el gobierno), y local (el desarrollo de la comunidad que promueve).
- Asegurar que los beneficios económicos del desarrollo alcance a todos los sectores del país.

⁸ TOURISM & LEISURE. ANÁLISIS DIAGNÓSTICO GENERAL DEL TURISMO EN PANAMÁ Plan Maestro de Desarrollo Turístico Sostenible Panamá 2007-2020 - Atp.gob.pa Disponible en http://www.atp.gob.pa/sites/default/files/documentos/Analisis_Diagnostico_General_del_Turismo_en_Panamá.pdf

- Potenciar y racionalizar el sector turístico en el horizonte temporal de 2020, generando un aumento sustancial de ingresos y empleo en turismo, tanto en el conjunto nacional, como en sus provincias y comunidades locales.

Descripción del Proyecto:

La formulación de un Plan Maestro de Desarrollo Turístico Sostenible 2007-2020 se presenta para el país como:

- Una estrategia básica de ordenamiento del sector turístico.
- Un factor articulador de equilibrio territorial.
- Un instrumento eficaz de lucha contra la pobreza
- Una herramienta de un amplio consenso.
- Un mecanismo para potenciar y racionalizar el sector turístico en el horizonte temporal de 2020
- Un mecanismo para generar un aumento sustancial de ingresos y empleo en turismo, a nivel nacional, como en sus provincias y comunidades locales.

Alcance del proyecto

- Los resultados aumentarán los beneficios económicos a través de una gestión mejorada del sector, contribuyendo a la erradicación de la pobreza con un turismo orientado hacia la población y las políticas económicas nacionales y provinciales.
- Planificación estratégica y territorial de Panamá a largo plazo, definiendo una estrategia para el sector que identifique en todo el país las zonas de desarrollo turístico de interés nacional y planifique los programas, proyectos y productos turísticos que las desarrollan.
- Estrategia efectiva del desarrollo sostenible de los ámbitos territoriales y los productos turísticos, que definan los resultados esperados de las estrategias de ordenación y de los planes de acción.

Presupuesto asignado⁹:**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

Fondos NO REEMBOLSABLES B/. 364,340.00

Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)

Fondos NO REEMBOLSABLES B/. 104,000.00

Autoridad de Turismo de Panamá (ATP) B/. 106,930.00

TOTAL B/. 575,270.00

Algunos Sitios de Interés

La ciudad colonial de Panamá retrata fachadas y caminos ladrillados de los siglos XVII y XVIII. De la muralla que dividía al pueblo de la clase pudiente y religiosa tan solo queda una pequeña pared de piedra.

En el también llamado casco viejo son atractivos los flamboyanes –conocidos como árboles de fuego por su color rojo encendido-, la iglesia San José (Con su altar de oro), las ruinas del convento de Santo Domingo, la Catedral Metropolitana, el paseo de los enamorados y la plaza de Francia, donde se levanta un obelisco de 18 metros, como símbolo a los franceses precursores del canal.

Estas áreas de la ciudad antigua, en su mayoría, están siendo reconstruidas para edificar hoteles, museos, teatros, restaurantes y heladerías, al estilo de la ciudad de Cartagena; pero, sin duda, uno de los lugares que más habla de la historia de Panamá es su canal

Si se va de compras, Panamá es una ciudad colmada de ofertas comerciales. El lugar más famoso para comprar miles de artículos, a cualquier precio, es el Albrook Mall. La principal

⁹ Gobierno de la República de Panamá. Plan Maestro de Desarrollo Turístico Sostenible 2007-2020 - Atp.gob.pa Disponible en <http://www.atp.gob.pa/programas/plan-maestro-de-desarrollo-turistico-sostenible-2007-2020>

recomendación es ir con zapatos cómodos, estar seguro de qué quiere comprar y disponer de bastante tiempo.

Al explotar la diversidad regional de Panamá, el turismo podría crecer 12-15% anual, un promedio de B/.2.5-B/.3.5 mil millones de dólares anuales en el PIB y la creación de entre 180,000 y 280,000 nuevos empleos en el año 2020.

En el grafico No. 4, se muestran en detalle los principales indicadores de la actividad turística.

Grafica No. 4 Principales indicadores de la actividad turística, al primer trimestre Años 2010- 2014

Detalle	2010	2011	2012	2013	2014
Total de habitaciones en hoteles	5,765	5,835	7,956	9,579	10,262
Promedio diario de pernoctaciones	6,561	6,962	8,520	11,131	10,743
Porcentaje de ocupación.....	65.7	69.0	63.6	62.2	60.0
Total de pasajeros, en miles.....	1,017	1,143	1,399	1,573	1,679
Visitantes.....	509	558	601	608	618
Turistas.....	357	390	458	462	466
Excursionistas.....	15	19	34	38	42
Pasajeros en cruceros	137	150	109	108	110
Pasajero en tránsito directo y tripulantes	508	585	798	966	1,061
Gasto efectuados, en millones de balboas.....	425	686	828	876	921

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo.

3.3.2 Agricultura y Ganadería

Preocupado por la progresiva caída de la aportación de este sector al PIB, el gobierno ha estado promoviendo en los últimos años la producción y exportación de productos agrícolas no tradicionales (melón, sandía, papaya, piña, calabaza). Su aportación ha ido en aumento año tras año, hasta el punto de colocarse entre los productos principales de exportación, sumándose a los ya tradicionales como el plátano, el azúcar y en menor medida el café.

La agricultura panameña viene atravesando dificultades en los últimos años, algunos causados por fenómenos naturales (sequías, huracanes) y otros por problemas laborales (huelgas de los sindicatos, principalmente de las bananeras). Pero el mayor problema se deriva con la entrada del país a la OMC, que ha puesto en evidencias las deficiencias del sector.

Esta falta de competitividad hizo que el desarme arancelario acometido en el año 1998, fruto de la adhesión a la OMC, supusiera un duro golpe para la agricultura panameña, incapaz de competir con la producción foránea de bajos precios. Este hecho provocó una reacción progresiva de los agricultores, protesta que fue recogida por Mireya Moscoso en su programa de gobierno y que culminó en una de sus primeras medidas económicas, elevando hasta el techo negociado con la OMC los aranceles de todas las partidas agropecuarias sensibles.

La ganadería, una de las principales actividades de las áreas rurales, ocupa un 70% de las tierras disponibles y absorbe más de la mitad de los créditos asignados al sector primario.

En los últimos años, Panamá ha dado pasos importantes en el mejoramiento del hato ganadero con la incorporación de nuevas técnicas de manejo de fincas dedicadas a la cría y ceba de semovientes, el mejoramiento genético de razas y la utilización de pastos mejorados para la alimentación animal.

