



VIGILADA MINEDUCACIÓN

Estudio comparativo del proceso de importación de Panamá con el proceso de importación en Colombia

Jessica Tejada Duque
Sebastián Gómez Maya

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2018

Estudio comparativo del proceso de importación de Panamá con el proceso de importación en Colombia

Jessica Tejada Duque
Sebastián Gómez Maya

Trabajo de Grado presentado para optar al título de:
Negociador Internacional

Tutor:
Gustavo Londoño Ossa, abogado, especialista en Ciencias Fiscales, especialista en Gerencia de Mercadeo, Master en Relaciones Internacionales Iberoamericanas

Línea de Investigación:
Comercio Internacional

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2018

Agradecimientos y dedicatoria

En primera instancia agradecemos a Dios y a nuestras familias por el constante apoyo. A nuestro asesor Gustavo Londoño quien fue el guía de este proceso, agradecemos el acompañamiento brindado durante esta etapa de nuestra formación profesional.

Resumen

La presente investigación tiene como objetivo principal establecer un comparativo entre los procesos de importación empleados en Panamá y Colombia a través de metodologías como la deductiva, la descriptiva y la analítica.

La importación de mercancías se ha convertido en un proceso fundamental para el desarrollo económico de las naciones, en el caso de Panamá y Colombia resulta interesante analizar en primera instancia el comportamiento económico de ambos países, teniendo en cuenta que en su historia ambos territorios conformaron uno solo y que la separación como dos naciones soberanas marcó un hito importante en su desarrollo. En los últimos años, la economía de Panamá se ha destacado sobre la de otros países de la región, fundamentada principalmente en el aprovechamiento de su ubicación geográfica y la prestación de servicios, mientras que Colombia, siendo un país con grandes riquezas ha tenido un comportamiento económico débil que se ha visto influenciado por problemas de orden social y político.

Tanto para Panamá como para Colombia las importaciones han representado a lo largo de los años un pilar muy importante en la economía, pues han permitido que ambos países ejecuten un proceso de modernización que les ha posibilitado adherirse a la integración económica mundial; no obstante, hacer parte de la globalización ha implicado que estos países se vean en la necesidad de emplear instrumentos facilitadores para todos los actores que intervienen en el proceso de ingreso de mercancías al Territorio Aduanero Nacional.

Palabras Clave: Proceso de Importación, Facilitación, Declaración Aduanera, Desaduanamiento, Autoridad Aduanera.

Abstract

The main objective of this research is to establish a comparison between the import processes used in Panama and Colombia through methodologies such as deductive, descriptive and analytical.

The imports of merchandise have become a fundamental process for the economic development of nations, in the case of Panama and Colombia it is interesting to analyze in the first instance the economic behavior of both countries, taking into account that in their history both territories formed one alone and that the separation as two sovereign nations marked an important milestone in its development. In recent years, the economy of Panama has stood out over other countries in the region, based mainly on the use of its geographical location and the provision of services, while Colombia, being a country with great wealth has had a weak economy that has been influenced by problems of social and political order.

For both Panama and Colombia, imports have represented a very important pillar in the economy over the years, since they have allowed both countries to execute a process of modernization that has enabled them to adhere to global economic integration; However, being part of globalization has meant that these countries have to use facilitating instruments for all the actors involved in the process of entering the National Customs Territory.

Keywords: Import Process, Facilitation, Customs Declaration, Customs Clearance, Customs Authority.

Tabla de contenido

1. Formulación del proyecto.....	7
1.1. Estado del arte	7
1.2. Planteamiento del Problema	10
1.3. Objetivos.....	11
1.3.1. Objetivo General.....	11
1.3.2. Objetivos Específicos	11
1.4. Justificación.....	12
1.4.1. Justificación teórica	12
1.4.2. Justificación Social y/o empresarial	12
1.4.3. Justificación personal	12
1.5. Marco de Referencia.....	13
1.5.1. Marco Teórico	13
1.5.2. Marco Conceptual.....	17
1.5.3. Marco Legal.....	18
1.6. Marco Metodológico	18
1.6.1. Método de Investigación	19
1.6.2. Metodología de la investigación.....	19
1.7. Alcances.....	21
2. Desarrollo de la investigación	22

2.1. LA HISTORIA DE PANAMÁ Y COLOMBIA, SU ECONOMÍA.....	22
2.1.1. Reseña histórica de Colombia y Panamá.....	22
2.1.2. Reseña histórica de la economía de Panamá y Colombia	28
2.1.3. Comportamiento de la economía panameña y colombiana en los últimos ocho (8) años.	32
2.2. COMPORTAMIENTO DE LAS IMPORTACIONES EN PANAMÁ Y EN COLOMBIA ENTRE EL AÑO 2010 Y EL AÑO 2017	38
2.2.1. Principales productos importados a Colombia y Panamá desde el año 2010.....	38
2.2.2. Cifras de importación a Colombia y Panamá desde el año 2010.	52
2.3. COMPARATIVO DE LAS NORMAS DE IMPORTACION EN PANAMA Y COLOMBIA EN EL PROCESO DE IMPORTACIÓN.....	58
2.3.1. El principio de facilitación en las normas de comercio internacional	58
2.3.2. Descripción del proceso de importación en Panamá	63
2.3.3. Descripción del proceso de importación en Colombia.....	69
2.4. SEMEJANZAS Y DIFERENCIAS EN LA NORMATIVIDAD PANAMEÑA Y COLOMBIANA SOBRE EL PROCESO DE IMPORTACIÓN	72
2.4.1. Semejanzas en la normatividad	72
2.4.2. Diferencias en la normatividad.....	73
2.4.3. Cuadro comparativo normativo	75
3. Conclusiones.....	76
4. Bibliografía.....	79

Lista de Tablas

Tabla 1: Tipo de información por objetivo específico	20
Tabla 2: Principales orígenes de las importaciones en Colombia (2010 - 2017)	38
Tabla 3: Importaciones en Colombia según principales capítulos importados (2010 - 2017)	41
Tabla 4: Principales orígenes de las importaciones en Panamá (2010 - 2017)	45
Tabla 5: Importaciones en Panamá según principales productos importados (2010 - 2017)	48
Tabla 6: Cuadro comparativo normativo.....	75

Lista de Gráficas

Gráfica 1: Precio del petróleo, déficit fiscal y balance de cuenta.....	35
Gráfica 2: Inflación y Tasa de interés de intervención del Banco de la República.....	36
Gráfica 3: Importaciones anuales en Colombia en millones de dólares CIF (2010 a 2017).	55
Gráfica 4: Importaciones anuales en Panamá en millones de Balboas CIF (2010 a 2017)...	57

Introducción

Panamá, dada su ubicación estratégica y por supuesto, el poder contar con un canal interoceánico, hace que se trate de un país referente para el comercio internacional en cuanto a las operaciones aduaneras, no solo a nivel latinoamericano sino también mundial. Ahora bien, como país concedor de la gestión del tránsito de mercadería, sobre lo cual no tiene discusión, hace interesante es conocer si ese mismo conocimiento se traslada a otros regímenes aduaneros, en este caso al proceso de importación.

Por su parte Colombia, si bien no es un país que represente altos porcentajes ni volúmenes de ingreso de mercancía frente al contexto internacional, no deja de ser llamativo en cuanto también a su posición geográfica, cubierta portuariamente hablando, con sociedades ubicadas tanto en el mar Atlántico como en el mar Pacífico.

Ahora bien, el presente trabajo pretende entonces comparar el proceso de importación de ambos países, no en volumen ni en el tipo de mercancías, sino desde su funcionamiento. Razones para optar por esta comparación, más allá de lo antes anotado, lo constituyen incluso aspectos históricos pues ancestralmente fueron uno solo, así como aspectos culturales por la similitud de su gente.

En consecuencia, este comparativo como tal, pretende descubrir similitudes y por supuesto diferencias, proponer cuales podrían ser adoptadas para el caso colombiano y con base en un análisis detallado de cada etapa, establecer cuál de los dos procedimientos podría ser el más apropiado en aras de facilitar las operaciones de comercio sin que ello implique el abandono por parte de las autoridades del control aduanero.

Lo anterior entonces plantea, como objeto de estudio, un trabajo que cubre la regulación sobre los procesos de importación tanto de Panamá como de Colombia, partiendo de una reseña histórica y comercial de los mismos, para luego llegar a algunas conclusiones que quizás puedan aportar en el futuro, al establecimiento de regulaciones diferentes en favor de la celeridad que este tipo de procesos requieren en pro de los importadores colombianos.

1. Formulación del proyecto

1.1. Estado del arte

La facilidad del régimen de importación en un estudio comparativo de los procesos consagrados en el decreto 2685 de 1999 y el decreto 390 de 2016

En cuanto a las importaciones, se evidencia que en la actualidad Colombia se rige primordialmente a través del decreto 390 de 2016, el cual es una derogación principal del decreto 2685 de 1999. A nivel internacional, en la actualidad se presentan dos tendencias en cuestiones de legislación aduanera en los regímenes de importación, los cuales son la gestión del riesgo y la facilitación del comercio internacional. La OMC (Organización Mundial del Comercio) considera como uno de sus pilares el principio de facilitación, en este sentido, este nuevo decreto aspira a convertirse para Colombia como uno de los mayores instrumentos para la facilitación de las operaciones de comercio exterior.

En Marzo del 2016 la autoridad aduanera pone a disposición de sus gestores, la entrada en vigencia del decreto 390, el cual no presentó diferencias radicales frente a su antecesor (Decreto 2685) incorporando aspectos como pagos electrónicos, alertas rápidas, infraestructura multimodal, inspección simultánea y aprovechamientos de las TIC (Tecnologías de la Información y la Comunicación), no obstante, uno de los principales aspectos que se incluyen en el instrumento principal de regulación de comercio exterior en Colombia, es la aparición de una nueva clasificación para los usuarios, donde se denominan operadores de comercio exterior, exportador autorizado, importador, exportador, entre otros. (Orrego, Castaño & Londoño, 2016, p. 27-34-35).

Operador Económico Autorizado

De acuerdo con los procesos de integración económica a nivel mundial, la apertura de los mercados, la dinámica de las operaciones transfronterizas y la incorporación de Colombia como una economía emergente en el marco internacional, se hace necesario que la nación de inicio a un proceso de modificación a las leyes y normas que en general rigen las operaciones de comercio exterior, donde se puedan adelantar gestiones, instrumentos y procesos que fortalezcan aspectos de un comercio más sólido en cuestiones de seguridad,

beneficiando a los participantes de dichas operaciones, basándose en las sugerencias planteadas por la OMA (Organización Mundial de Aduanas) y el BID (Banco Interamericano de Desarrollo).

Gracias a estos factores, para el año 2008 la DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales) presentó de manera oficial ante la OMA, la pretensión de pertenecer al Marco Normativo para simplificar y afianzar las operaciones de comercio transfronterizo, generándose así un compromiso para la nación de modo en el que se deba conformar y adecuar el principio de facilitación catalogado OEA (Operador Económico Autorizado), estableciendo algunos factores esenciales, para llevar a cabo una rigurosa implementación que posibilite de alguna manera salvaguardar todas las figuras que intervienen en la cadena de suministro, como coordinación interinstitucional, facilitación y seguridad de procesos, apoyo internacional y establecer alianzas entre el sector público-privado. (Naufal & Solano, 2017, p.39-40).

Lo interesante de esta nueva calificación es que abarca no solo a empresas grandes, sino también a pequeñas y medianas (PYMES), debido a que no tiene como exigencia un mínimo en cuanto a las declaraciones presentadas o valor de las mercancías importadas o exportadas al país, lo que la diferencia de figuras como el Usuario Aduanero Permanente (UAP) y el Usuario Altamente Exportador (ALTEX), por lo tanto se puede decir que la exigencia primordial que debe cumplir una empresa interesada en obtener esta acreditación, es demostrar la seguridad y transparencia en su cadena de suministro. (Londoño & Montoya, 2014, p. 39).

Estrategia Logística Nacional 2030. (BID, 2017)

Por su parte, Panamá es una economía altamente dependiente del sector terciario, en donde el sector servicios representa el 40,2% y el comercio representa el 19.6% del PIB (Producto Interno Bruto), dichos sectores son las bases de la economía Panameña. El comercio internacional hace posicionar a Panamá como una de las economías más importantes a nivel mundial, todo esto se da principalmente gracias a su ubicación geográfica por su reducido trecho entre el océano Pacífico y Caribe que permite el tránsito de una gran cantidad de mercancías de manera más ágil y económica, es por esta razón que el gobierno

implementa estrategias encaminadas al mejoramiento de las operaciones relacionadas con el comercio exterior, la que más sobresale es la reciente ampliación del canal; sin embargo en el año 2016 el comercio exterior Panameño fue catalogado como uno de los más pobres de Centroamérica debido a que las exportaciones llegaron a los USD 636 millones representando el 1,2% del PIB, mientras que las importaciones alcanzaron los USD 11.697 millones, generando una balanza comercial negativa de USD 11.062 millones. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2017).

Perfil Logístico de Panamá. (Legiscomex, 2013)

En la actualidad Panamá es un ejemplo logístico a seguir, tanto para Centroamérica como para Sur América, la migración del antiguo sistema aduanero SICE (Sistema Integrado de Comercio Exterior) al SIGA (Sistema Integrado de gestión aduanera) permitió a los usuarios mayor facilidad para realizar transacciones aduaneras, dentro de las funcionalidades que posee este sistema se encuentran: gestionar pagos en línea, presentar declaraciones aduaneras, presentar manifiestos, monitorear contenedores, entre otras. Adicionalmente, la tecnología en los puertos también se ha modernizado, en algunos puertos se realizan inspecciones no intrusivas a las mercancías, esto hace posible a la Unidad e Inspección técnica de contenedores (UNITEC) tener el control de las cargas y detectar anomalías de manera más ágil y oportuna, desempeñándose así como centros de redistribución y transbordo de contenedores, movilizandocifras superiores a 4.5 millones de Teus anualmente, lo que lo convierte en uno de los países con los puertos más modernos en América Latina y gracias a esto, Panamá se posiciona a nivel mundial como uno de los países más importantes respecto a índices de movimientos de contenedores y uno de los primeros en la región Centroamericana y del Caribe con una participación del 25,6%. (Legiscomex, 2013).

Unión Aduanera Centroamericana

La creación de bloques comerciales regionales es en la actualidad una respuesta apropiada para la globalización de la economía y la liberalización del comercio a nivel mundial. En concordancia, la unión aduanera centroamericana representa un claro ejemplo de un bloque regional para la cooperación y el desarrollo de las operaciones de comercio intrarregional,

de esta manera, es considerada como un instrumento que contribuye a la facilitación de las transacciones comerciales en América Central a través de la consolidación de una zona aduanera con libre circulación de bienes y servicios, con elementos comunes como la administración aduanera, aranceles, política comercial externa y la armonización de la normativa comercial. (Castro, 2010, p. 58).