Este proyecto ha contribuido al establecimiento de algunos acuerdos de exportación hacia algunos países de Centro América y el Caribe, lo que ha motivado a los productores a incorporarse a los planes de crecimiento de este sector. A pesar de ello, el sector ganadero enfrenta dificultades para la exportación de productos hacia otros países, pues no se cuenta con un sistema de trazabilidad del ganado vacuno en Panamá, requisito exigido actualmente por los mercados nacionales e internacionales.

Ciertos programas de salud animal, de inseminación artificial, de nutrición y pastos mejorados están dejándose notar en la evolución del subsector. Según la CEPAL, el número de cabezas de ganado vacuno en 2009 se cifra en aproximadamente 1.600.000 y las de ganado porcino en 270.000.

Panamá es uno de los países con mayor consumo per cápita de pollo en todo el continente americano. Fruto de ello es que la industria avícola es la tercera en importancia en el sector agroindustrial pero su crecimiento de los últimos años, entre un 15 y un 20%, se ha visto muy afectado por la reducción de aranceles acordada en el marco del Plan de Modernización y por una cierta saturación del mercado. Desde el año 2005 la cabaña avícola superó las 14 millones

de unidades y a finales del 2009 rondaba los 16,5 millones, lo que ha supuesto un descenso respecto a los 17,5 millones de 2008.¹⁰

3.3.3 Construcción

El sector construcción se mantiene como uno de los más dinámicos para este periodo, representa el 6% del PIB y genera el 11% del empleo. La Dirección de Contrataciones Públicas, que centraliza las contrataciones del Estado, cifró las inversiones en 4.200 millones de dólares americanos. No todas estas inversiones corresponden al sector de la construcción en concreto pero sí muchos a servicios conexos. Entre las contrataciones de mayor volumen destacan la adjudicación de la contratación de la Ciudad Hospitalaria (587 millones) y el grueso del reordenamiento vial (1.600 millones).

El organismo que aglutina la mayor parte de las licitaciones públicas del país es la Dirección de Contrataciones Públicas. A través de su portal o sistema electrónico (www.panamacompra.gob.pa) se publican las licitaciones públicas convocadas por los distintos Ministerios y la mayoría de organismos de Panamá. Este sistema se enmarca dentro de un plan de mejora de transparencia y eficiencia de la gestión de las compras y las contrataciones públicas. Las principales para el sector de la construcción se detallan en el Plan Quinquenal 2009-14 que coincide con el mandato del actual gobierno. Las principales inversiones se han ido realizando los primeros años con grandes proyectos que aún están en curso y la inversión pública va descendiendo en los años 2012-14. Sin embargo, existen nuevos proyectos como son la construcción de centros educativos, policlínicas, centros deportivos, etc. Los principales proyectos de construcción pública en curso son:

- La construcción del Metro de Panamá: requiere una inversión de 1.880 millones de dólares americanos. El Consorcio Línea Uno, con la participación de la empresa española FCC, lidera el proyecto y genera una gran cantidad de servicios de construcción conexos. Se espera que esté listo para 2014.

¹⁰ Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Panamá. Panamá Estructura Económica. Americalia.com disponible en <http://www.americalia.com/docs/files/3-estructura-economica-panama.pdf>

- La construcción de la Ciudad Hospitalaria en Panamá: es un proyecto de cerca de 600 millones de dólares adjudicado a FCC y que necesitará los servicios integrales de estudios técnicos, diseños urbanísticos y arquitectónicos, con elaboración y aprobación de planos, estudios de impacto ambiental categoría II, construcción, financiamiento y equipamiento del nuevo complejo hospitalario.
- La construcción de nuevos mercados en Panamá: el nuevo mercado de Colón es el tercero ya adjudicado para su pronta construcción, los mercados públicos en Panamá y Chiriquí están en avance, en total son ocho los mercados que se construirán en diferentes provincias de Panamá.
- La licitación del Tercer Puente sobre el Canal de Panamá: la Autoridad de Canal de Panamá (ACP) licita este proyecto por un valor de unos 280 millones de dólares. En uno de los consorcios finalistas se encuentra la española Acciona Infraestructuras.
- Los proyectos de Centros Penitenciarios: el Ministerio de Gobierno lidera la construcción de dos nuevos centros penitenciarios por un importe total de 32 millones de dólares en el Oeste de Panamá y Chiriquí.
- La ampliación del Aeropuerto Internacional de Tocumen: Ya se concluyó la primera fase del proyecto con una calle de rodaje que une las dos pistas que posee el aeropuerto. El proyecto sigue su curso con la segunda fase y una inversión estimada de 450 millones.
- El proyecto de Saneamiento de la Bahía de Panamá: su finalización estuvo prevista para el 2013 e incluía la construcción de redes de alcantarillados y la primera planta de tratamiento.

Al margen de los proyectos, el Gobierno de Panamá a través del Ministerio de Vivienda (MIVI) desarrolla una gestión institucional que impulsa programas de desarrollo sostenible. Los objetivos son modernizar la administración, generar condiciones para el incentivo de la inversión privada en el sector habitacional, rescatar el aspecto urbanístico en las ciudades, desarrollar normativas modernas para el déficit habitacional en los distintos segmentos e implementar normas urbanísticas modernas para el aprovechamiento óptimo de espacio urbano. Estos programas son:

- Programa de Asistencia Habitacional (FASHABI)
- Programa PARVIS
- Programa de Vivienda Social

- Programa de Mensura y Legalización
- Programa de Mejora Integral de Barrios (PROMEBA)¹¹

La ampliación del Canal

El Canal de Panamá se considera como una de las maravillas del mundo moderno y piedra angular del crecimiento y desarrollo social del país. Dada su ubicación geográfica, el Canal se ha convertido en un punto clave para el sistema de tránsito global conectando dos océanos y a todos los continentes, y permitiendo el comercio marítimo de bienes internacionalmente.

Con casi un siglo de funcionamiento, el Canal ha demostrado su capacidad de ser altamente eficiente y confiable para la industria marítima. Un continuo proceso de mejoramiento de invertir en infraestructuras, nuevos equipos, tecnología y capital humano ha llevado al desarrollo de uno de los proyectos de ingeniería más grandes de la década: la ampliación del Canal.

Panamá actualmente se ha redefinido para garantizar a través de su canal, un servicio continuo, seguro y eficiente, permitiéndole convertirse en una alternativa altamente competitiva con beneficios significativos para la economía del país, que le permita ofrecer un servicio de primera clase basada en la excelencia, integridad y transparencia.

El programa de ampliación del Canal consiste en la construcción de dos nuevos complejos de esclusas Post-Panamax, una en el Pacífico y otra en el lado Atlántico del Canal. Cada esclusa tendrá tres cámaras con tinas de reutilización de agua, un sistema de llenado y vaciado lateral y compuertas rodantes.