Panamá se adhiere a la unión aduanera centroamericana dando cumplimiento al artículo 4 de la constitución política que estipula que el Estado tiene como fin fundamental establecer y fortalecer los lazos para promover la integración regional.

1.2. Planteamiento del Problema

Según datos del Banco Mundial (2017), la economía de Panamá ha sido una de las de más rápido crecimiento en todo el mundo, por ejemplo, el crecimiento medio anual fue del 7.2 por ciento entre 2001 y 2013, más del doble del promedio de la región. La economía panameña creció un 6.2 por ciento en 2014, bajando levemente a un 5.8 y 4.9 por ciento en 2015 y 2016, respectivamente.

Con el planeamiento de llevar a cabo el proyecto para construir la segunda línea del Metro y el aumento en el tráfico de mercancías originado por la ampliación del Canal, la perspectiva y el panorama infundido en el alto crecimiento en los años siguientes, se catalogan como las nuevas oportunidades impulsadas en primera instancia por el sector privado en áreas como logística, transporte, minería turismo y servicios financieros posicionándose como los ejes claves para el desarrollo del país.

En ese mismo sentido, han crecido las importaciones en Panamá, partiendo incluso de un hecho simple, Panamá no es propiamente un país productor ni manufacturero, es un país comercial. Razón contundente para señalar que Panamá requiere de la importación desde productos básicos hasta aquellos de alta avanzada tecnológica.

Por su parte Colombia, según el mismo Banco Mundial (2017), a pesar de las reformas macroeconómicas y estructurales que se han implementado en los últimos años, presentó debilidades en la demanda interna y fuerte depreciación de la moneda, provocando una marcada contracción en las importaciones.

El sector servicios se mantuvo para Colombia como el que más contribuyó al crecimiento debido al dinamismo de los servicios financieros, comerciales y de la construcción, pero de todas maneras se observó un crecimiento más lento de lo esperado en la primera mitad de 2017, con efectos de confianza que pesan sobre el consumo privado, la inversión, y la debilidad de la demanda externa y temas de competitividad que afectan incluso el desempeño de las exportaciones.

Según cifras del DANE (2017), el año anterior el comportamiento de las importaciones totales presentaron un crecimiento del grupo Manufacturas con 3,9%., lo que se traduce en un crecimiento de importación de insumos, algo llamativo cuando se estaba haciendo costumbre la importación de productos terminados.

Si bien Colombia, posee mucha más industria y producción que Panamá, sin duda tiene en común que, de acuerdo a su extensión territorial y poblacional, presentan un volumen importante de importaciones, lo cual genera la necesidad de contar con procedimientos ágiles y efectivos al momento de ingresar la mercancía proveniente del extranjero.

Bajo el panorama expresado, se pretende comparar ambos procesos de importación bajo la siguiente pregunta problema: ¿Qué conclusiones puede aportar un comparativo de los procesos de importación entre Panamá y Colombia a fin de promover un procedimiento que facilite la gestión del comercio internacional de estos países?

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Establecer mediante un comparativo entre los procesos de importación de Panamá y Colombia las semejanzas y diferencias que permitan promover un procedimiento que facilite la gestión del comercio internacional de estos países.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Reseñar elementos comunes de la historia y la economía de Panamá y Colombia.

- Describir el comportamiento de las importaciones de Panamá y Colombia entre el período 2010 – 2017.
- Describir los procesos de importación en Panamá y Colombia y su relación con el principio de facilitación.
- Realizar un comparativo a partir de la información recolectada sobre los procesos de importación de ambos países.

1.4. Justificación

1.4.1. Justificación teórica

Sobre el tema de importaciones, se puede considerar que existe abundante material, más no un comparativo entre los procesos de importación de Panamá y Colombia, razón por la cual se considera que este trabajo puede constituir un valioso aporte teórico, entre muchas razones por la vecindad de los mismos, su permanente intercambio de mercancías y por supuesto las razones históricas y culturales que los han unido.

1.4.2. Justificación Social y/o empresarial

La economía es muy cambiante y con ella también cambian las sociedades, las costumbres, las políticas y todo el desarrollo en general de la humanidad. De la misma manera se comportan las importaciones y a su vez las normas que regulan las operaciones de comercio exterior. Reconociendo la importancia de Panamá para el empresario y la industria colombiana, incluso para el consumidor final colombiano, el aporte puede llegar a ser muy útil como fuente de consulta, tanto para que académicos y empresarios, tengan a su mano un elemento no solo informativo sino también que pretende contribuir quizás con una norma común para regular las importaciones entre ambos países.

1.4.3. Justificación personal

Como estudiantes que optan por el título en Negocios Internacionales, aparte de cumplir con un requisito de grado, es muy importante a través de la consulta, el análisis y las conclusiones, materializar aspectos de la formación en un documento propio y que pueda

trascender como fuente de consulta y cita para otros estudiantes, docentes y sector empresarial y público.

1.5. Marco de Referencia

1.5.1. Marco Teórico

Durante el siglo XIX Colombia presentó un crecimiento del 1,8% anual frente al 4,6% registrado en el siglo XX por lo que se considera un país con una economía de progreso lento. Lamentablemente el progreso alcanzado no generó la suficiente fuerza para abarcar a la población colombiana que se encontraba en disposición de laborar, evidenciado en primera instancia en los altos índices de desempleo, subempleo e informalidad en la que trabajaba gran parte de la población del país. Las cifras obtenidas hacen que se muestre en cierta proporción una reducción a la abertura entre Colombia y los países desarrollados, sin embargo no lo hizo en cuanto a las naciones industrializadas tales como Indonesia, Taiwán, Malasia y Corea del Sur que obtuvieron un crecimiento acelerado impulsado por sus operaciones de comercio exterior, establecidos principalmente en exportaciones al mundo desarrollado, observado aproximadamente a mediados del siglo XX hasta la actualidad. (Kalmanovitz, 2015, p.3)

Las perspectivas son descendentes para Colombia a largo plazo en aspectos de crecimiento, básicamente en el periodo 1925-1950 dispuesto en primer lugar por la segunda guerra mundial y la gran depresión que desaceleraron la economía a nivel mundial. (Kalmanovitz, 2015, p.3)

El crecimiento del producto interno bruto (PIB) en la siguiente mitad de siglo se acerca al 5% a nivel de nación, no obstante el incremento en la población es tal, que disminuye el producto interno bruto (PIB) por persona. En los años ochenta la depresión generada por la deuda latinoamericana incurrió en detener el desarrollo de la economía de Colombia, aunque fue la economía menos afectada de la región; sin embargo, la crisis de fin de siglo sí la afectó en gran medida con una incidencia del 4,3% del producto interno bruto (PIB) en 1999. Los hechos acontecidos muestran una preocupante proyección para el desempeño de las actividades en pro del crecimiento de la economía de la nación colombiana incurriendo

principalmente en no realizar los ajustes necesarios para cambiar las bases de la economía y política que han tenido grandes repercusiones en el pasado; aspectos como la inversión, el ahorro, la eficiencia en el uso y la asignación de los recursos, y el dinamismo y globalización de las operaciones internacionales estancan la economía de Colombia. (Kalmanovitz, 2015, p. 3-4).

En el siglo XXI los problemas que tiene la economía Colombiana son de carácter enteramente diferentes a los que afrontó en el siglo XIX y el siglo XX. Dado que en particular, luego de la caída en Alemania del muro de Berlín, los cuantiosos avances en aspectos tecnológicos y los pasos agigantados que tiene hoy por hoy la globalización, colocan a un país como Colombia en una posición en la cual no puede establecer barreras para el exterior y sus operaciones, dado que esto lo afecta directa o indirectamente, por todo lo que sucede en su entorno internacional. Por otra parte los cambios locales han tenido profundos impactos en la sociedad y con el fin del conflicto se notificaran en mayor proporción, por lo cual, lo que se debe mirar hacia el futuro es si la sociedad colombiana y sus gobernantes están dispuestos a transformar los equilibrios que afectan las índoles a nivel económico, político, social, territorial e institucional para cambiar el orden de la estructura en la nación colombiana, cumpliendo así con los objetivos establecidos para el progreso de todos los colombianos. (Caballero & Urrutia, 2016, p.3)

Actualmente, la caída de los precios del petróleo es una de las razones del crecimiento desacelerado que ha tenido Colombia en los últimos 3 años, en el año 2016 el crecimiento económico del país se ubicó en un 2% mientras que en el año 2017 esta cifra descendió al 1,8%. Durante el año 2016 la devaluación del peso colombiano y la baja demanda interna generaron un impacto negativo sobre las importaciones, el consumo privado no tuvo el crecimiento que se esperaba y la inversión sobre la industria extractiva se redujo debido a la baja perspectiva económica. Las exportaciones representaron un 1.6% en el crecimiento económico del país.

El sector que más contribuyó al crecimiento de la economía del país fue el sector servicios, compensando en cierta medida el declive que tuvo la industria extractiva. Por otro lado el fenómeno del niño perjudicó el sector agrícola.

Por su parte, Panamá consolida sus poco más de 100 años de soberanía desde la separación de Colombia en 1903, durante este proceso separatista Estados Unidos jugó un papel importante al brindar un gran apoyo al istmo de Panamá .

Desde la época de la colonización, Panamá fue un lugar muy atractivo por su privilegiada posición geográfica que permitiría acortar distancias entre el océano Atlántico y Pacífico, es por esto que en el año 1880 una empresa francesa inició la excavación del canal, sin embargo fracasó en el año 1888, dando lugar a una nueva compañía en los años 90 que también fracasó, ya en el año 1902 Estados Unidos comenzó a interesarse en la construcción del canal, iniciando así negociaciones con Colombia para firmar un tratado que permitiera a Estados Unidos ejecutar esta construcción y dominarla militarmente; finalmente en el año 1903 Colombia y Estados Unidos firmaron el Tratado Herrán-Hay. (Beluche, 2003, p. 12-159). Estados Unidos tuvo una participación protagónica al construir el canal de Panamá y administrarlo, incluso con el control de la "Zona del Canal" que equivalía a 1.400 KM² del territorio panameño hasta el año 1999, momento en el cual pasó a manos del Estado de Panamá.

Dada la secuencia de los sucesos se puede concluir que la separación entre Panamá y Colombia proviene de las presiones ejercidas por Estados Unidos al istmo panameño. (Beluche, 2003, p. 180).

Históricamente y hasta la actualidad, la economía panameña se ha basado en dos aspectos, el primero refleja un sector dedicado a los servicios y enfocado a la inserción internacional, el segundo corresponde un sector que ha tenido menos fuerza en la economía; la agricultura y la industria, que han sido poco competitivas a nivel internacional, y por ende están esencialmente destinadas al mercado local.

Panamá en el entorno internacional se ha considerado como una de las economías que presenta mayor crecimiento en la última década, duplicando sus ingresos per cápita situados entre los años 2004 y 2014. Gracias al proyecto de ampliación del canal de Panamá, el país ha progresado a través de una dinámica red de servicios que abarcan aspectos como comunicaciones, servicios financieros, logística, puertos y comercio, los

cuales se han posicionado como un fundamental origen de divisas, demandando una cantidad notable de construcción, donde también inciden los proyectos a nivel local como el Metro en la Ciudad de Panamá y el terminal aeroportuario Tocumen, ubicando así al sector construcción como un factor de gran incidencia en la reducción de la desigualdad y la pobreza. (Hausmann, Espinoza & Santos, 2016, p. 2)

Simultáneamente, se desarrolla un Hub aéreo en Panamá, donde más de 120 bases regionales de multinacionales se han asentado bajo la ley SEM (Ley de Sedes de Empresas Multinacionales), donde aspectos como mejoras en la seguridad personal, estabilidad económica y ambiente conveniente para los negocios, se suman a los beneficios migratorios y fiscales que inundan la Economía de la nación. (Hausmann, Espinoza & Santos, 2016, p. 2)

Las empresas multinacionales que tienen sus operaciones en el país han reinvertido alrededor del 70% de sus utilidades en la economía panameña, lo que convierte esta situación, en un aspecto de vibrante economía y confianza, catalogándose como una perspectiva de dependencia favorable con una gran proporción de divisas. Sin embargo, el estado sigue tomando las medidas necesarias con el fin de poder dar una notable disminución al déficit con importantes reducciones a las importaciones, gracias a que Panamá registra a lo largo de las últimas dos décadas déficits cada vez más altos, evidenciados en importaciones masivas de bienes, que exceden en grandes proporciones las exportaciones de bienes y el superávit de servicios, con base a las grandes Inversiones Extranjeras Directas. (Hausmann, Espinoza & Santos, 2016, p. 19-20)

Según Fisher (2016), las perspectivas del crecimiento futuro en Panamá dependerán en gran medida de los resultados económicos generados a partir de la ampliación del canal. (Fisher, 2016, p. 55).

Por último, es importante mencionar que Panamá al ser un importador neto de todo tipo de mercancías puede ver su economía afectada por el encarecimiento de los productos, como por ejemplo el petróleo; por otro lado al ser Panamá una economía dolarizada también puede resultar perjudicado por devaluaciones en el valor del dólar que son producto de actividades ajenas al istmo panameño. (Fisher, 2015, p. 53).

1.5.2. Marco Conceptual

El presente trabajo se soporta básicamente en cuatro (4) variables que a la vez constituyen la esencia conceptual del mismo, a saber: proceso de ingreso de mercancías en Panamá, proceso de importación de mercancías en Colombia, regímenes de importación, facilitación y control, todos propios de la actividad del comercio internacional que se ubica a su vez en la ciencia económica.

Las importaciones entonces, se ubican en el sector de comercio, sector terciario de la economía que incluye comercio al por mayor, minorista, centros comerciales y, en general, a todos aquellos que se relacionan con la actividad de comercio de diversos productos a nivel nacional o internacional.

Teniendo en cuenta lo anteriormente dicho, se hace necesario reconocer la labor de la autoridad aduanera, debido a que representa una figura esencial dentro de todas las operaciones concernientes al comercio internacional, partiendo de la premisa de que se considera un organismo creado y autorizado por el Estado para ejercer actividades no solo de recaudación de derechos e impuestos, sino que también se encarga de ejercer control sobre las mercancías. (Vilches, 2014, p. 13-14).

Considerando que el trámite aduanero es obligatorio para todos los actores que tengan como propósito participar en operaciones de comercio exterior, es primordial que las autoridades aduaneras sirvan como facilitadores y gestores del proceso al garantizar la seguridad y entrega expedita de las mercaderías que conlleve a la disminución de los costos y optimización de los tiempos generando una ventaja importante tanto a compañías como a países en la cadena de valor global. (Shujie & Zhao, 2009, citado en Zamora & Navarro, 2013, p. 205).

Ahora bien, dentro de un mercado totalmente inmerso en la globalización en donde el intercambio de bienes y servicios entre diferentes Estados resulta ser un entorno cotidiano, se destaca la gestión aduanera como un punto importante dentro de las actividades de comercio internacional; pues está presente no solo en el proceso de importación sino que también es visible en el proceso de exportación, regímenes especiales, tránsito de

mercancías y operaciones logísticas como tal, de ahí su relevancia en el ámbito comercial internacional. La gestión aduanera, representa entonces un elemento bastante complejo y pertinente, en pro del cumplimiento de normativas que garanticen seguridad y facilidad a todos los actores que son participes en diferentes procesos relacionados con la actividad comercial internacional. (Coll, 2015, p. 13).

Pero el detalle de cada una de las variables, se encuentran en las normas que regulan la actividad en cada país, como resultado del poder estatal de establecer normas y medidas para ser aplicadas por las respectivas autoridades aduaneras.

1.5.3. Marco Legal

Básicamente las normas que establecen el marco legal del presente trabajo, consideradas a su vez como facilitadores de los procesos de comercio internacional, para las naciones citadas en la presente investigación, se centran en primer lugar para Colombia en los decretos 390 de 2016 y 349 de 2018. Por su parte Panamá, se rige principalmente por el Código Uniforme Aduanero de Centro América a través de la ley 26 de 2013.

Se distingue que con el Decreto 390 del 2016 las operaciones de comercio transfronterizo en Colombia adquieren un elemento relevante de facilitación frente al desarrollo de las mismas, el cual contribuye a solucionar una problemática, como lo es el no tener el conocimiento exacto para llevar a cabo procedimientos de comercio exterior sin incurrir en una infracción a la ley; figura que se considera primordial para el fortalecimiento de la economía de la nación referente a las transacciones internacionales. Sin embargo, en la actualidad, Colombia no ha sido una excepción frente a los problemas que se han expuesto, con la entrada en vigencia de la nueva normatividad, tales como la ambigüedad de la norma y la estancada puesta en marcha de un sistema informático que permita dar aplicación de una manera más precisa a esta nueva normativa. (Núñez, 2017, p. 14).

En el marco del código aduanero uniforme centroamericano se destacan pilares fundamentales para el desarrollo del comercio internacional, como son la facilitación en las operaciones de todos los regímenes aduaneros, el control por parte de la autoridad aduanera y el reforzamiento del aparato aduanero, involucrando diferentes usuarios de comercio

exterior como agentes aduanales, transportistas, depósitos aduaneros, importadores y exportadores. (Barahona y Garita, 2003, p. 3)

1.6. Marco Metodológico

1.6.1. Método de Investigación

La presente investigación es abordada desde el método deductivo, de lo general a lo particular, abordando básicamente dos (2) variables, el proceso de importación desde lo normativo y el modelo económico a través de la historia, principalmente basado en estadísticas acerca de las importaciones de ambos países.

A su vez, se dará aplicación al método descriptivo, porque necesariamente obliga a una serie de transcripciones sobre las normas aduaneras colombianas y panameñas, pero además se recurre a este método para describir un poco el comportamiento del comercio internacional en estos países.

Por último, el método analítico permite obtener unas conclusiones que lleven a desarrollar el objetivo general de la presente investigación.

- **Enfoque de investigación**

Se considera una investigación de tipo cualitativo, toda vez que su fuente es consultiva, entendiendo que cuantitativamente existen mínimos aportes estadísticos provenientes de fuentes secundarias y no desarrollados por los investigadores.

- **Tipo de estudio**

El tipo de estudio es aplicado, sin desconocer que su origen son los propios conocimientos de quienes integran el presente trabajo, pero que a través de la consulta los investigadores hacen una descripción que concluyen aplicando a través de la reseña de lo encontrado.

1.6.2. Metodología de la investigación

- **Técnicas e instrumentos de recolección de información**

La consulta es la mayor técnica, la búsqueda de fuentes secundarias como textos, artículos, páginas web, con el fin de lograr la obtención de la información.

Tabla 1: Tipo de información por objetivo específico

Objetivos específicos	Tipo de información
Reseñar elementos comunes de la historia y la economía de Panamá y Colombia.	Para el logro de este objetivo se consulta información secundaria, en la medida en que se consultan en la Web.
Describir el comportamiento de las importaciones de Panamá y Colombia entre el período 2010 – 2017.	Este objetivo se desarrolla con información de páginas web y algunos trabajos y artículos consultados.
Describir los procesos de importación en Panamá y Colombia y su relación con el principio de facilitación.	La información tomada para la descripción, es de carácter secundario, pues se deben consultar informes, indicadores, artículos y análisis que se hayan elaborado frente al tema en la Web. Pero igualmente es primario en la medida que se recurre a la consulta de páginas oficiales para citar las normas de cada país.

Fuente: Elaboración propia.

- **Selección y análisis de la información**

Si bien sobre Panamá y Colombia, en cuanto al comercio internacional y sus procesos de importación puede haber mucho escrito, no se encuentran antecedentes en trabajos de investigación que compare el proceso entre los dos países.

- **Control del sesgo**

Al realizar un análisis, si bien existen algunas estadísticas que permitan soportar las conclusiones, ello no logra evitar caer en errores subjetivistas de apreciación, sin que ello no signifique la aplicación de la interpretación por parte de los investigadores.

1.7. Alcances

El presente trabajo cubre en esencia las cifras de 2010-2017, razón por la cual la información con la que se cuenta procede básicamente del 2010 en adelante y se limita a las importaciones en Panamá y en Colombia.

2. Desarrollo de la investigación

2.1. LA HISTORIA DE PANAMÁ Y COLOMBIA, SU ECONOMÍA

2.1.1. Reseña histórica de Colombia y Panamá.

- **Reseña Histórica de Colombia**

En el siglo XV tres enormes familias indígenas habitaban las tierras colombianas, culturas como la Chibcha establecida en las regiones frías del centro del país, altiplanos y sierra nevada de Santa Marta; la Arwac localizada en los alrededores de los ríos Amazonas, Caquetá y Putumayo; y la Caribe, ubicada en las costas del Océano Atlántico. Sus organizaciones socio-políticas se administraban a través de una cultura matriarcal, estos formaron una sociedad basada en leyes y preceptos religiosos, difundido de manera verbal y con un sistema de sentencias bastante fuerte, adicional sus pueblos se sostenían basados en una economía mixta, caracterizada principalmente por las actividades agrícolas, caza y la pesca; gracias a estos aspectos su infraestructura superó a las culturas precedentes. (Presidencia de la República de Colombia, s.f.)

En 1499 en las costas del atlántico se ejecutaron las primeras caravanas, por parte de la corona Española, con el fin de penetrar las tierras americanas, donde se dio inicio al proceso de colonización, el cual se formó en 1509 en el golfo de Urabá. En dicho proceso los nativos se encontraban en gran desventaja por su diversidad de lenguas, costumbres y religiones. Adicional, los indígenas intercambiaban el oro de muchas generaciones por artículos como telas, espejos, los cuales figuraban como un mínimo valor frente a las riquezas precolombinas, no obstante, los indígenas fueron sometidos a trabajar para los colonizadores de manera gratuita pero obligatoria.

En la invasión, el Rey de España otorgó a cada explorador la jurisprudencia de colonizar su territorio imponiendo el cristianismo sobre los nativos americanos y obligándolos a rendirle tributo a la corona española. En 1550 se fundó el inicio de una nueva era, distinguida como la colonia, en la cual su estructura fue de la Real Audiencia, conformado por los presidentes y los virreyes.

Sin embargo a mediados del siglo XVIII inicio en América el disgusto en sentido opuesto contra el mandato político y socioeconómico establecido por los colonizadores. La oposición en contra del absolutismo ilustrado y la gran tensión a nivel internacional por la independencia de los Estados Unidos de América y la revolución francesa, dieron pie a engendrar un ámbito pre independentista establecido en la Nueva Granada que se originó con la revolución de los comuneros en el Socorro, Santander.

En la mitad del siglo XIX, para Colombia marca la rotura definitiva con la era socioeconómica colonial. En la Nueva Granada se origina doctrinaria y filosóficamente la estructura del partido Conservador por Mariano Ospina Rodríguez y José Eusebio Caro y el partido Liberal por Ezequiel Rojas.

Con la implantación de las ideas liberales, la nación se incorporó en el sistema capitalista reinante en occidente. La Constitución de Rionegro (1863-1886) simboliza el éxito de los intereses librecambistas y la implantación de las libertades individuales absolutas, el ejercicio de estos principios lleva al culminar el siglo a un replanteamiento de los principios ideológicos del Estado. Se fundó entonces un régimen proteccionista, dirigido por la Constitución de 1886 que permaneció en Colombia por más de un siglo, caracterizado por un sólido centralismo y amplias facultades otorgadas al poder ejecutivo, impulsando el arranque del proceso de industrialización de la economía de la nación colombiana.

Los años treinta del siglo XX, para Colombia representaron el inicio de una política de reemplazo de importaciones, apuntando especialmente a los bienes de consumo; la dilatación de la economía esencialmente en el proceso de industrialización, origino grandes cambios a nivel social, la demanda de la mano de obra aumentó la migración hacia las ciudades y simultáneamente acrecentó los enfrentamientos sociales tanto en el campo (agitación campesina) como en la ciudad (movimiento obrero, que dio origen al establecimiento de una reforma laboral). En esta época brota el jefe liberal Jorge Eliecer Gaitán como protector del campesino en las zonas bananeras y afianza el partido político de unión de izquierda revolucionaria como delegado de las masas populares, lo que por ende impuso a Gaitán como un transcendental líder.

En el periodo de los cincuenta, el incremento de la disputa del poder entre los partidos liberales y los partidos conservadores adquiere más fuerza, tras la muerte del político izquierdista Jorge Eliecer Gaitán en 1948, intensificando así la migración de los campesinos y personas ubicadas en zonas rurales a las ciudades.

En las zonas montañosas, llanos orientales y regiones campesinas se dieron a conocer los grupos armados (guerrilla), los cuales ejercían presión sobre el gobierno y sus poderes acentuados en los partidos liberales y conservadores; debido a esta presión, se constituyó una dictadura militar para hacer frente a los problemas otorgados principalmente en dichas zonas, sin embargo este gobierno fue sucedido a un cambio bipartidista, entre conservadores y liberales, nombrado frente nacional en el año 1958, para tomar poder entre los periodos 1958 a 1974.

En 1960 las influencias comunistas por parte de los grupos armados dispuestas sobre los pueblos en la nación colombiana, dio un índole diferente al conflicto, gracias a que mucha población abandonó sus tierras y se incluyó en dichos grupos, lo que por ende intensificó en gran volumen los enfrentamientos entre la orientación de las guerrillas marxista leninista y las fuerzas armadas de la república de Colombia, además en 1965 aparece el grupo armado llamado Ejército de Liberación Nacional (ELN), en 1967 el Ejército de Liberación Popular (EPL) y en 1973 el M-19.

En la época presidencial entre 1982-1986 se ejecutan las primeras acciones en pro de disminuir el conflicto armado en Colombia y se establecen las primeras gestiones de desmovilización de grupos armados como el M-19 y EPL en el desarrollo presidencial de Virgilio Barco (1986-1990).

No obstante, ante la exigencia de transformar la Constitución de 1886, se crea un plebiscito en el año 1990 conformado por la asociación de estudiantes de universidades, el cual fue aprobado e influenció la formación democrática de una Asamblea constituyente, que reunía varias fuerzas, tales como la de estudiantes, liberales, conservadores, guerrilleros desmovilizados, indígenas, entre otros; de dicha asamblea se concibe la nueva constitución política en 1991 la cual tiene como base y objetivo principal, velar por el cumplimiento de

los derechos a los colombianos, constituir la unión nacional, afianzar la democracia, la participación ciudadana, fortalecer la justicia y consolidar la paz interior.

- **Reseña Histórica de Panamá**

Desde el origen de su historia, Panamá ha sobresalido por su posición geográfica, misma que la incorporó a lo que fue la primera mundialización humana.

Durante el siglo XIX la historia Panamá estuvo marcada por dos eventos: el primero, su inconformidad al depender de Colombia y el segundo, su necesidad de empezar a explotar su privilegiada posición geográfica.

Desde el año 1739, Panamá fue incluida al Virreinato de Nueva Granada, y desde el inicio sostuvo una relación muy distante con Bogotá debido a que sus actividades económicas eran totalmente diferentes; incluso sus relaciones eran aún más fuertes con países como Baltimore, Jamaica, Cuba y Nueva Orleans que con los puertos colombianos.

En el año 1808 se dio inicio al proceso independentista y dos años más tarde, Panamá se adhirió al movimiento juntista, en donde empezó a adoptar ciertas medidas autonomistas. Los años posteriores a este suceso fueron de gran tensión política, sobre todo porque la constitución gaditana en donde se plantearon varios temas como la soberanía nacional, igualdad, libertad de industria e imprenta generó un gran impacto.

En el año 1814 bajo el mando de España, lo primero que hizo el virrey Francisco VII fue abolir la constitución política gaditana que estuvo vigente desde 1812, dicho suceso causó grandes enfrentamientos entre las tropas españolas y los ciudadanos, esta situación desencadenó el descontento de Panamá hacia España, razón por la cual en noviembre de 1821 a través de un cabildo abierto se ejecutó su ruptura con España, y se decidió a que país vecino unirse dado que, Panamá por su débil fuerza militar se encontraba en la necesidad de vincularse a otro territorio. Las opciones fueron: Perú, Nueva Granada o Nueva España; la decisión tomada en su momento fue la de unirse a Nueva Granada, dado que en las circunstancias que se encontraban era la mejor alternativa, por los lazos administrativos y comerciales que ambas naciones sostenían desde tiempo atrás. La unión

de Panamá con Nueva Granada se consideraba algo pasajero, sin embargo esta unión duró 82 largos años, en los cuales la relación entre ambos territorios fue precaria.

Durante la época de independización de España en 1821, el país pudo gozar de ciertas libertades asociadas a la esclavitud y la prensa, además de que el sector popular al cual pertenecía gran población de indios, mestizos y descendientes de esclavos tuvo la oportunidad de participar políticamente.

Retomando el tema de la importancia de la ubicación de Panamá, cabe resaltar que potencias europeas como Inglaterra y Francia estaban muy interesadas en aprovechar el potencial panameño, a éstos se le sumó Estados Unidos, quien compartía el mismo interés.