La esclusa Post-Panamax del Pacífico tendrá un canal de acceso que requiere la excavación de aproximadamente 50 millones de metros cúbicos de material seco a lo largo de 6.1 kilómetros.

La ampliación también incluye el dragado de ambas entradas del Canal (Atlántico y Pacífico), así como la ampliación y profundización de los canales de navegación existentes en el Lago Gatún y la profundización en el Corte Culebra.

¹¹ Autor: GD CONSULTING. Informe macroeconómico sobre la República de Panamá. Gd-consulting. Disponible en: <http://www.gd-consulting.es/>

El proyecto requiere incrementar los niveles máximos de operación del Lago Gatún a 45 centímetros, lo que permite mejorar el suministro de agua y la confiabilidad del calado.

Con las nuevas esclusas, el canal expandido podrá manejar naves de hasta 1,200 pies (366 metros) de eslora, 160 pies (49 metros) de manga y 50 pies (15.2 metros) de calado en agua fresca tropical. El Canal de Panamá estima que, luego de la ampliación, el nuevo canal doblará la capacidad actual alcanzando unas 600 millones de toneladas CP/SUAB, manejará barcos portacontenedores de hasta 12,600 TEU's y otras naves de hasta aproximadamente 170,000 toneladas de peso muerto, con algunas restricciones de calado.

La ampliación del Canal beneficiará a sus usuarios, a Panamá y al comercio mundial. En adición al aumento de su capacidad, el Canal impulsará los servicios prestados a la industria marítima y a los flujos del comercio mundial facilitando el transporte de bienes entre los diferentes mercados. Igualmente, la ampliación del Canal permitirá a Panamá convertirse en el centro logístico y de transporte de las Américas, y así fortaleciendo las rutas marítimas por el Canal de Panamá.

Principales Rutas

La posición geográfica de Panamá en el punto más angosto del istmo Centroamericano permite conectar de manera estratégica a los países del mundo principalmente aquellos con actividad comercial en los océanos Atlántico y Pacífico. La accesibilidad que ofrece el Canal de Panamá une de manera competitiva a todos los mercados, principalmente a Asia, Europa, Norte y Suramérica.

Las principales rutas comerciales con tráfico en el Canal de Panamá son:

- Costa Este de E.U.A. y Asia (Lejano Oriente)
- Costa Este de E.U.A. y Costa Oeste de Suramérica
- Europa y Costa Oeste de Suramérica

- Europa y Costa Oeste de E.U.A. y Canadá
- Costa a Costa de E.U.A. (incluyendo Alaska y Hawái)¹²

3.3.4 Minería

La conformación geológica de Panamá, aunada a una extraordinaria posición geográfica, ha permitido hallar en el subsuelo yacimientos de minerales, de cierta relevancia, como el oro y el cobre principalmente; cuya extracción forma parte de una política de Estado en respaldo a la actividad minera que busca el desarrollo integral de los pueblos que circundan los proyectos mineros.

A mediano plazo (tres años), iniciará operaciones la mina Cobre Panamá, ubicada en el distrito de Donoso, provincia de Colón.

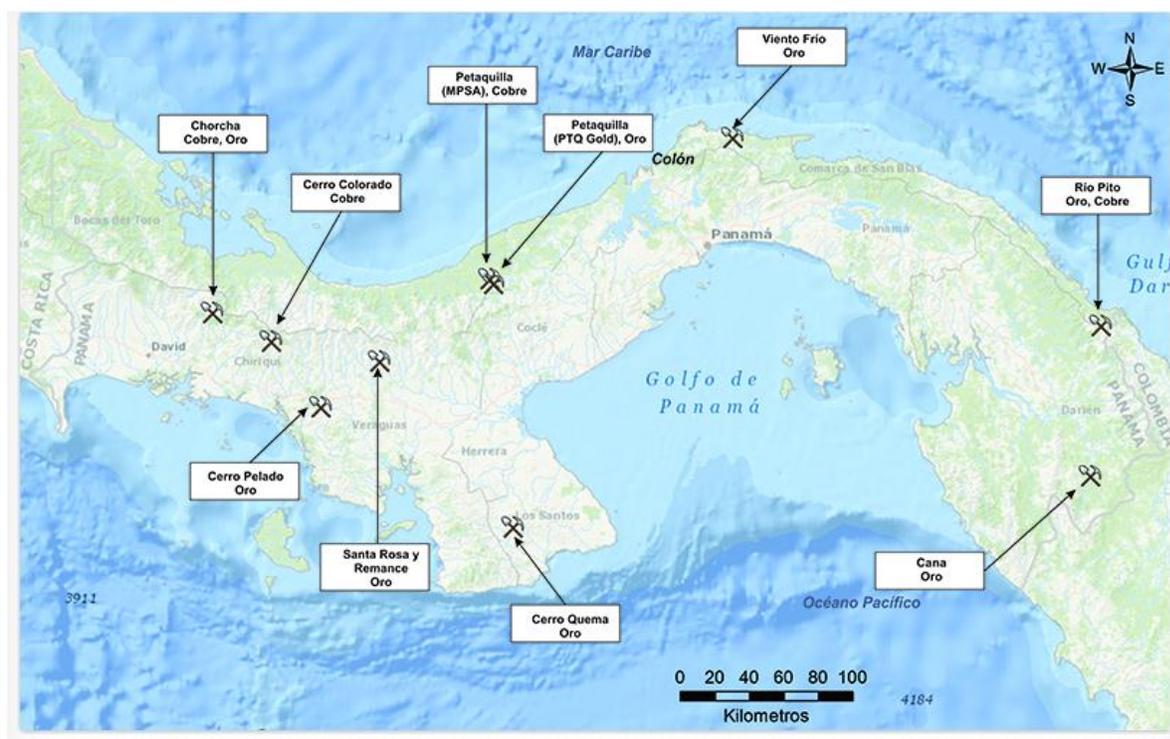
Esta mina que se construye mediante una inversión de 6,200 millones de dólares, producirá un promedio anual de 255,000 toneladas de cobre, 89,600 onzas de oro y 3,800 toneladas de molibdeno, lo que representa la cifra de \$2,200 millones en exportaciones anuales de estos minerales a precios actuales.

Por otra parte se tiene ya en producción la mina de oro de Petaquilla Gold, S.A., de manera que estas dos actividades mineras proyectarán al país significativamente, en el ámbito de los países productores de metales y se convertirá en un motor de la economía nacional, hombro a hombro con el Canal Interoceánico de Panamá.

Existen otros yacimientos en el país, como el de Cerro Colorado que es la mayor reserva de cobre conocida y no explotada a nivel mundial, además de otros yacimientos ya conocidos de oro, como Cerro Quema, Santa Rosa y Remance. Ver Grafica No. 5 con mapa de ubicación de los lugares con yacimientos mineros.