A través del tratado Salgar-Wyse en el año 1878, Colombia autorizó a los franceses construir un canal interoceánico en el istmo panameño. En el año 1880 una empresa francesa empezó a realizar la excavación para el canal, lo cual fue un rotundo fracaso, razón por la cual se cedió la construcción del canal a una nueva empresa (también francesa) que en los años 90 fracasó en el intento.

Ante la incapacidad de los franceses por construir el canal, y después de un arduo proceso de negociaciones que estuvo caracterizado por grandes dificultades, en enero del año 1903 se firma el acuerdo Herrán-Hay entre Estados Unidos y Colombia, a través del cual Colombia concede la construcción del canal a la nación Norte Americana. Sin embargo, dicho acuerdo fue menos provechoso para Colombia que el Salgar-Wyse firmado con Francia, dado que con Estados Unidos se estableció que ellos tendrían el control territorial y total soberanía sobre 5 kilómetros en cada lado del canal, mientras que lo pactado con los franceses solo correspondió a 200 metros.

Finalmente, el 3 de noviembre de 1903 Panamá se separa formalmente de Colombia, impulsado por el imperialismo Norte Americano que apoyó a las elites empresariales panameñas en este proceso, con el fin de apoderarse del Istmo y no por supuestas opresiones colombianas hacia Panamá como se ha hecho creer.

Después de la separación de Colombia, urgía un proceso de modernización en el país debido a que económicamente estaba estancado, es por esto, que se inició un proceso

reconstructivo, en donde se crearon nuevas instituciones, grandes edificios de carácter público, se construyeron importantes carreteras pavimentadas y hospitales. La modernización del país se desarrolló de una manera expedita, pues estos cambios fueron alcanzados en menos de 25 años.

En 1940 fue elegido como presidente Arnulfo Arias, médico de la universidad de Harvard, quien implementó reformas como la constitución de 1941, el otorgamiento del voto a la mujer, fundó el Banco Agropecuario y de Comercio, entre otras. Arias, planteó una política agresiva con el fin de que Panamá fuera exclusivamente para los panameños, mostrando así una postura totalmente en contra de Estados Unidos, lo que le acarreó grandes tensiones políticas y problemas en su mandato ocasionando que mediante un golpe de Estado fuera destituido del cargo. Sin embargo, su intrépido carácter hizo que obtuviera la presidencia nuevamente en otras dos ocasiones en las cuales fue igualmente derrocado. La última vez fue destituido mediante un golpe militar ocurrido en 1968 y encabezado por Omar Torrijos Herrera.

Desde entonces, se implantó una dictadura militar que duró dos décadas, en la cual Torrijos obtuvo todo el control del país, y gracias a su política populista se ganó el apoyo de ciertos grupos sociales, impulsando así su deseo de recuperar la zona del canal que hasta ese momento estaba dominada por Estados Unidos. Ya en el año 1977 se firmó el acuerdo entre el presidente de Estados Unidos Jimmy Carter y Omar Torrijos que fue bautizado como tratados Torrijos-Carter, a través de los cuales Panamá recuperó su soberanía sobre el canal.

Tras la muerte de Torrijos en un accidente aéreo ocurrido en 1981, la presidencia fue otorgada a su sucesor Manuel Antonio Noriega quien transformó la nación en una narcodictadura, en la cual la corrupción y la violencia caracterizaron su gobierno. En repetidas ocasiones la rebelión popular hizo el intento de derrocarlo, a lo que Noriega respondió con represión, violando los derechos y libertades civiles de los ciudadanos, las protestas populares se extendieron desde 1987 a 1989.

El 20 de diciembre del año 1989, Estados Unidos ejecutó una invasión militar a Panamá con el fin de capturar a Noriega y juzgarlo por el delito de narcotráfico, finalmente el 3 de enero de 1990 el dictador se entregó a la justicia estadounidense.

Después de este suceso, para Panamá fue muy complicado volver a la democracia y recuperar su economía que se encontraba totalmente arruinada. En el año 1990, durante la presidencia de Guillermo Endara se lleva a cabo una reforma constitucional en la cual se eliminan las fuerzas militares y se crea en su reemplazo la policía nacional.

La transferencia total del canal a manos panameñas fue ejecutada el 31 de diciembre de 1999, en la presidencia de Mireya Moscoso.

Desde la captura de Noriega en los años 90 hasta la actualidad, Panamá ha sostenido un régimen democrático multipartidista, con todas las imperfecciones que lleva consigo la democracia por naturaleza y ha mantenido un proceso de recuperación económica.

2.1.2. Reseña histórica de la economía de Panamá y Colombia

- **Reseña histórica de la economía de Colombia**

Alrededor de doscientos años abrumados de conflictos, inconvenientes y aprietos enmarcan la historia en la economía colombiana desde su brote como una nación auto suficiente. La Nueva Granada coexistía de una economía natural, condicionalmente prospera, sin embargo, con grandes disconformidades sociales, esta economía se basaba principalmente en el oro y la agricultura trabajada en primera instancia por granjeros, esclavos e indígenas. En los periodos de 1802 y 1804 los productos agropecuarios representaban el 40% de las exportaciones, adicional, el 60% remanente figuraba en exportaciones de minerales, principalmente del oro.

Para el periodo situado entre 1800 y 1809 la economía presentaba cifras positivas, no obstante más tarde ingresó en una etapa de recesión, prolongada hasta el año 1850, consiguiente a esto, el país presentó en sus treinta y seis años siguientes, cambios en su soberanía nacional, establecidos en transformaciones de gran importancia tales como la construcción de un ferrocarril uniendo los puertos Venezolanos con la estructura colombiana y la constitución de bancos libres con grandes reservas de dinero; además se evidenció un incremento en las exportaciones, esencialmente debido a los productos como café, tabaco y quina, sin embargo para finales de los años ochocientos la economía

colombiana vuelve a debilitarse, para entonces, se considerada una de las economías más versátiles de Hispanoamérica.

El siglo XIX fue huido para el progreso de la economía de la nación, debido a la colisión generada por las perturbaciones en el mandato, tras la contienda independentista dilatada aproximadamente hasta el año 1850, estableciendo impactos sumamente negativos para el producto interno bruto en la primera mitad del siglo, a pesar de ello, en 1907 el mandato de turno logra cancelar la deuda externa del país y de esa manera extrae a el país colombiano de los deudores en mora plasmados en la lista de la bolsa de valores de Londres, recobrando cierta credibilidad y logrando obtener nuevos créditos.

En 1911 Colombia retoma nuevamente normalidad en sus relaciones comerciales con los Estados Unidos de América, tras su colisión y alejamiento brindado por ambas partes, gracias a la división de territorio y soberanía entre Colombia y Panamá en 1903 apoyada por el gobierno americano (Estados Unidos). En 1923 Colombia entra en el terreno económico de los Estados Unidos, luego de tomar algunas recomendaciones por parte de la misión Kemmerer, fundando entidades como la Contraloría General, la Superintendencia y el Banco de la República; adicional a esto, en 1925 la nación colombiana es recompensada en divisas, con una multimillonaria indemnización a causa de la separación que tuvo con la República Panameña, la cifra superaba los doscientos millones de dólares, que fueron otorgados al país por los Estados Unidos de América.

En 1929 se genera una ruptura a nivel internacional con la caída de la bolsa de valores conocida como la gran depresión, originando a nivel mundial factores adversos como desempleo, cierre de compañías e incrementos en los índices de pobreza, sumado a esto, impactó negativamente sobre la economía colombiana, obligando a suspender la inversión destinada a obras públicas.

En 1976 el estado colombiano vive la designada Bonanza Cafetera, donde los precios internacionales superan los tres dólares americanos por libra, originando inmensos recursos e ingresos para los productores a nivel nacional, lo que por ende, dio un impulso al desarrollo de las regiones productoras, además de poner en grandes avances e incremento al progreso de la economía de la nación, lo que en el año siguiente se vería, en gran

instancia, opacado por un paro a nivel nacional promulgado principalmente por el alza en los salarios, generando desordenes e inestabilidad en las ciudades del país.

En 1990 el Gobierno del presidente de turno Virgilio Barco, emitió el proyecto de internacionalización de la economía, programa que en su naturaleza consistía en la liberación de alrededor ochocientos sesenta y uno posiciones arancelarias, que permitirían facilitar las operaciones en mayor instancia para una adecuada asimilación de la globalización en territorio colombiano, además, años más tarde el presidente César Gaviria incluyó al sector agropecuario con el fin de darle un incentivo a dicho sector de gran presencia y participación en la economía de la nación.

En la primera década del siglo XXI, la economía colombiana presentó en sus cifras un crecimiento promedio del 4,3%, el cual fue construido en medio de condiciones macroeconómicas complejas, como por ejemplo la balanza de pagos negativa evidenciada por una cuenta corriente negativa mayor a las cuentas positivas financieras. Colombia en los últimos años, en sus ramas de producción, evidencia un gran incremento por parte del sector de minas y canteras a partir del 2007 y un crecimiento estable por parte de los sectores de actividades inmobiliarias, establecimientos financieros, servicios a las empresas y seguros. Sin embargo, en contraparte a esto, el sector manufacturero presenta un decrecimiento en sus cifras de operaciones aproximadamente hasta mediados del 2012, evidenciando así, como los gobiernos de turno han incentivado la extracción de minas y energía de la nación, dejando de lado las opciones para las industrias manufactureras, las cuales perdieron en su momento valiosa participación en la economía del país.

- **Reseña histórica de la economía de Panamá**

Por su parte, la historia económica de Panamá gira alrededor de un eje muy importante; su posición geográfica, misma que le ha permitido tener un crecimiento acelerado y sobresalir ante otros países de la región.

Durante la época de la dictadura en Panamá, encabezada por el Teniente Coronel Omar Torrijos Herrera e iniciada en el año 1968, la economía del país fue de carácter nacionalista, en donde se dio impulso a la educación, la salud, la agricultura y se ejerció apoyo por parte del gobierno a la industria nacional con incentivos como subsidios.

En el año 1970 se proclamó la ley bancaria que dio fuerza al sistema bancario panameño, pasando de tener solo 20 bancos con activos de alrededor mil millones de dólares, a contar con un sector bancario totalmente globalizado conformado por 120 bancos que sumaban activos de cincuenta mil millones de dólares aproximadamente, el crecimiento de este sector generó que el crédito bancario aumentara en un 32%, y por ende el sector de la construcción tuvo un auge importante. Durante el periodo de tiempo comprendido entre los años 1969 y 1971 el PIB representó un crecimiento del 9.6%, sin embargo, en ese mismo lapso de tiempo, las exportaciones mostraron un crecimiento débil del 4.5%.

El alza en los precios del petróleo que tuvo lugar en los años 1973 y 1979 generó un choque negativo en la economía panameña, debido a que el país era importador de dicho producto. En el año 1973 y 1974 el barril del petróleo pasó de cotizarse en los mercados internacionales de 3,14 dólares a 11,22 dólares y en los años 1979 a 1980 el precio del petróleo pasó de estar de 12.95 dólares a 22.92 dólares por barril. Esta situación acarrió que los mayores costos que se debían pagar por el petróleo fueran trasladados al índice de precios al consumidor (IPC) que tuvo aumentos del 36% y 26% en los periodos comprendidos entre los años 1972-1975 y 1978 -1980 respectivamente. El comportamiento que tuvo la economía del país por el incremento en los precios del petróleo, permite observar que la economía panameña es vulnerable ante factores externos.

Otro de los acontecimientos que marcó la historia de la economía panameña fue la denominada *crisis de Noriega*, ocurrida entre los años 1981 y 1989. Después de la muerte de Torrijos en 1981, el control del país es asumido por Manuel Antonio Noriega, un hombre también perteneciente a las fuerzas militares del país; durante su mandato, Noriega realiza ciertos cambios en materia económica y política en el istmo que acarrearán una fuerte crisis que tuvo su origen en el año 1985 y se intensificó en el periodo transcurrido entre 1987 a 1989. El gobierno de Estados Unidos impuso medidas como restringir las exportaciones panameñas hacia la nación norteamericana, detener los pagos que se realizaban al gobierno de Panamá por la administración del canal y retener el dinero del Banco Nacional de Panamá que tenía su sede en los Estados Unidos; ésta última medida ocasionó que el sistema bancario en el país colapsara debido a la ausencia de flujo de capitales por parte del banco central. Esta crisis tuvo como consecuencia una disminución

del 13.4% del PIB y el debilitamiento de sectores económicos como el de la construcción, la industria, el comercio y los servicios. La nación Estadounidense pone fin a esta crisis con la invasión militar perpetrada en el año 1989, en la cual Noriega fue capturado.

A partir de la década de 1990, se establece en Panamá un sistema democrático que busca levantar el país de la crisis en la que lo dejó la dictadura militar; en éste proceso de reordenamiento de la estructura económica, política y social del país, se adoptaron medidas como reestructurar el sistema financiero, retomar el pago del endeudamiento externo que fue interrumpido en el año 1988 bajo instrucción de Noriega y crear un proyecto en el ámbito económico y social con el fin de transformar las cifras negativas obtenidas por el periodo de crisis en cifras prósperas para el país. La transformación política en el país trajo consigo el ingreso de capitales que se habían marchado durante el periodo de crisis y adicional se manifestaron aumentos importantes en el producto interno bruto y sectores como el comercial, industrial, bancario, Zona Libre de Colón y construcción.

Por último, el hecho quizá más importante para Panamá, ha sido la obtención del control total del canal que tuvo lugar en 1999, debido a que a lo largo de los años ha ocasionado un enorme crecimiento en la economía y le ha permitido consolidarse cada vez más como una plataforma de servicios logísticos muy importante a nivel mundial.

2.1.3. Comportamiento de la economía panameña y colombiana en el periodo 2009 a 2017

El crecimiento económico en Colombia ha tenido un proceso retrasado y desacelerado en los últimos años, al compararlo con el promedio histórico e incluso con el entorno macroeconómico a nivel mundial y latinoamericano. Para el año 2009 la economía colombiana presentaba en su crecimiento, uno de los índices más bajos en la última década, en el cual se evidencio una variación del 1,7% al alza en comparación con el año anterior, según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE); el menudo grado de incremento fue resultado del efecto de la crisis universal y el elevado nivel de desempleo, que incurrieron negativamente en el desarrollo de la demanda interna, circunstancia que se evidenció durante la mayor proporción del año en grupos económicos como la producción manufacturera y el comercio. Sin embargo, para el 2010 la economía

colombiana logra recuperarse en cierta medida cerrando el año con un crecimiento del 4% del Producto Interno Bruto (PIB) gracias a sectores económicos que presentaban un alza en sus comportamientos, tales como la explotación de minas (11,1%) industria y manufactura (4,9%) transporte (5,1%) comercio, servicios de reparación, restaurantes y hoteles (4,8%), entre otros, según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). A medida que continuaron los años, el gobierno colombiano presentaba grandes expectativas referentes a su crecimiento, no obstante sus indicadores económicos anualmente no cumplían con las metas propuestas y cerraban el año con bajas perspectivas y en algunos periodos con grandes riesgos financieros para el año siguiente.

El país en gran medida ha sido jalonado principalmente por sectores como el petróleo, la construcción, actividades agrícolas, industrias manufactureras, transporte, actividades de servicio, minería y comercio que revelaban año tras año un incremento en el Producto Interno Bruto, para el 2011 mostró un 6,6%, en 2012 un 4,40%, en 2013 un 4,9%, en 2014 un 4,40%, en 2015 un 3,10% y finalmente, en 2016 un 2% según el DANE.

El desplome de los precios del petróleo en 2015 tuvo un impacto fuerte sobre la economía colombiana que -tras crecer a una tasa promedio de 4,3 por ciento entre 2000 y 2014- redujo su crecimiento al 3,1 por ciento en 2015. Esto igualmente, incidió sobre la tasa de cambio, pues la escasez relativa de dólares llevó a una devaluación anual superior al 50 por ciento en el tercer trimestre de ese año. Lo anterior se vio agravado por el fenómeno del Niño, que se sintió con especial intensidad entre principios del 2015 y mediados de 2016, llevando así la inflación al 8,6 por ciento al cierre del segundo trimestre de 2016 y acercándola incluso al 9 por ciento en el mes de julio.

Los indicadores para el 2016 registran nuevamente uno de sus desarrollos más bajos en los últimos años, creciendo solo un 2% en comparación con el 2015, mostrando grandes declives en el aprovechamiento de canteras y minas, a pesar de ello, sectores como la industria manufacturera, construcción, seguros, actividades inmobiliaria e instalaciones inmobiliarias, presentaron un notable crecimiento. Por otra parte, en el primer trimestre del 2017 la nación colombiana registró un crecimiento aún menor, el cual no fue evidenciado desde el año 2009, de acuerdo con las estadísticas y resultados otorgadas por el DANE, la economía solo creció un 1,8% ocasionado principalmente por la desconfianza en los

consumidores, lo que generó una disminución en el consumo de los productos y servicios de la economía de la nación, adicional a esto, se notó una gran disminución en la producción y actividades petroleras; y por último, otro factor considerable es el desempleo, el cual sigue presentando una de las tasas a nivel de Latinoamérica más altas, con cifras que para el año 2016 rondaban el 9,2% y por consiguiente registran un incremento para el 2017 del 0,2% para cerrar el año con un resultado negativo al alza de 9,4%.

La desaceleración de los últimos años podría entenderse entonces como ocasionada por “shocks exógenos” o ajenos al funcionamiento normal de la economía colombiana, ya que los precios internacionales del petróleo o los fenómenos climáticos escapan al control de las autoridades económicas del país. (Botero, G., 2018).

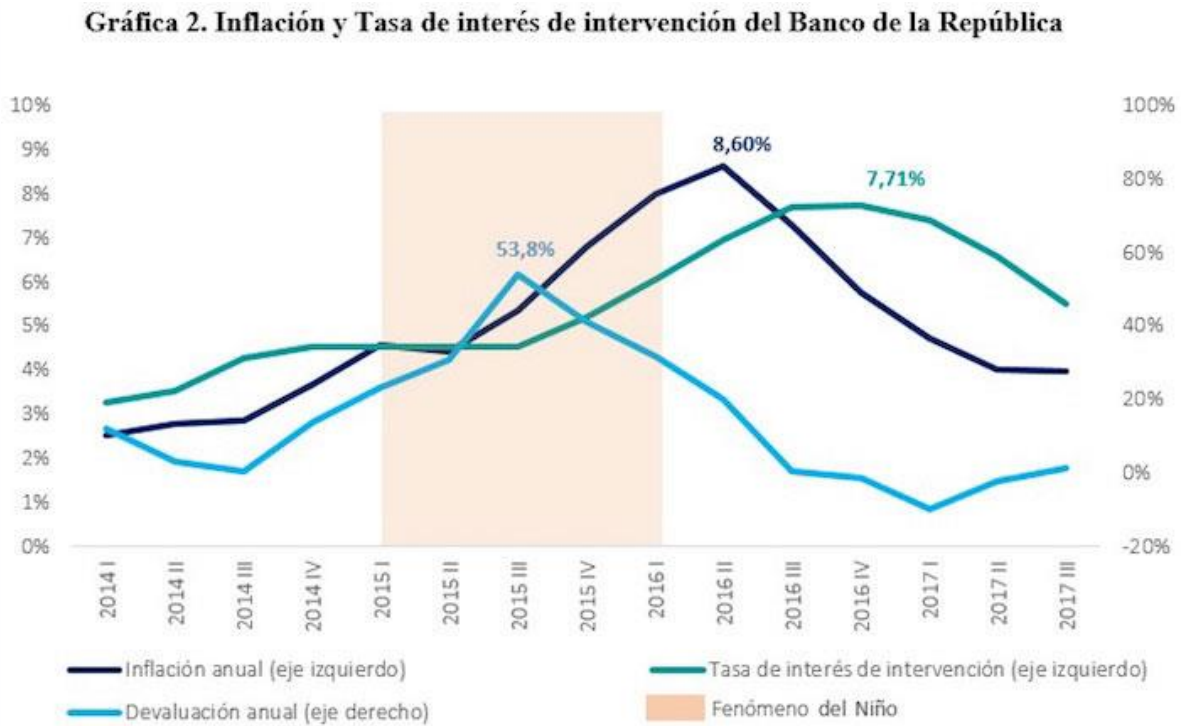
Muchos analistas y economistas plantean un escenario, en donde si el país quiere encaminar su rumbo a obtener las metas propuestas por el gobierno en cuanto a su acrecentamiento económico, se requiere contar y constituir unas condiciones mínimas como solidez macroeconómica e instaurar un entorno social y político favorable, además se necesita una inversión dinámica y paulatina para obtener grandes tasas de crecimiento. Según Botero García (2018), el periodo de desaceleración de la economía colombiana parece haber llegado a su fin en 2017. Señala, que, por un lado, el país ha logrado detener el deterioro de su balanza de pagos y de las cuentas fiscales luego de la caída del precio del petróleo a finales de 2015, y por otro, el Gobierno ha conseguido estabilizar la inflación al reorientar su política monetaria. Las condiciones parecen dadas para empezar un nuevo ciclo de prosperidad, aunque en esta ocasión podría esperarse que la reactivación sea mucho más moderada de lo habitual, por cuenta del deterioro en el crecimiento potencial que la economía puede alcanzar y que se anuncia como el problema más complejo de los próximos años. (Botero, G., 2018)

Gráfica 1: Precio del petróleo, déficit fiscal y balance de cuenta



Fuente: Banco de La República (2018)

Gráfica 2: Inflación y Tasa de interés de intervención del Banco de la República



Fuente: Banco de La República (2018)

Por su parte, en la última década Panamá se ha catalogado como una de las economías de mayor crecimiento a nivel mundial. El canal de Panamá ha generado una gran cantidad de servicios logísticos, financieros y comerciales que han permitido un gran flujo de divisas en el país a su vez que el sector de la construcción se ha fortalecido.

El proceso de ampliación del canal iniciado en el año 2007 marcó un hito importante en la economía panameña, pues este ambicioso proyecto atrajo una gran cantidad de inversión privada en el país.

En el año 2009, el crecimiento de la economía panameña fue lento debido a la crisis económica mundial que redujo la cantidad de buques que atravesaban el canal, en el año 2010 la economía se restaura y empieza a crecer a cifras de dos dígitos en los años 2011 (10,8%) y 2012 (10,7%), encabezando el crecimiento de los países de la región; los factores que hicieron posible tal crecimiento fueron el aumento de la inversión pública y privada, mayor capacidad de inversión extranjera directa y la prestación de servicios.

A partir del año 2013, la economía panameña sufrió una desaceleración y empezó a crecer a cifras de un dígito (8,4%), en el año 2014 la economía tuvo un crecimiento del 6,2%, debido al descenso de las exportaciones de piña y una caída en las actividades comerciales de la Zona Libre de Colón, no obstante, durante este periodo se destaca el buen desempeño del sector portuario y aéreo, servicios financieros y servicios prestados por el canal. En los años siguientes, el panorama no fue alentador para Panamá, en el año 2015 la economía panameña registró un crecimiento de tan solo 5,8% y en el año 2016 registró un crecimiento aún más débil (4,9%), este flojo comportamiento de la economía se atribuyó a la caída de las operaciones del canal en un 1,1% que fue ocasionada por la disminución del 8,5% de los servicios prestados a los buques. La actividad portuaria (incluyendo el canal) y comercial de Panamá se vio afectada en 2016 por el debilitado crecimiento de la economía mundial que se registró en un 2,2%, considerándose según las Naciones Unidas la más baja tasa de crecimiento desde la crisis financiera mundial ocurrida en 2009.

En el primer semestre del año 2017 la economía panameña registró un crecimiento del 5,8%, que fue promovido por el sector servicios y logístico y por el incremento del consumo interno. Este panorama es alentador para Panamá y según los análisis realizados por el FMI (Fondo Monetario Internacional) el país se consolida como el líder de la región en cuanto a crecimiento económico.

Según David Saied, economista y director del INEC, desde el año 2018 el país puede llegar a tener el PIB per cápita más elevado de América Latina de seguir con el ritmo de crecimiento que sostiene en la actualidad.

2.2. COMPORTAMIENTO DE LAS IMPORTACIONES EN PANAMÁ Y EN COLOMBIA ENTRE EL AÑO 2010 Y EL AÑO 2017

2.2.1. Principales productos importados a Colombia y Panamá desde el año 2010.

En concordancia con las cifras suministradas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), las compras en el exterior realizadas por la economía de la nación colombiana tienen a lo largo de los últimos años breves variaciones de acuerdo con el origen de los productos, catalogando como principales proveedores a Estados Unidos, China, México, Brasil y Alemania, presentándose de la siguiente manera:

Tabla 2: Principales orígenes de las importaciones en Colombia (2010 - 2017)

País de Origen	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Estados Unidos	10.437	13.549	14.178	16.337	18.193	15.512	11.878	12.014
China	5.477	8.176	9.822	10.363	11.790	10.032	8.631	8.754
México	3.857	6.059	6.453	5.496	5.273	3.853	3.411	3.437
Brasil	2.370	2.740	2.851	2.590	2.466	2.084	2.117	2.286
Alemania	1.611	2.147	2.267	2.207	2.531	2.267	1.708	1.874
Japón	1.157	1.438	1.677	1.479	1.525	1.227	1.116	1.231
Ecuador	835	1.066	1.090	882	918	783	805	715
España	502	614	789	963	967	915	918	967
Venezuela	305	563	533	431	440	292	190	220

Cifras en Millones de USD (Valor CIF)

Fecha de publicación: 20 de marzo 2018

Tomado del Departamento Administrativo Nacional De Estadísticas (DANE)

Para el 2010, en el periodo comprendido entre enero y diciembre, las importaciones de origen estadounidense correspondieron a un 25,8% equivalente a 10.437.000 dólares CIF, siendo este el principal proveedor de la economía colombiana, seguido por China que ocupa el segundo lugar con una participación del 13,5% equivalente a 5.477.000 dólares CIF. En tercer lugar se posiciona México con un porcentaje de participación del 9,5% equivalente a 3.857.000 dólares CIF, en cuarto lugar se ubica Brasil con una participación de 5,8% equivalente a 2.370.000 dólares CIF y en la quinta posición se sitúa Alemania con una participación del 4,1% equivalente a 1.611.000 dólares CIF.

Para el 2011, en el periodo comprendido entre enero y diciembre, las importaciones de origen estadounidense correspondieron a un 24,9% equivalente a 13.549.000 dólares CIF, siendo este el principal proveedor de la economía colombiana, seguido por China que

ocupa el segundo lugar con una participación del 15% equivalente a 8.176.000 dólares CIF. En tercer lugar, se posiciona México con un porcentaje de participación del 11.1% equivalente a 6.059.000 dólares CIF, en cuarto lugar, se ubica Brasil con una participación de 5.0% equivalente a 2.740.000 dólares CIF y en la quinta posición se sitúa Alemania con una participación del 4.1% equivalente a 2.215.000 dólares CIF.

Para el 2012, en el periodo comprendido entre enero y diciembre, las importaciones de origen estadounidense correspondieron a un 24% equivalente a 14.178.000 dólares CIF, siendo este el principal proveedor de la economía colombiana, seguido por China que ocupa el segundo lugar con una participación del 16,3% equivalente a 9.822.000 dólares CIF. En tercer lugar se posiciona México con un porcentaje de participación del 10,9% equivalente a 6.453.000 dólares CIF, en cuarto lugar se ubica Brasil con una participación de 4.8% equivalente a 2.851.000 dólares CIF y en la quinta posición se sitúa Alemania con una participación del 4.0% equivalente a 2.267.000 dólares CIF.

Para el 2013, en el periodo comprendido entre enero y diciembre, las importaciones de origen estadounidense correspondieron a un 27.5% equivalente a 16.337.000 dólares CIF, siendo este el principal proveedor de la economía colombiana, seguido por China que ocupa el segundo lugar con una participación del 17.4% equivalente a 10.363.000 dólares CIF. En tercer lugar, se posiciona México con un porcentaje de participación del 9.3% equivalente a 5.496.000 dólares CIF, en cuarto lugar se ubica Brasil con una participación de 4.4% equivalente a 2.590.000 dólares CIF y en la quinta posición se sitúa Alemania con una participación del 3.7% equivalente a 2.207.000 dólares CIF.

Para el 2014, en el periodo comprendido entre enero y diciembre, las importaciones de origen estadounidense correspondieron a un 28.4% equivalente a 18.193.000 dólares CIF, siendo este el principal proveedor de la economía colombiana, seguido por China que ocupa el segundo lugar con una participación del 18.4% equivalente a 11.790.000 dólares CIF. En tercer lugar, se posiciona México con un porcentaje de participación del 8.2% equivalente a 5.273.000 dólares CIF, en cuarto lugar, se ubica Alemania con una participación del 4.0% equivalente a 2.531.000 dólares CIF y en la quinta posición se sitúa Brasil con una participación de 3.9% equivalente a 2.466.000 dólares CIF.