¹² Fuente: Canal de Panamá. Expansión del Canal de Panamá. Logistics.gatech. Disponible en: <http://logistics.gatech.pa/es/assets/panama-canal/expansion>

Grafica No. 5 Mapa con los principales yacimientos mineros.



Fuente: Cámara Minera de Panamá

Algunos datos relevantes sobre la minería en Panamá:

- La Minería aporta beneficios económicos, ambientales y sociales al país.
- Actualmente el 2.5% del PIB es resultado de las actividades mineras. Para el año 2019 se proyecta que alrededor del 10% del PIB sea resultado de la actividad minera.
- La inversión extranjera directa en el sector minero local entre 2009 y 2018 se estima alcanzará los 10,000 millones de dólares en proyectos ya iniciados.
- De la inversión antes citada, ya se han invertido más de 200 millones de dólares en aspectos de manejo y conservación ambiental, reforestación, programas sociales e infraestructura pública.

- La producción de materiales para la industria de la construcción en las canteras localizadas en los alrededores de la ciudad de Panamá, genera 450 millones de dólares al año.
- Al año 2019 se proyecta que las exportaciones de metales ascenderá a 2,500 millones de dólares anuales de los cuales 1,375 millones de dólares anuales se quedarían en el país.¹³

3.3.5 Servicios Logísticos

El Crecimiento de los puertos en los últimos 15 años ha sido de altas proporciones, la posición geográfica, la conectividad que se deriva del canal de Panamá, la conectividad aérea, marítima, las zonas económicas especiales, los parques logísticos, el ferrocarril y la facilidad para moverse entre dos mares; lo convierten en un modelo, un punto estratégico de desarrollo y competitividad.

Las líneas comerciales del Atlántico son distintas a las del Pacífico, pero se tiene acceso a ambas y se pueden establecer estrategias que maximicen el impacto que pueden tener en un productor y un importador.

Panamá le brinda a países como Estados Unidos una plataforma desde la cual pueden llegar al resto de Latinoamérica, adicional los mercados europeos y americanos están aumentando los controles de seguridad y para poder consolidar la carga de los productos alimenticios que se puedan producir en Panamá, se pueden aplicar estrictos controles para los alimentos y puede servir como consolidador para enviarlos a estos mercados.

Actualmente la Sociedad Andina de Fomento trabaja en proyectos viables para realizar inversiones con miras en la implementación a niveles más regionales.

Actualmente a través del proyecto mesoamericano del BID, se busca dinamizar el desarrollo de Centroamérica, Caribe, México y Colombia, proyecto que podría utilizar una estructura por

¹³ Autor: Cámara Minera de Panamá. POTENCIAL ECONOMICO. Disponible en <http://www.camipa.org/potencialeconomico.html>

países para hacer una coordinación y lograr desarrollar estrategias regionales que se nutran e implementen nuevas mejoras en los Servicios Logísticos, con los países vecinos para que se implemente un gran modelo teniendo como base la gran plataforma de Panamá, pero al mismo tiempo respondiendo de una manera técnica y científica a mejorar las capacidades para brindar un buen servicio .

Es innegable la relevancia que ha adquirido Panamá y como se han posicionado los activos logísticos y por sobre todo, el Canal de Panamá; La conectividad aérea a través del aeropuerto de Tocumen y la Compañía de Aviación son insumos que están logrando proyectos con un buen desempeño logístico enmarcados en un análisis integral, sistemático y científico.

Panamá está invirtiendo una importante suma de dinero en desarrollar la cadena de frío, uno de los centros logísticos más ambiciosos , tiene que ver con los alimentos en la cadena de frío y se lleva a Panamá para guiar en el más alto nivel el desarrollo y estrategia para la capacitación del tema, este modelo apunta a mejorar las capacidades logísticas del país y la investigación, logrando nuevas tecnológicas asociadas con la logística, la cadena de suministro y la optimización todo esto gracias a las capacidades logísticas de Panamá.

Existe una necesidad de mayor coordinación entre los activos logísticos aunque estos han sido concesionados a distintas compañías, que en el mercado normal están compitiendo una con otra; incentivando procesos que se piensen más como un solo puerto, y que puedan maximizar el beneficio tanto para Panamá como para el resto del mundo, tendiendo a Panamá como Plataforma Logística.¹⁴

3.3.6 Servicios Financieros

Cada Estado tiene sus reglas administrativas y un entorno político económico, social y cultural muy particular, las cuales buscan determinar su nivel de competitividad a nivel internacional; de igual forma, busca sentar las bases en cuanto a desarrollo y crecimiento interno.

Panamá presenta una plataforma financiera con las siguientes características:

¹⁴ Autor: Desconocido. Panamá y su rol como “Hub de las Américas” . webpicking. Disponible en <http://www.webpicking.com/reportaje/solis.htm>

Desde 1904, el dólar americano es considerado la moneda de curso legal. Para esta misma fecha en Panamá surgió como moneda nacional el Balboa, donde el Estado Panameño se obliga a definir su unidad monetaria en términos idénticos al dólar. En conclusión, se usa el Dólar como circulante y el Balboa es la unidad de cuenta que sólo existe en monedas fraccionarias.

Panamá , cuenta con un Centro Financiero Internacional, donde se manifiesta la participación de la banca nacional e internacional, y donde operan siguientes tipos de licencias bancarias: La General, que permite a bancos realizar operaciones locales y extranjeras; Internacional, que permite solamente hacer operaciones extranjeras, pero puede participar en el mercado interbancario nacional y de Representación, para oficinas de bancos extranjeros, desde las cuales llevan a cabo la promoción de sus servicios y visitas a clientes activos y potenciales, tanto en Panamá como en la región.

Este Centro Bancario Internacional goza actualmente, en términos generales, de calificaciones altamente satisfactorias de parte de agencias e instituciones internacionales, ofreciendo un lugar fiable y seguro para las operaciones bancarias y financieras.

Los bancos establecidos en Panamá están en condiciones de brindar todo tipo de servicios bancarios, financieros y fiduciarios a través de sus correspondientes filiales, tradicionales e innovadores, a los inversionistas nacionales y extranjeros. La integración financiera del centro y su permanente estabilidad han evitado que en Panamá se produzcan períodos de restricción de crédito, aun durante crisis financieras que han afectado a países de la región.

Debido a la estructura financiera creada, los mercados y flujos de capitales son libres, por lo cual no existe intervención directa del gobierno en estas transacciones. Las operaciones bancarias están reguladas y fiscalizadas por la Superintendencia de Bancos, creada mediante decreto Ley No. 9 del 26 de febrero de 1998, como organismo autónomo del Estado con personalidad jurídica y patrimonio propio.