Para el 2015, en el periodo comprendido entre enero y diciembre, las importaciones de origen estadounidense correspondieron a un 28.7% equivalente a 15.512.000 dólares CIF, siendo este el principal proveedor de la economía colombiana, seguido por China que ocupa el segundo lugar con una participación del 18.6% equivalente a 10.032.000 dólares CIF. En tercer lugar, se posiciona México con un porcentaje de participación del 7.1% equivalente a 3.853.000 dólares CIF, en cuarto lugar, se ubica Alemania con una participación del 4.2% equivalente a 2.267.000 dólares CIF y en la quinta posición se sitúa Brasil con una participación de 3.9% equivalente a 2.084.000 dólares CIF.

Para el 2016, en el periodo comprendido entre enero y diciembre, las importaciones de origen estadounidense correspondieron a un 26.5% equivalente a 11.878.000 dólares CIF, siendo este el principal proveedor de la economía colombiana, seguido por China que ocupa el segundo lugar con una participación del 19.2% equivalente a 8.631.000 dólares CIF. En tercer lugar, se posiciona México con un porcentaje de participación del 7.6% equivalente a 3.411.000 dólares CIF, en cuarto lugar se ubica Brasil con una participación de 4.7% equivalente a 2.117.000 dólares CIF y en la quinta posición se sitúa Alemania con una participación del 3.8% equivalente a 1.708.000 dólares CIF.

Para el 2017, en el periodo comprendido entre enero y diciembre, las importaciones de origen estadounidense correspondieron a un 26.1% equivalente a 12.014.000 dólares CIF, siendo este el principal proveedor de la economía colombiana, seguido por China que ocupa el segundo lugar con una participación del 19% equivalente a 8.754.000 dólares CIF. En tercer lugar, se posiciona México con un porcentaje de participación del 7.5% equivalente a 3.437.000 dólares CIF, en cuarto lugar, se ubica Brasil con una participación de 5.0% equivalente a 2.286.000 dólares CIF y en la quinta posición se sitúa Alemania con una participación del 4.1% equivalente a 1.874.000 dólares CIF.

Tabla 3: Importaciones en Colombia según principales capítulos importados (2010 - 2017)

Capítulos	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Calderas, máquinas y partes	5.485.287	5.262.236	6.924.614	8.210.875	7.918.266	8.274.697	7.437.035	6.030.990
Combustibles y aceites minerales y sus productos	3.723.037	3.834.973	5.133.498	7.561.288	6.388.883	5.679.039	3.854.233	2.081.112
Aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen	4.977.975	4.571.092	5.588.389	6.630.996	5.989.510	5.544.719	4.992.954	4.091.013
Vehículos, partes y accesorios	3.632.263	3.773.420	4.220.197	6.192.714	5.403.287	6.576.279	6.527.860	4.079.580
Materias plásticas y manufacturas	2.129.011	2.112.993	2.379.918	2.699.223	2.425.850	2.348.849	2.189.633	1.679.697
Productos químicos orgánicos	2.037.210	1.914.130	2.072.437	2.380.402	2.386.947	2.216.746	2.184.801	1.880.165
Productos farmacéuticos	2.191.162	2.108.504	2.332.118	2.382.079	2.317.239	2.105.195	1.692.512	1.469.095
Cereales	1.510.751	1.555.161	1.649.779	1.689.699	1.852.230	1.922.657	1.710.295	1.279.856
Fundición, hierro y acero	1.348.346	1.252.059	1.596.938	2.012.370	1.734.983	1.891.847	1.736.004	1.387.071
Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía, cinematografía	1.373.150	1.389.114	1.652.161	1.876.061	1.706.772	1.613.035	1.442.750	1.211.792
Manufactura de fundición, de hierro o acero	810.119	618.614	907.112	1.264.631	1.193.680	1.403.153	1.589.824	914.436
Navegación aérea o espacial	1.001.605	925.529	2.569.146	2.372.442	2.321.344	1.275.256	2.550.880	1.681.445
Caucho y manufacturas	929.266	846.116	969.501	1.131.057	1.151.860	1.221.547	1.150.005	859.248
Productos diversos de las industrias químicas	912.413	901.602	1.027.663	1.059.952	1.033.180	940.715	851.338	699.927
Abonos	668.976	585.445	793.721	787.436	721.885	864.692	896.138	604.467
Residuos industrias alimentarias. Alimentos para animales	757.187	745.140	746.617	879.543	842.070	789.737	613.228	540.048
Papel, cartón y sus manufacturas	589.354	553.033	605.115	693.161	684.806	710.502	719.089	640.697
Grasas y aceites animales o vegetales	598.142	600.428	494.967	593.034	522.395	644.257	619.625	457.357
Calzado, botines, artículos análogos y partes	355.341	336.360	391.322	481.340	490.251	581.548	490.886	328.243
Aceites esenciales, perfumería, cosméticos	571.386	564.517	613.346	625.540	604.394	581.641	538.748	418.178
Disposiciones de tratamiento especial	415.246	514.498	617.112	662.735	651.984	558.729	503.417	337.534
Algodón	373.170	420.783	419.538	510.985	458.604	521.626	566.219	464.755
Productos químicos inorgánicos	350.401	337.817	367.082	379.348	395.264	442.950	416.381	336.205
Extractos curtientes, pinturas, tintas	378.690	366.158	389.897	426.353	376.292	389.999	379.850	311.757
Cobre y sus manufacturas	289.214	259.786	307.333	389.485	406.306	379.964	423.519	371.446

Cifras en Millones de USD (Valor CIF)

Fecha de publicación: 20 de marzo 2018

Tomado del Departamento Administrativo Nacional De Estadísticas (DANE)

De acuerdo con las estadísticas presentadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), los principales productos, por capítulo, importados por la economía colombiana son:

Año 2010

1. Calderas, máquinas y partes, correspondientes a un valor CIF 6.030.990 USD.

2. Aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen, correspondientes a un valor CIF 4.091.013 USD.
3. Vehículos, partes y accesorios, correspondientes a un valor CIF 4.079.580 USD.
4. Combustibles y aceites minerales y sus productos, correspondientes a un valor CIF 2.081.112 USD.
5. Productos químicos orgánicos, correspondientes a un valor CIF 1.880.165 USD.

Año 2011

1. Calderas, máquinas y partes, correspondientes a un valor CIF 7'437.035 USD.
2. Vehículos, partes y accesorios, correspondientes a un valor CIF 6'527.860 USD.
3. Aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen, correspondientes a un valor CIF 4'992.954.
4. Combustibles y aceites minerales y sus productos, correspondientes a un valor CIF 3'854.233 USD.
5. Navegación aérea o espacial, correspondientes a un valor CIF 2'550.000 USD.

Año 2012

1. Calderas, máquinas y partes, correspondientes a un valor CIF 8'274.697 USD.
2. Vehículos, partes y accesorios, correspondientes a un valor CIF 6'576.279 USD.
3. Combustibles y aceites minerales y sus productos, correspondientes a un valor CIF 5'679.039 USD.
4. Aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen correspondientes a un valor CIF 5'544.719 USD.
5. Materias plásticas y manufacturas, correspondientes a un valor CIF 2'348.849 USD.

Año 2013

1. Calderas, máquinas y partes, correspondientes a un valor CIF 7'918.266 USD.
2. Combustibles y aceites minerales y sus productos, correspondientes a un valor CIF 6'388.883 USD.
3. Aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen, correspondientes a un valor CIF 5'989.510 USD.
4. Vehículos, partes y accesorios, correspondientes a un valor CIF 5'403.287 USD.
5. Materias plásticas y manufacturas, correspondientes a un valor CIF 2'425.850 USD.

Año 2014

1. Calderas, máquinas y partes, correspondientes a un valor CIF 8'210.875 USD.
2. Combustibles y aceites minerales y sus productos, correspondientes a un valor CIF 7'561.288 USD.
3. Aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen, correspondientes a un valor CIF 6'630.996 USD.
4. Vehículos, partes y accesorios, correspondientes a un valor CIF 6'192.714 USD.
5. Materias plásticas y manufacturas, correspondientes a un valor CIF 2'699.223 USD.

Año 2015

1. Calderas, máquinas y partes correspondientes a un valor CIF 6'924.614 USD.
2. Aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen, correspondientes a un valor CIF 5'588.389 USD.
3. Combustibles y aceites minerales y sus productos, correspondientes a un valor CIF 5'133.498 USD.
4. Vehículos, partes y accesorios, correspondientes a un valor CIF 4'220.197 USD.

5. Navegación aérea o espacial, correspondientes a un valor CIF 2'569.146 USD.

Año 2016

1. Calderas, máquinas y partes, correspondientes a un valor CIF 5'262.236 USD.

2. Aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen, correspondientes a un valor CIF 4'571.092 USD.

3. Combustibles y aceites minerales y sus productos, correspondientes a un valor CIF 3'834.973 USD.

4. Vehículos, partes y accesorios, correspondientes a un valor CIF 3'773.420 USD.

5. Materias plásticas y manufacturas, correspondientes a un valor CIF 2'112.993 USD.

Año 2017

1. Calderas, máquinas y partes, correspondientes a un valor CIF 5'485.287 USD.

2. Aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen, correspondientes a un valor CIF 4'977.975 USD.

3. Combustibles y aceites minerales y sus productos, correspondientes a un valor CIF 3'723.037 USD.

4. Vehículos, partes y accesorios, correspondientes a un valor CIF 3'632.263 USD.

5. Productos farmacéuticos, correspondientes a un valor CIF 2'191.162 USD.

En cuanto a las importaciones hacía Panamá, conforme a las cifras publicadas por el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC), las importaciones por principales proveedores presentan importantes variaciones a lo largo de los años, consolidando a países como Estados Unidos, China, Costa Rica, México, Colombia y Corea del Sur en calidad de principales orígenes de las importaciones de la República de Panamá.

Tabla 4: Principales orígenes de las importaciones en Panamá (2010 - 2017)

PAÍS DE ORIGEN	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ESTADOS UNIDOS	2.517.437.202	2.817.597.731	2.981.241.446	3.165.220.402	3.433.514.155	3.138.619.552	2.991.225.199	3.084.343.433
CHINA	489.540.786	689.700.023	810.274.131	1.024.500.586	1.312.390.496	1.159.391.039	1.071.826.707	1.242.932.630
COSTA RICA	443.697.716	509.774.411	571.385.796	526.248.760	501.839.536	454.196.997	454.388.130	466.980.167
MEXICO	394.548.416	445.065.955	561.913.255	529.988.383	571.805.014	620.719.400	619.076.934	625.046.147
COLOMBIA	298.780.436	477.558.270	430.565.831	396.728.904	382.219.866	361.599.123	362.209.947	324.660.537
COREA DEL SUR	292.787.678	303.796.876	355.723.060	363.659.369	463.198.426	428.913.866	317.904.010	449.676.108
JAPON	289.067.085	292.057.406	290.218.213	278.807.338	275.844.063	295.517.968	317.227.854	280.533.752
BRASIL	244.914.003	217.386.412	173.921.096	191.808.372	122.142.834	159.339.203	207.555.045	290.011.711
GUATEMALA	170.585.244	196.520.778	212.227.629	188.932.389	190.805.809	183.873.882	175.628.274	173.401.833
ESPAÑA	162.962.016	294.402.571	318.471.391	372.211.252	337.584.185	341.775.511	274.320.020	283.210.926

*Cifras en Balboas (Valor CIF)

Tomado del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC)

Las importaciones de origen estadounidense representaron en el periodo de 2010 a 2017 el origen principal de las mercancías importadas en el país. En el año 2010, las importaciones originarias de Estados Unidos representaron el 27,6% de las importaciones totales correspondiente a un valor CIF de 2.517,4 millones de balboas; para el año 2011 su participación fue del 24,8% de las importaciones totales correspondiente a un valor CIF de 2.817,5 millones de balboas; durante el año 2012 obtuvo un 23,9% de participación con relación a las importaciones totales correspondiente a un valor CIF de 2.981,2 millones de balboas; para el año 2013, el porcentaje de participación de los productos de origen estadounidense se eleva a un 24,3% de las importaciones totales, con un valor CIF de 3.165,2 millones de balboas; en el año 2014, Estados Unidos participa con un 25% de las importaciones totales que corresponde a un valor CIF de 3.433,5 millones de balboas; para el año 2015 representa una participación de 25,9% correspondiente a un valor CIF de 3.138,6 millones de balboas; durante el año 2016 el porcentaje de participación de los productos estadounidenses fue de un 25,6 correspondiente a un valor CIF de 2.991,2 millones de balboas y finalmente; en el año 2017, Estados Unidos participó con el 24,2% de las importaciones totales del país, correspondiente a un valor CIF 3.084,3 millones de balboas.

Como segundo mayor proveedor de la economía panameña se encuentra China, quien ocupa esta posición durante todo el periodo analizado (2010 a 2017). En el año 2010, las importaciones originarias del gigante asiático representaron el 5,4% de las importaciones totales correspondiente a un valor CIF de 489,5 millones de balboas; para el año 2011 su

participación aumentó al 6,1% de las importaciones totales correspondiente a un valor CIF de 689,7 millones de balboas; durante el año 2012 obtuvo un 6,5% de participación con relación a las importaciones totales correspondiente a un valor CIF de 810,3 millones de balboas; para el año 2013, el porcentaje de participación de los productos de origen chino se eleva a un 7,9% de las importaciones totales, con un valor CIF de 1.024,5 millones de balboas; en el año 2014, China incrementa su porcentaje de participación a un 9,6% de las importaciones totales que corresponde a un valor CIF de 1.312,4 millones de balboas; para el año 2015 mantiene su participación en 9,6% correspondiente a un valor CIF de 1.159,3 millones de balboas; durante el año 2016 el porcentaje de participación de los productos chinos fue de un 9,2 correspondiente a un valor CIF de 1.071,8 millones de balboas y finalmente; en el año 2017, la República Popular China participó con el 9,8% de las importaciones totales del país, correspondiente a un valor CIF 1.242,9 millones de balboas.

En tercer lugar, como proveedor de la República de Panamá se sitúa Costa Rica durante el periodo comprendido de 2010 a 2012. En el año 2010, las importaciones originarias del país centroamericano representaron el 4,9% de las importaciones totales correspondiente a un valor CIF de 443,7 millones de balboas; para el año 2011 su participación se redujo al 4,5% de las importaciones totales correspondiente a un valor CIF de 509,8 millones de balboas; durante el año 2012 obtuvo un 4,6% de participación con relación a las importaciones totales correspondiente a un valor CIF de 571,4 millones de balboas. Durante los años 2013 a 2016, Costa Rica cae a la cuarta posición en el escalafón de principales proveedores; para el año 2013, el porcentaje de participación de los productos de origen costarricense representa un 4% de las importaciones totales, con un valor CIF de 526,2 millones de balboas; en el año 2014, Costa Rica disminuye su porcentaje de participación a un 3,7% de las importaciones totales que corresponde a un valor CIF de 501,8 millones de balboas; para el año 2015 mantiene su participación en 3,7% correspondiente a un valor CIF de 454,2 millones de balboas; durante el año 2016 su porcentaje de participación aumentó a un 3,9 correspondiente a un valor CIF de 454,4 millones de balboas y finalmente; en el año 2017, Costa Rica recupera el tercer lugar participando con el 4,9% de las importaciones totales del país, correspondiente a un valor CIF 625 millones de balboas.

Durante el año 2010, México se ubica como el cuarto proveedor de la economía panameña con una participación del 4,3% equivalente a un valor CIF de 394,5 millones de balboas; para el año 2011 cae a la quinta posición con un valor CIF de 445 millones de balboas equivalente al 3,9% de las importaciones totales; en el año 2012, la nación mexicana recupera el cuarto lugar en el listado de principales proveedores de Panamá, al participar con el 4,5% correspondiente a un valor CIF de 561,9 millones de balboas. En el transcurso de los años 2013, 2014, 2015 y 2016, México se posiciona como el tercer proveedor de la nación panameña, con participaciones del 4,1% equivalente a un valor CIF de 529,9 millones de balboas, 4,2% equivalente a un valor CIF de 571,8 millones de balboas, 5,1% equivalente a un valor CIF de 620,7 millones de balboas y 5,3% equivalente a un valor CIF de 619 millones de balboas respectivamente. Finalmente, para el año 2017, México se sitúa nuevamente en la cuarta posición con un valor CIF de 466,9 millones de balboas correspondiente al 3,7% del total de las importaciones del país.

Como quinto proveedor de la economía panameña se sitúa Colombia para el año 2010 con una participación del 3,3% de las importaciones totales, equivalente a un valor CIF de 298,8 millones de balboas; en el año 2011 los productos de origen colombiano escalan una posición, ubicándose en el cuarto lugar con un porcentaje de participación del 4,2% correspondiente a un valor CIF de 477,6 millones de balboas; durante los años 2012 y 2013, Colombia se sitúa nuevamente en la quinta posición, con participaciones de 3,4% correspondiente a un valor CIF de 430,6 millones de balboas y 3% equivalente a un valor CIF de 396,7 millones de balboas respectivamente. Para el año 2014, la nación colombiana cae a la séptima posición desplazada por Corea del Sur e Italia, participando con un 2,8% de las importaciones totales, correspondiente a un valor CIF de 382,2 millones de balboas. Durante el año 2015, Colombia escala a la sexta posición con una participación del 3% equivalente a un valor CIF de 361,6 millones de balboas; en el año 2016, la República de Colombia asciende al quinto lugar, con una participación del 3,1% que corresponde a un valor CIF de 362,2 millones de balboas y finalmente; en el año 2017, desciende nuevamente al sexto lugar con una participación del 2,6% con relación a las importaciones totales del país, equivalente a un valor CIF de 324,7 millones de balboas.

Durante los años 2014, 2015 y 2017, Corea del Sur ostentó el quinto lugar como proveedor del istmo panameño, con una participación en 2014 del 3,4% equivalente a un valor CIF de 463,2 millones de balboas. En los años 2015 y 2017, sostiene una participación del 3,5% equivalente a 428,9 y 449,7 millones de balboas respectivamente.

Tabla 5: Importaciones en Panamá según principales productos importados (2010 - 2017)

Descripción arancelaria	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Carburantes tipo diésel para vehículos automóviles	637.837.271	492.010.709	537.893.707	1.210.808.302	1.031.675.752	970.205.447	968.105.780	666.008.018
Vehículos y automotores de toda clase	598.596.105	721.799.274	765.437.282	546.826.121	529.240.263	539.493.594	583.371.615	265.887.551
Carburantes para reactores y turbinas, (Jet Fuel)	426.439.884	323.480.438	308.885.032	502.473.239	497.687.212	477.912.313	426.541.047	257.588.550
Los demás medicamentos, (excepto los productos de las partidas 30.02, 30.05 ó 30.06 constituidos por productos mezclados o sin mezclar, preparados para usos terapéuticos o profilácticos, dosificados o acondicionados para la venta al por menor	378.786.548	369.666.280	330.735.545	249.584.115	270.127.213	260.684.065	230.844.181	213.679.232
Gasolina sin plomo de calidad superior a 91 octanos	355.171.175	283.354.657	272.398.805	139.268.627	267.459.436	276.499.462	252.984.107	175.436.836
Gasolina sin plomo de calidad superior a 87 octanos, pero inferior o igual a 91 octanos	220.415.470	201.511.415	240.196.273	165.389.236	334.022.519	378.895.171	356.109.845	241.970.879
Los demás aceites combustibles pesados, incluso preparados (Fuel Oils, ejemplo: Bunker C, Low viscosity)	154.008.196	98.302.547	104.741.300	130.778.067	201.351.607	331.262.749	217.297.309	218.430.952
Las demás estructuras prefabricadas, excepto las de la partida 94.06 de fundición, hierro o acero	106.536.466	60.451.190	205.930.987	106.357.241	84.596.976			38.001.305
Barras y varillas deformadas (corrugadas), para reforzar concreto (hormigón), de hierro o acero	96.947.317	83.928.145	123.948.396	175.881.544	187.585.230	169.685.143	152.156.691	110.347.983
Partes identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a las máquinas de las partidas 85.01 u 85.02	90.308.392							38.631.042
Teléfonos móviles (celulares) y los de otras redes inalámbricas	89.794.287	79.134.637	81.769.214	86.567.865	101.295.170	105.969.101	95.365.488	110.377.891
Maíz	84.200.568	72.377.973	86.262.218	80.151.451	96.545.917	102.643.389	113.965.715	83.828.880
Tortas y demás residuos sólidos de la extracción del aceite de soja (soya), incluso molidos o en "pellets"	67.242.045	74.159.458	64.669.912	86.883.821	89.430.519	75.535.939	79.063.968	68.812.889
Grúas de pórticos	37.183.784				67.740.489	49.737.887	72.811.885	62.891.000
Aparatos receptores de televisión, incluso con aparato receptor de radiodifusión o grabación o reproducción de sonido o imagen incorporado, en colores		16.305.503	53.016.735		65.324.112		59.347.556	53.358.111

Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC)

Conforme a los datos suministrados y obtenidos por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC), las cifras que se presentan en los últimos años, para los principales productos extranjeros que inundan la economía de la nación panameña, se exhiben de la siguiente manera:

Año 2010

1. Carburantes tipo diésel para vehículos automóviles, correspondiente a un valor CIF por 666.008.018 balboas.
2. Vehículos y automotores de toda clase, correspondiente a un valor CIF por 265.887.551 balboas.
3. Carburantes para reactores y turbinas, (Jet Fuel), correspondiente a un valor CIF por 257.588.550 balboas.
4. Gasolina sin plomo de calidad superior a 87 octanos, pero inferior o igual a 91 octanos, correspondiente a un valor CIF por 241.970.879 balboas.
5. Los demás aceites combustibles pesados, incluso preparados (Fuel Oils, ejemplo: Bunker C, Low viscosity), correspondiente a un valor CIF por 218.430.952 balboas.

Año 2011

1. Carburantes tipo diésel para vehículos automóviles, correspondiente a un valor CIF por 968.105.780 balboas.
2. Vehículos y automotores de toda clase, correspondiente a un valor CIF por 583.371.615 balboas.
3. Carburantes para reactores y turbinas, (Jet Fuel), correspondiente a un valor CIF por 426.541.047 balboas.
4. Gasolina sin plomo de calidad superior a 87 octanos, pero inferior o igual a 91 octanos, correspondiente a un valor CIF por 356.109.845 balboas.

5. Gasolina sin plomo de calidad superior a 91 octanos, correspondiente a un valor CIF por 252.984.107 balboas.

Año 2012

1. Carburantes tipo diésel para vehículos automóviles, correspondiente a un valor CIF por 970.205.447 balboas.

2. Vehículos y automotores de toda clase, correspondiente a un valor CIF por 539.493.594 balboas.

3. Carburantes para reactores y turbinas, (Jet Fuel), correspondiente a un valor CIF por 477.912.313 balboas.

4. Medicamentos para la venta al por menor, correspondiente a un valor CIF por 260.684.065 balboas.

5. Gasolina sin plomo de calidad superior a 91 octanos, correspondiente a un valor CIF por 276.499.462 balboas.

Año 2013

1. Carburantes tipo diésel para vehículos automóviles, correspondiente a un valor CIF por 1.031.675.752 balboas.

2. Vehículos y automotores de toda clase, correspondiente a un valor CIF por 529.240.263 balboas.

3. Carburantes para reactores y turbinas, (Jet Fuel), correspondiente a un valor CIF por 497.687.212 balboas.

4. Gasolina sin plomo de calidad superior a 87 octanos, pero inferior o igual a 91 octanos, correspondiente a un valor CIF por 334.022.519 balboas.

5. Medicamentos para la venta al por menor, correspondiente a un valor CIF por 270.127.213 balboas.

Año 2014

1. Carburantes tipo diésel para vehículos automóviles, correspondiente a un valor CIF por 1.210.808.302 balboas.
2. Vehículos y automotores de toda clase, correspondiente a un valor CIF por 546.826.121 balboas.
3. Carburantes para reactores y turbinas, (Jet Fuel), correspondiente a un valor CIF por 502.473.239 balboas.
4. Medicamentos para la venta al por menor, correspondiente a un valor CIF por 249.584.115 balboas.
5. Barras y varillas deformadas (corrugadas), para reforzar concreto (hormigón), de hierro o acero, correspondiente a un valor CIF por 175.881.544 balboas.

Año 2015

- 1 Vehículos y automotores de toda clase, correspondiente a un valor CIF por 765.437.282 balboas.
2. Carburantes tipo diésel para vehículos automóviles, correspondiente a un valor CIF por 537.893.707 balboas.
3. Medicamentos para la venta al por menor, correspondiente a un valor CIF por 330.735.545 balboas.
4. Carburantes para reactores y turbinas, (Jet Fuel), correspondiente a un valor CIF por 308.885.032 balboas.
5. Gasolina sin plomo de calidad superior a 91 octanos, correspondiente a un valor CIF por 272.398.805 balboas.

Año 2016

1. Vehículos y automotores de toda clase, correspondiente a un valor CIF por 721.799.274 balboas.

2. Carburantes tipo diésel para vehículos automóviles, correspondiente a un valor CIF por 492.010.709 balboas.
3. Medicamentos para la venta al por menor, correspondiente a un valor CIF por 369.666.280 balboas.
4. Carburantes para reactores y turbinas, (Jet Fuel), correspondiente a un valor CIF por 323.480.438 balboas.
5. Gasolina sin plomo de calidad superior a 91 octanos, correspondiente a un valor CIF por 283.354.657 balboas.

Año 2017

1. Carburantes tipo diésel para vehículos automóviles, correspondiente a un valor CIF por 637.837.271 balboas.
2. Vehículos y automotores de toda clase, correspondiente a un valor CIF por 598.596.105 balboas.
3. Carburantes para reactores y turbinas, (Jet Fuel), correspondiente a un valor CIF por 426.439.884 balboas.
4. Medicamentos para la venta al por menor, correspondiente a un valor CIF por 378.786.548 balboas.
5. Gasolina sin plomo de calidad superior a 91 octanos, correspondiente a un valor CIF por 355.171.175 balboas.

2.2.2. Cifras de importación a Colombia y Panamá desde el año 2010.

Conforme a las declaraciones aduaneras consignadas en los sistemas informáticos de la DIAN, para el periodo comprendido entre 2010 y 2017 las importaciones en Colombia presentaron una variación de la siguiente manera:

Para el periodo comprendido entre enero y diciembre del 2010 las importaciones se incrementaron en un 23,7% en comparación con el mismo periodo del año inmediatamente

anterior, pasando de un valor total de US\$32.897,7 millones CIF a US\$40.485,6 millones. Básicamente el responsable del incremento en las importaciones totales, fueron los productos del capítulo 87 del arancel de aduanas de Colombia (vehículos y sus partes), evidenciando un incremento del 54,3% equivalente a un valor de US\$4.079,6 millones, el cual correspondía en el año anterior a US\$2.644,0 millones. En segunda instancia se vio influenciado, en gran proporción, por el aumento de las compras en el exterior de aparatos y material eléctrico de grabación o imagen, pertenecientes al capítulo 85, equivalentes a un 35,3% y por último el crecimiento del 67,9% en combustibles y aceites minerales del capítulo 27.

Para el periodo entre comprendido enero y diciembre del 2011 las importaciones se incrementaron en un 34,4% comparada con el mismo periodo del año inmediatamente anterior, pasando de un valor total de US\$40.485,6 millones a US\$54.232,6 millones. El principal causante del aumento de las importaciones totales en 2011, se debió al incremento del 60% presentado por los vehículos y sus partes pertenecientes al capítulo 87 del arancel de aduanas colombiano, pasando de un valor de US\$4.079,6 millones en 2010 a US\$6.527,9 millones en 2011. En segunda instancia se encuentra el incremento del 85,2%, de los combustibles y aceites de minerales; y por último el crecimiento del 23,3% del capítulo 84, con productos como calderas, máquinas y sus partes.

Para el periodo entre enero y diciembre del 2012 las importaciones se incrementaron en un 7,2% comparada con el mismo periodo del año inmediatamente anterior, pasando de un valor total de US\$54.232,6 millones a US\$59.047,7 millones. El aumento total en las importaciones, se ve primordialmente afectado por el alza del 37,1% del ingreso al país de los productos de la industria extractiva y combustibles que en el año anterior (2011) equivalían a US\$4.818,2 millones y para el año 2012 fueron de US\$6.608,0 millones, adicional a esto, otro de los productos que tuvo influencia en dicho crecimiento fueron los lubricantes minerales y sus productos conexos, pasando de US\$3.853 millones en el año 2011 a US\$5.660,0 millones en el 2012 y por último las manufacturas presentaron un incremento del 3,5%, gracias en primera instancia a las grandes compras de productos químicos y sus conexos.

Para el periodo entre enero y diciembre del 2013 las importaciones se incrementaron en un 0,5% comparada con el mismo periodo del año inmediatamente anterior, pasando de un valor total de US\$59.047,7 millones a US\$59.381,2 millones. El cambio registrado se debe en primer lugar a el incremento de las importaciones de productos en la industria extractiva, lubricantes minerales, combustibles y productos conexos, aumentando un 11,2% pasando de una cifra de US\$5.740,9 millones en 2012 a US\$6.386,7 millones en 2013, que otorgaron 1.1% al alza en la variación total. Por otra parte el ingreso al país de productos químicos y productos conexos registró un crecimiento del 3,8% y productos como pescado, crustáceos, moluscos e invertebrados acuáticos y sus preparados evidenciaron un acrecentamiento del 24,9%, aportando un 1,3% a la variación total.