La Superintendencia actúa con independencia en el ejercicio de sus funciones y está sujeta a la fiscalización de La Contraloría General de la República conforme lo establece el decreto ley, sin embargo, esta fiscalización no implica, en forma alguna, injerencia en las facultades administrativas de la Superintendencia. Las principales funciones de este organismo son las siguientes:

-
- Velar porque se mantenga la solidez y eficiencia del sistema bancario.
 - Fortalecer y fomentar condiciones propicias para el desarrollo de Panamá como centro financiero internacional.
 - Promover la confianza pública en el sistema bancario y velar porque los Bancos que lo integran mantengan coeficientes de solvencia y liquidez apropiados para atender sus obligaciones.
 - Evitar que las personas no autorizadas conforme a este Decreto-Ley ejerzan el Negocio de Banca.
 - Velar porque los Bancos tengan procedimientos adecuados que permitan la supervisión y control de sus actividades a escala nacional e internacional, en estrecha colaboración con los Entes Supervisores Extranjeros, si fuera el caso.

Debido a que no se emite en Panamá papel moneda, no se cuenta con un Banco Central, por lo cual estamos supeditados a una política monetaria de los Estados Unidos.

Debido a la utilización del Dólar de los Estados Unidos como moneda de curso legal en Panamá, se presenta un panorama favorable en cuanto a estabilidad cambiaria, lo cual representa una ventaja competitiva para la economía.

La ausencia de una banca central significa que el país no cuenta con un instrumento de política económica, como lo es la política monetaria. Esto quiere decir que las decisiones respecto a la misma y las disposiciones sujetas a las tasas de interés dependen de las decisiones del Consenso de Washington y de la Reserva Federal de los Estados Unidos. Esto hace que tengan tasas de interés competitivas similares a las de los Estados Unidos, condiciones de créditos favorables y un ambiente de bajo riesgo por las devaluaciones.

El libre flujo de capital representa para el inversionista, el acceso a capital con tasa de interés bajo sobre los préstamos comerciales y de hipotecas que pueden durar un lapso de 30 años. Además, este movimiento libre de capital, incide en los depósitos bancarios con tasas competitivas.

Es significativa la presencia de bancos internacionales que además de desarrollar operaciones offshore, también operan en el mercado local. Según informes de la Superintendencia de Bancos, a inicios del año 2007 había en el Centro Bancario, 87 bancos, de los cuales 42,

incluyendo los dos bancos oficiales de Panamá, El Banco Nacional y la Caja de Ahorros, tienen licencia General, 38 con licencia Internacional y siete con licencia de Representación.

El Centro Bancario Internacional es reconocido desde hace tiempo como el más importante en la región, lo cual incide directamente en la inversión a través del crédito interno y financiamiento hipotecario.

Toda esta situación, constituye un ambiente de naturaleza financiera favorable para Panamá, estableciendo pilares fundamentales en la toma de decisión para la inversión panameña y extranjero.¹⁵

Paraísos Fiscales

Los Paraísos fiscales son países o territorios que brindan un trato extraordinario benéfico a los capitales, para atraer la riqueza de empresas y persona naturales a cambio de ayudarles a evadir el pago de los impuestos en sus países de origen.

Los beneficios ofrecidos al inversionista incluyen la baja o nula tributación y suelen añadir el secreto financiero, el no intercambio de información sobre transacciones, la falta de transparencia en los registros contables y las leyes laxas para crear empresas de fachada.

Estos arreglos permiten que muchos inversionistas, comenzando por las grandes empresas multinacionales, escondan sus ganancias y defrauden al Estado donde se han producido las utilidades.

La manipulación de los precios de transferencia consiste en exportar los productos a un precio más bajo que el del mercado a empresas constituidas en los paraísos fiscales, que a su vez los revenden al comprador verdadero.

Actualmente la herramienta a aplicar en Panamá, sería un acuerdo automático de intercambio de información.

¹⁵ Arcia, Israel. Análisis situacional. Eumed.net. Disponible en http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2012/iac/analisis_situacional.html

Panamá es el segundo país de origen de la inversión extranjera en Colombia y es el principal destino de la inversión colombiana en el extranjero; En promedio el 20 por ciento de la inversión de Colombia se dirige a Panamá; en el 2013, el 3.20 millones de dólares salieron hacia el Istmo.

Según informe elaborado por la Superintendencia financiera de Bancos de Panamá, en los Bancos colombianos que están en Panamá como Davivienda, Bancolombia, Bogotá, Coplataria, Occidente, entre otros, habría depósitos por 6.500 millones de dólares, unos 13.9 billones de pesos.

Panamá deberá aplicar herramientas como el índice de Secreto Financiero, en el cual se brinde la opacidad de cada país en el manejo financiero, incluyendo variables como la identificación del beneficiario, la transparencia corporativa, la regulación fiscal y la cooperación internacional.¹⁶

Transparencia Financiera.

Panamá también está tratando de cumplir con los estándares de la OCDE en materia de transparencia financiera. Aunque se ha progresado mucho desde 2009, incluyendo la negociación de 26 acuerdos fiscales internacionales (hay un Acuerdo imposiciones dobles en su lugar con el Reino Unido), el FMI y la OCDE anunciaron recientemente las debilidades en los sistemas financieros de Panamá. Un informe del FMI publicado en febrero 2014 reveló que Panamá no era compatible con las normas internacionales en materia de lavado de dinero y el financiamiento del terrorismo. El ex ministro de Finanzas admitió marzo 2014 que Panamá no había podido concluir su Fase 1 opinión de Foro Global de la OCDE sobre transparencia e intercambio de información con fines fiscales. El nuevo gobierno tiene previsto crear una comisión transversal del gobierno para abordar estas cuestiones.

¹⁶ Valencia, Mario Alejandro. ¿Qué es un paraíso fiscal?, ¿y por qué Panamá?. Publicado el 20 de Octubre de 2014. Razónpublica.com. Disponible en <http://www.razonpublica.com/index.php/econom-y-sociedad-temas-29/7993-%C2%BFqu%C3%A9-es-un-para%C3%ADso-fiscal,-%C2%BFy-por-qu%C3%A9-panam%C3%A1.html>

3.3.7 Zona Libre de Colón

La Zona Libre de Colón en Panamá, está entre las tres zonas libres más importantes del mundo comercial, ello como resultado de las ventajas que ha logrado gracias a su estructura geográfica como país, incluye la existencia de un canal interoceánico por donde transita el 5% del comercio mundial, en términos comparativos, la Zona libre de Colon representa en promedio el 35% del producto interno de país. Analizando el comportamiento del movimiento comercial de la Zona Libre de Colon, se evidencia que desde el año 2008, esta ha venido creciendo, con un total de 18,679.7 millones de dólares en el 2008, Para el año 2011, el movimiento comercial de esta zona franca alcanzó los \$29,154 millones, lo que representó un incremento del 34.8% con respecto al 2010. De este total, las importaciones totalizaron \$14,041 millones mientras que las reexportaciones unos \$15,113 millones, el movimiento comercial pasó a 30,792.5 millones de dólares en el año 2012. Movimiento comercial resultado de sumar las importaciones y reexportaciones de la zona franca; Para el 2013 se experimentó una disminución de 1,406.3 millones de dólares en las reexportaciones de la Zona libre de Colon, lo cual significo una disminución del 8.7% en términos porcentuales.

La dinámica de crecimiento de las reexportaciones hacia Colombia en el 2014 presenta unas cifras bastante importantes ya que pasaron de 957.8 millones de dólares a julio de 2013 a 981,8 millones de dólares en el presente año, reflejándose un incremento del 2.5%.

Los principales productos de importación de la Zona Libre de Colón son los farmacéuticos y productos químicos, textiles, maquinarias y artefactos eléctricos, calzados y otros textiles. Estos productos provienen principalmente de China, Singapur, Estados Unidos, Taiwán y México. Mientras tanto, estos mismos productos son reexportados hacia los mercados de Latinoamérica, principalmente a Venezuela, Colombia, Puerto Rico, Panamá y República Dominicana.

Para panamá, el incremento de las reexportaciones ha contribuido a aumentar el empleo, esto ha llevado a evaluar el sistema de aporte de la Zona franca al fisco nacional, en donde se considere según algunos empresarios, sea necesario el establecimiento de un impuesto a la importación de mercancías introducidas a la zona libre entre otras medidas fiscales que logren incentivar la actividad económica.

Las causas principales de la actual disminución de la actividad económica en Zona Libre de Colon, obedece inicialmente a la situación actual de su principal cliente Puerto Rico, la disminución de las ventas a Panamá y en tercer instancia la situación de Venezuela.

Panamá deberá revisar la situación de la Zona Libre de Colon dentro de una política de Estado y adicional incentivar la búsqueda de nuevos clientes como parte del proceso de dinamización de la zona franca y la generación de empleo para el país.¹⁷

3.4 Plan estratégico de crecimiento económico de Panamá 2010 – 2014

El gobierno de Panamá ha preparado un Plan Estratégico Quinquenal cuyo objetivo fundamental es la mejora de la productividad y la competitividad en aquellos sectores con mayor potencial productivo (logística, agroindustria, servicios financieros, innovación y turismo) a través de un ambicioso plan de inversión pública, dirigido a mejorar el entorno de negocios. En este período comprendido entre 2010 y 2014 se llevan realizando y se realizarán inversiones por valor de 13.600 millones de dólares estadounidenses, cifra que no incluye los 5.250 millones de dólares estadounidenses destinados a las obras de ampliación del Canal de Panamá. A continuación se mencionarán algunos de los más importantes proyectos que cobijan este plan:

3.4.1 Logística

Con la posición de Panamá en una ruta comercial global, la evolución del arbitraje laboral entre Oriente y Occidente y la volátil fijación de precios de tránsito, el nuevo milenio de oportunidad para Panamá será la diversificación del valor captado por la posición única del Canal. El planteamiento para hacer posible la logística de valor agregado en Panamá es de hecho la estrategia necesaria para reducir el costo real de hacer negocios en Panamá al generar soluciones para los factores que incrementan este costo:

¹⁷ Autor: Economista. Zona Libre: Crisis y Perspectivas. Publicado el 25 de agosto de 2014. Laestrella.com. Disponible en: <http://laestrella.com.pa/economia/zona-libre-crisis-perspectivas/23798859>

1. Reducir el tiempo de las mercancías en tránsito
2. Reducir la volatilidad en tiempo de las mercancías en tránsito
3. Reducir los costos de insumo directos de las actividades de logística

Una inversión de aproximadamente B/.1,000.0 millones podrían estimular en gran medida la actividad logística de valor agregado.

Construcción de infraestructura de enlace

La construcción de cinco vías es fundamental para el desarrollo de una industria logística de valor agregado en Panamá. La construcción de infraestructura de superficie une los activos de logística medulares uno con el otro. Estas inversiones reducirán los tiempos de tránsito y la volatilidad causada por la congestión – reduciendo el tamaño del país de manera real. Tomados en su conjunto, podrían reducir el tiempo de tránsito entre activos en un 50%, así como aumentar enormemente la confiabilidad (un factor más importante que los tiempos de viaje para una diversidad de productos). El resultado es un flujo más fácil de mercancías y materiales de activo logístico a activo logístico. Las inversiones en vías de acceso, también ayudarán a Panamá a lograr la meta deseada por largo tiempo de convertirse en un centro multimodal.

Tal inversión pondría los cimientos para que el sector SLVA creciera y enviara una fuerte señal al sector privado sobre el compromiso de largo plazo de Panamá de tener un sector privado eficiente. Los caminos son:

Extensión de la autopista Panamá-Colón

El proyecto incluye terminar los 15 últimos kilómetros de la carretera Panamá-Colón de Quebrada López a Colón, incluyendo las suficientes conexiones y zonas de amortiguamiento en infraestructura local para impedir la formación de cuellos de botella en la circulación. Esta inversión resolverá la circulación del tráfico de un solo carril en cada dirección en la vecindad de Colón que actualmente está sumamente congestionada, reduciendo de manera significativa el tiempo de tránsito y la volatilidad del transporte de carga Transístmica. Como resultado, Colón y sus activos logísticos estarán „más cercanos“ de manera real al Puerto de Balboa, al desarrollo logístico Howard y a la terminal de carga del aeropuerto Tocumen. Los beneficios adicionales también serían significativos para Colón.

Conectividad entre Corredores de la Ciudad de Panamá

Para mejorar la conectividad dentro de la ciudad de Panamá, se construirán cinco intercambiadores en las intersecciones de Vía Brasil con: Ricardo J. Alfaro, Transístmica, Vía España, Calle 50, Vía Israel. Adicionalmente se construirá una conexión directa, entre la Ave. Balboa y el intercambiador de Vía Martín Sosa con Transístmica.

Solución para la congestión Intra-Colón

Aun cuando se complete el proyecto de la carretera Transístmica, el tránsito dentro de Colón todavía sufrirá por la congestión entre los puertos, la Zona de Libre Comercio y la estación de trenes dentro de los límites de la ciudad. El estudio del tráfico, el modelado y la modernización de la infraestructura municipal de superficie liberará la congestión y permitirá una circulación de mercancías más predecible entre los activos logísticos.

Vía de circunvalación de Howard al Puente Centenario

La construcción de una vía de circunvalación directa de Howard al Puente Centenario puede reducir el tiempo de conducción al puente en un 40-50% y proporcionaría una velocidad de autopista moderna sin congestiones. El proyecto requeriría la construcción de dos nuevos cruces en las intersecciones de la vieja Autopista Panamericana de los accesos, principal y occidental de la carretera Howard. Estos cruces requerirían especificaciones de construcción para tráfico de transporte de carga, tales como mayor radio de giro, límites de carga y ancho de los caminos.

Extensión del Corredor Norte para llegar al aeropuerto Tocumen

Terminar el Corredor Norte (11 kilómetros) proporcionará una ruta más adecuada para el tráfico del aeropuerto que no se origina en la Ciudad de Panamá. La inversión reduciría de manera efectiva los tiempos de tránsito y volatilidad de Tocumen a los activos logísticos de Colón, al desarrollo logístico Howard, al Puerto de Balboa y a las regiones con potencial de producción agrícola en el Centro y Occidente de Panamá. El único acceso por una autopista moderna a Tocumen es por el Corredor Sur, el cual requiere circular a través de la Ciudad de Panamá y a menudo está congestionado durante las horas pico.

Conexión directa a las instalaciones de transporte de carga de Tocumen

Actualmente, el centro de carga aérea de Panamá está escondido en el extremo más lejano de la instalación, lo que requiere circular alrededor del aeropuerto por caminos que están en malas condiciones y pobremente iluminados. La seguridad del transporte multi-modal de Panamá está en riesgo dado que circula a menudo tarde en la noche. Una conexión moderna de cuatro carriles directa a la terminal de transporte de carga, potencialmente con un túnel por debajo de la pista de rodaje entre las pistas de aterrizaje, reducirá los tiempos de tránsito en 20 minutos en cada dirección.

El Grafico No.6 muestra el mapa con los principales puntos de mejora Logística y de conectividad propuestos por el plan.

Grafica No. 6 Mapa con los principales proyectos de mejora Logística y de conectividad.



3.4.2 Turismo

Aunque ya es un sector en auge, la mayor parte de los ingresos turísticos de Panamá vienen de la Ciudad de Panamá o de la región que le rodea, sin embargo, se considera que una estrategia de crecimiento exitosa se centra en el aumento de la participación dentro de mercados de alto valor (por ejemplo, Europa, Asia), mientras que promueve el gasto en mercados que ya son de

alto volumen (por ejemplo, EE.UU., Colombia). Por lo tanto, Panamá planea desarrollar su oferta de lujo en tres subsectores básicos:

- Turismo de negocios y compras
- Destinos de lujo de sol y playa
- Turismo de eventos internacionales

Los inhibidores que ha detectado Panamá para enfrentarse a los competidores regionales son:

- Conectividad limitada o inexistente con destinos de alto potencial turístico
- Incertidumbre en torno a la propiedad de la tierra
- Esfuerzos descoordinados para atraer inversionistas ancla
- Marca y promoción sin mercados objetivo

3.4.3 Proyectos de vivienda en la ciudad de Panamá

El Plan de Gobierno de Panamá 2010-2014 para asegurar el acceso a todos los panameños y panameñas a viviendas dignas y con acceso a servicios básicos, incluye la construcción de viviendas de interés social en todo el país, un incremento al crédito habitacional, así como un programa de mejoramiento de barrios.

3.4.4 Transporte Público seguro y eficiente

El centro de la Ciudad de Panamá tiene gran flujo peatonal como generador de viajes desde y hacia toda el área metropolitana. El Área urbana de la ciudad y su sistema de transporte es crítica en zonas del centro donde la capacidad vial no es adecuada.

En esta área se cuenta con tres vías arteriales sobre las que recae toda la actividad vehicular. La infraestructura instalada de transporte, que se caracteriza por la utilización de criterios de diseño vial inadecuados, la cual no es administrada y gestionada adecuadamente, generando ineficiencias en la circulación vial y en la operación de modos de transporte público colectivo. Asimismo, entran en conflicto flujos peatonales con flujos de transporte público y privado motorizado, generando un alto riesgo de seguridad vial. Sumado a esto existe una muy limitada

capacidad sancionatoria por parte de las autoridades de tránsito, lo cual deja sin efectividad cualquier política de administración de la demanda, como políticas de estacionamiento, utilización preferencial de calzadas, entre otras.

Panamá ha evidenciado un aumento continuo en su tasa de motorización y la flota de vehículos particulares, en los últimos años se ha aumentado a una tasa anual promedio del 9%. Se estima que actualmente circulan en la ciudad más de 400.000 vehículos particulares, cifra relativamente alta para la región. El aumento en la tasa de motorización ha estado acompañado de una menor utilización del transporte público colectivo, afectando su rentabilidad y acentuando un círculo vicioso con un continuo deterioro del nivel de servicio del transporte público. De los 2 millones de viajes que se realizan diariamente solo el 50% se lleva a cabo en transporte público. El modelo organizacional y empresarial para la prestación del servicio de transporte público, es altamente ineficiente y genera graves externalidades en el resto del sistema de transporte; congestión, calidad del medio ambiente y seguridad vial.

Las condiciones actuales del sistema de transporte urbano se ven reflejadas en altos tiempos promedio de viaje (68,8 minutos para viajes al trabajo), con un aspecto de inequidad en su distribución. Los sectores de menores ingresos son los que más se ven afectados, al ser cautivos de un modo de transporte altamente ineficiente e inseguro, y que es de difícil acceso en términos económicos.

Panamá requiere atender la problemática de la gestión del tránsito de la ciudad. Esto implica optimizar la capacidad vial existente, incluyendo elementos de tecnología, priorizar nuevas inversiones de infraestructura para el transporte privado en un contexto de análisis multimodal del sistema, y priorizando ante todo el rezago existente de facilidades para el tránsito peatonal. Así mismo, este proceso debe acompañarse de medidas para la administración de la demanda del vehículo particular y de la implantación de mecanismos de tarificación que busquen asignar al automóvil particular el cobro por la infraestructura y las externalidades que genera.

Las intervenciones mencionadas pueden representar inversiones del orden de los B/.2.0 mil millones, de los cuales el 60% correspondería al nuevo sistema de transporte masivo y el resto a las inversiones en Sistemas Rápidos de Autobuses, promoción del transporte motorizado y la optimización del tránsito de la ciudad. Este es un esfuerzo sustancial para reconfigurar todo el sistema y como tal debe enmarcarse dentro del desarrollo de un esquema institucional adecuado para su diseño, gestión y fiscalización.

4. Conclusiones y recomendaciones

4.1 Conclusiones

- Al visitar la Ciudad de Panamá y sus puertos se evidencia el por qué un país como este cuenta uno de los logros más importantes de la década en cuanto a desarrollo económico; y esto se ve además reflejado en las diversas obras que se estrenan y están aún proceso que brindan o tienen el objetivo de brindar a turistas, compañías multinacionales y habitantes una mejor calidad en diversos sentidos.
- El Canal le ha permitido a Panamá, un crecimiento económico gracias a la posición geográfica, logrando posicionarse como un centro de tránsito de comercio, sin embargo, el gobierno trabaja para impulsar otros sectores económicos como el turismo, la agricultura, la construcción, los servicios logísticos, entre otros, generando así una mayor diversidad y no una dependencia única del Canal y las actividades conexas.
- Los servicios del Canal de Panamá se complementan adecuadamente con la eficiente y moderna infraestructura portuaria y la conexión entre océanos dada por el Ferrocarril de Panamá.
- El desarrollo económico de Panamá ha logrado disminuir la tasa de desempleo en los panameños y un aumento proporcional en su poder adquisitivo reduciendo la pobreza extrema, sin embargo, se evidencia en estos casos una curva de Phillips, pues al mismo tiempo se genera un aumento en la inflación de los últimos años.

4.2 Recomendaciones

- Panamá deberá incentivar la creación de nuevos planes de desarrollo como El Plan de Desarrollo 2010 – 2014, fomentando el crecimiento de otros sectores productivos de la economía, con lo cual Panamá obtendrá ampliar y diversificar la economía del país, enfocando sus proyectos en planes en los cuales se explote la agricultura, la construcción, la minería y la ganadería, sectores secundarios pero muy representativos para el desarrollo y crecimiento económico del país y de su población.

- Panamá deberá continuar enfocándose en estructurar planes y proyectos que dinamicen y aceleren su crecimiento económico y social, en especial proyectos de construcción pública que logren generar calidad de vida en sus habitantes y pobladores.
- Panamá debe continuar con una inversión amplia en educación, el cual representa el desafío de lograr una educación secundaria universal y mejor calidad, que permita impulsar la productividad de su fuerza laboral, necesita personas muy capacitadas que respondan a un futuro con la competencia del mundo globalizado.
- Panamá deberá revisar si el tema de la ausencia de un Banca Central es realmente beneficioso, al mismo tiempo que deberán implementar sistemas de control para el tema de capitales foráneos, a fin de cumplir con los estándares de transparencia financiera a nivel mundial.
- Además de lo anterior, Panamá deberá aplicar herramientas como un acuerdo automático de intercambio de información y el índice de Secreto Financiero, incluyendo variables como la identificación del beneficiario, la transparencia corporativa, la regulación fiscal y la cooperación internacional, con lo que logrará salir del esquema paraíso fiscal, por el cual se encuentra condicionado y limitado por varios estados.

Referencias bibliográficas

Arcia, Israel. Análisis situacional. Eumed.net. Disponible en http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2012/iac/analisis_situacional.html

Fuente: Canal de Panamá. Expansión del Canal de Panamá. Logistics. gatech. Disponible en: <http://logistics.gatech.pa/es/assets/panama-canal/expansion>

Autor: Cámara Minera de Panamá. POTENCIAL ECONOMICO. Disponible en <http://www.camipa.org/potenciaeconomico.html>

Autor: Economista. Zona Libre: Crisis y Perspectivas. Publicado el 25 de agosto de 2014. Laestrella.com. Disponible en: <http://laestrella.com.pa/economia/zona-libre-crisis-perspectivas/23798859>

Autor: GD CONSULTING. Informe macroeconómico sobre la República de Panamá. Gd-consulting. Disponible en: <http://www.gd-consulting.es/>

Latorra M. Domingo. Panamá en los últimos diez años. Publicado Julio 24 de 2011. PanamaAmerica.com. Disponible en: <http://www.panamaamerica.com.pa/content/panam%C3%A1-en-los-%C3%BAltimos-diez-a%C3%B1os>

Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Panamá. Panamá Estructura Económica. Americalia.com disponible en <http://www.americalia.com/docs/files/3-estructura-economica-panama.pdf>

Palacios, Marianela. Panamá no volverá a niveles de inflación de 1%. Publicado el 2 de Julio de 2007. Capital.com Disponible en: <http://www.capital.com.pa/panama-volvera-niveles-de-inflacion-de-1/>

TOURISM & LEISURE. ANÁLISIS DIAGNÓSTICO GENERAL DEL TURISMO EN PANAMÁ
Plan Maestro de Desarrollo Turístico Sostenible Panamá 2007-2020. Atp.gob.pa Disponible en: http://www.atp.gob.pa/sites/default/files/documentos/Analisis_Diagnostico_General_del_Turismo_en_Panama.pdf

Valdés Tola, Alberto. Turismo, hotelería y sociedad. Publicado Abril 30 de 2012. PanamaAmerica.com. Disponible en: <http://www.panamaamerica.com.pa/content/turismo-hoteler%C3%ADa-y-sociedad>

Valencia, Mario Alejandro. ¿Qué es un paraíso fiscal?, ¿ y por qué Panamá?. Publicado el 20 de Octubre de 2014. Razónpublica.com. Disponible en: <http://www.razonpublica.com/index.php/econom-y-sociedad-temas-29/7993-%C2%BFqu%C3%A9-es-un-para%C3%ADso-fiscal,-%C2%BFy-por-qu%C3%A9-panam%C3%A1.html>

Autor desconocido. Competitividad del sector inmobiliario en Panamá. Publicado Septiembre 27 de 2010. PanamaAmerica.com. Disponible en: [http://www.panamaamerica.com.pa/content/competitividad-del-sector-inmobiliario-en-panam%](http://www.panamaamerica.com.pa/content/competitividad-del-sector-inmobiliario-en-panam%20)

Autor desconocido. Demanda laboral se concentrará en Howard y el Canal

Prensa.com Disponible en: <http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2010/07/06/hoy/negocios/2253220.asp>

Autor desconocido. Informe Riesgo País III Trimestre 2014. Secretaria Ejecutiva del Consejo Monetario Centroamericano Disponible en:
<http://www.secmca.org/INFORMES/07%20RiesgoPais/RiesgoPais.pdf>

Autor: Desconocido. Panamá y su rol como “Hub de las Américas” .webpicking. Disponible en
<http://www.webpicking.com/reportaje/solis.htm>

Autor desconocido. Panamá: Panorama General. Banco Mundial. Actualizado en Abril 22 de 2014. Disponible en: <http://www.bancomundial.org/es/country/panama/overview>

Gobierno de la República de Panamá. Plan Maestro de Desarrollo Turístico Sostenible 2007-2020. Atp.gob.pa Disponible en <http://www.atp.gob.pa/programas/plan-maestro-de-desarrollo-turistico-sostenible-2007-2020>