Para el periodo entre enero y diciembre del 2014 las importaciones se incrementaron en un 7,8 % comparada con el mismo periodo del año inmediatamente anterior, pasando de un valor total de US\$59.381,2 millones a US\$64.028,9 millones. Esta variación al alza, se obtuvo en primer lugar por el incremento del 6,8% en las compras en el exterior de manufacturas, pasando de US\$45.614,4 millones CIF en 2013 a US\$48.735,8 CIF en 2014, y de un aumento del 16,4% en el conjunto de combustibles y artículos de industrias extractivas, pasando de US\$7.326,1 millones CIF a US\$8.525,5 millones CIF en 2014. De acuerdo con las importaciones totales, las manufacturas tienen una participación del 76,1%, los productos extractivos y combustibles un 13,3%, productos agropecuarios, alimentos y bebidas un 10,2% y el restante un 0,4% constituido por los otros sectores.

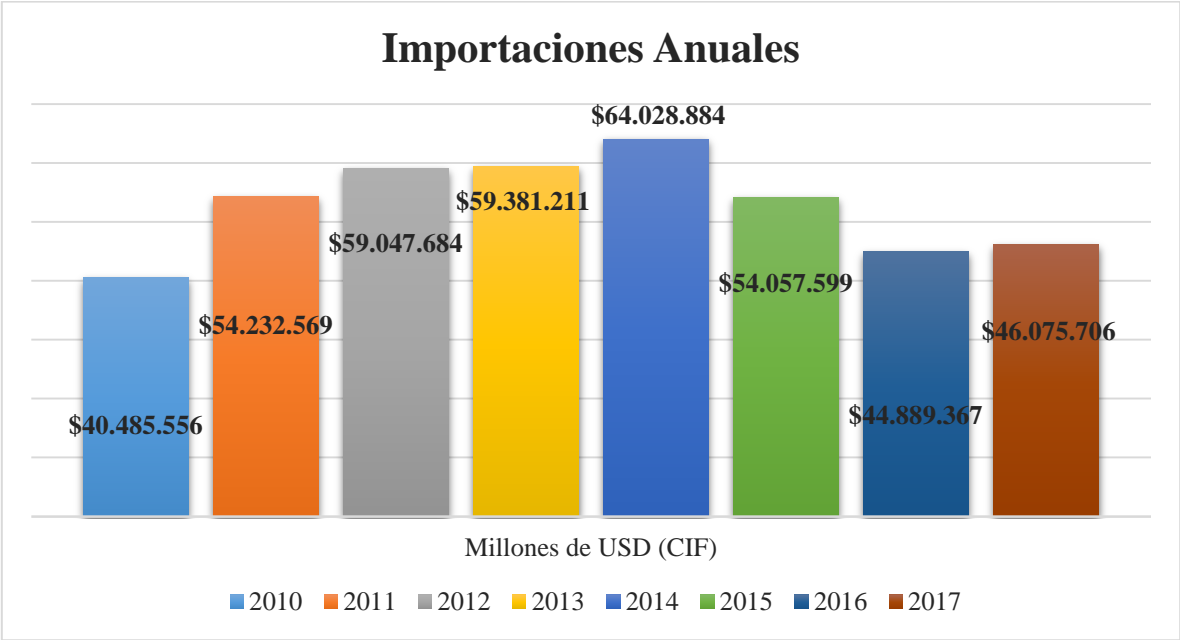
Para el periodo entre enero y diciembre del 2015 las importaciones decrecieron en un 15,6% comparada con el mismo periodo del año inmediatamente anterior, pasando de un valor total de US\$64.028,9 millones a US\$54.057,6 millones. Este fenómeno se dio principalmente por la disminución en la importación de manufacturas, la cual presento una variación a la baja del 14%, pasando de una cifra de US\$48.735,8 millones CIF en 2014 a US\$41.934,2 millones CIF en 2015; en segundo lugar, se sitúan para este año los productos de industrias extractivas, tras decaer en un 29,7% representando para el 2015 una cifra de US\$5.992,0 millones CIF la cual en 2014 era de US\$8.525,5 millones CIF.

Para el periodo entre enero y diciembre del 2016 las importaciones decrecieron en un 17,0% comparada con el mismo periodo del año inmediatamente anterior, pasando de un

valor total de US\$54.057,6 millones a US\$44.889,4 millones. Esta actuación adversa se da en primera instancia por el declive de 19.10% en las importaciones totales de manufacturas, pasando de una cifra de US\$41.934,2 millones CIF en 2015 a US\$33.921,9 millones CIF en 2016. Por otra parte, otro de grupos que genero un impacto negativo, fue el grupo de los combustibles, presentando una variación negativa del 23,9 y los lubricantes minerales y sus productos conexos un 25,3% a la baja.

Para el periodo entre enero y diciembre del 2017 las importaciones se incrementaron en un 2,6% comparado con el mismo periodo del año inmediatamente anterior, pasando de un valor total de US \$44.889,4 millones en 2016 a US\$46.075,7 millones. Esta conducta al alza, se generó en primera instancia por el incremento en las compras en el exterior de manufacturas, presentando un acrecentamiento del 3,9%, gracias a las considerables compras de equipos de transporte y maquinaria, pasando de un valor CIF US\$33.921,9 millones en 2016 a un valor CIF US\$35.232,0 millones en el 2017, contribuyendo así, con 1,4% a la variación total.

Gráfica 3: Importaciones anuales en Colombia en millones de dólares CIF (2010 a 2017)



Elaboración propia con datos del Departamento Administrativo de Estadísticas

De acuerdo con las cifras suministradas por el del Instituto Nacional de Estadística y Censo de la República de Panamá, las importaciones han sostenido año tras año importantes comportamientos, teniendo en cuenta que Panamá es un país altamente dependiente de las mercaderías importadas.

Para el año 2010, las importaciones del país evidenciaron un incremento de 17,1% respecto al año inmediatamente anterior, al pasar de un valor total CIF de 7.800.570.847 balboas a 9.136.516.537 balboas.

En el año 2011, las importaciones del país presentaron un incremento de 24,1% respecto al año 2010, pasando de un valor total CIF de 9.136.516.537 balboas a 11.339.727.017 balboas.

Durante el año 2012, las importaciones panameñas mostraron un incremento de 10,2% comparado con el año anterior, al pasar de un valor CIF de 11.339.727.017 balboas a 12.494.341.436 balboas.

En el año 2013, las importaciones manifestaron un incremento de tan solo el 4,3% en comparación con el año anterior, al pasar de un valor CIF de 12.494.341.436 balboas a 13.030.804.702 balboas.

Para el año 2014, las importaciones realizadas en Panamá evidenciaron un incremento, al pasar de un valor CIF de 13.030.804.702 balboas en 2013 a un valor CIF de 13.707.202.892 balboas en 2014, lo que representa un porcentaje de crecimiento de 5,2%.

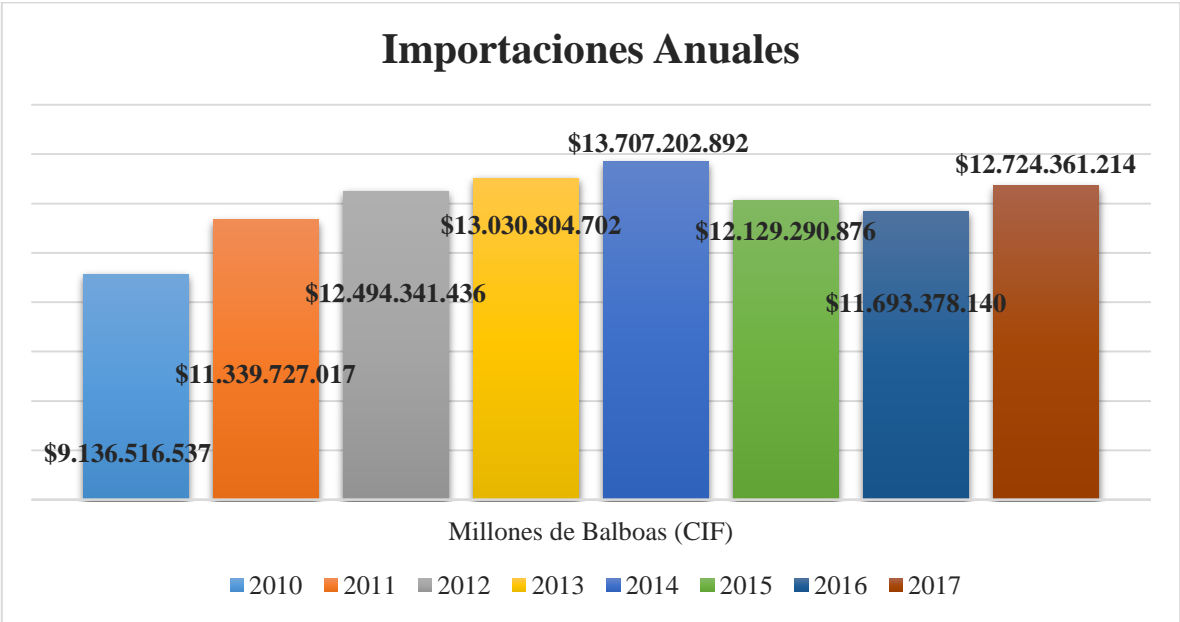
El comportamiento de las importaciones en el año 2015 demuestra una disminución del 11,5% respecto al año inmediatamente anterior, al pasar de un valor CIF de 13.707.202.892 balboas a 12.129.290.876 balboas; este comportamiento es atribuido a la culminación de obras de gran importancia en el país, como la línea 1 del metro y por supuesto la ampliación realizada al canal.

Durante el año 2016 las importaciones presentan nuevamente decrecimiento, correspondiente a un 3.6%, al pasar de un valor CIF de 12.129.290.876 balboas en 2015 a un valor CIF de 11.693.378.140 balboas en 2016.

El comportamiento de las importaciones en el año 2017 demuestra un incremento del 8,82% respecto al año inmediatamente anterior, al pasar de un valor CIF de 11.693.378.140 balboas a 12.724.361.214 balboas.

Las variaciones presentadas en los periodos descritos anteriormente se ven principalmente ocasionadas por el comportamiento del precio del petróleo que ha hecho que el valor de las mercancías importadas aumente en años como 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2017; y disminuya en años como 2015 y 2016. Las importaciones del país se han visto jalonadas principalmente por productos pertenecientes a secciones del sistema armonizado, como productos minerales con una participación promedio de 19,4%, material de transporte con una participación promedio de 10,4% y máquinas y aparatos, material eléctrico y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos con una participación promedio de 19,04%.

Gráfica 4: Importaciones anuales en Panamá en millones de Balboas CIF (2010 a 2017)



Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística y Censo

2.3. COMPARATIVO DE LAS NORMAS DE IMPORTACION EN PANAMA Y COLOMBIA EN EL PROCESO DE IMPORTACIÓN

2.3.1. El principio de facilitación en las normas de comercio internacional

A la hora de hablar sobre “facilitación”, se hace con el propósito de hacer alusión a algo ágil, diáfano, oportuno y rápido; sin embargo, el aspecto contrario a “facilitación”, hace considerar y pensar en cientos de requisitos, gran cantidad de papeleo o trámites y documentación rigurosa.

La novena conferencia ministerial de la OMC (Organización Mundial del Comercio), conmemorada en Bali en el año 2013, predominó principalmente, por la inconformidad de parte de los comerciantes a nivel mundial acerca de los altos volúmenes en documentación para el tránsito de mercancías entre fronteras a nivel internacional.

De acuerdo con la conferencia de las UNCTAD (Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) se calculó que en una operación aduanera media, deben intervenir en promedio de veinte a treinta organismos diferentes, cuarenta documentos y doscientos elementos de datos, de los cuales el 15% se repiten y por lo menos, se presenta la necesidad entre el 60% y 70%, de volver a escribir la totalidad de los datos, adicional a estos factores, resalta la UNCTAD, que incluso con la reducción de aranceles a nivel mundial, el costo por cumplir a cabalidad los requisitos aduaneros en las distintas naciones resulta ser mayor, en algunos casos, que los derechos e impuestos a cancelar en una transacción aduanera. (OMC, 2014)

Este referente estadístico, sirve para expresar que un llamado del Comercio Internacional permanente ha sido el de lograr la facilitación las operaciones de comercio exterior.

La necesidad de ejecutar procedimientos que contribuyan a la facilitación del comercio no es un tema reciente, desde el año 1974 entró en vigencia el convenio de Kyoto, cuyo objetivo es establecer lineamientos a través de los cuales se simplifiquen y armonicen los procesos aduaneros a nivel mundial sin que ello implique una reducción del control por parte de la autoridad aduanera.

El convenio de Kyoto fue elaborado bajo el patrocinio del Consejo de Cooperación Aduanera – actualmente Organización Mundial de Aduanas – y modificado en el año 1999; ésta modificación fue impulsada principalmente por el aumento del intercambio de mercancías a nivel mundial, el avance de la tecnología y la obligación de modernizar las administraciones aduaneras y convertirlas en instituciones más competitivas. Finalmente, la versión revisada del convenio entró a regir en el año 2006. (González, Pomahualca, 2014)

Kyoto es entonces, un instrumento que implanta buenas prácticas dentro de los siguientes campos: Tecnología de información, gestión del riesgo, información sobre leyes y reglamentos aduaneros, controles basados en auditoría, sistema de recursos en temas aduaneros, información previa a la llegada, consulta con el sector empresarial e intervenciones coordinadas.

La Comunidad Andina de Naciones (CAN), por medio de la Decisión 671 concerniente a la armonización de regímenes aduaneros, reconoció la necesidad de acoger los fundamentos propuestos por el convenio de Kyoto en su versión actualizada, con el propósito de alinear la normatividad aplicada a los regímenes aduaneros en las transacciones comerciales entre sus países miembros, como también ante las importaciones de terceros países.

Respecto a este tema, Londoño (2014) señala que la CAN demanda también la interconexión entre las aduanas de sus países miembros, a través de la adopción de dos instrumentos clave: el Arancel Integrado Andino (ARIAN) y el Documento Único Aduanero (DUA); adicionalmente, es necesario también homogeneizar los regímenes aduaneros especiales, así como instaurar mecanismos para evitar disparidades en cuanto a las preferencias concedidas a terceros, acatando así, el objetivo de modernizar – y por supuesto simplificar – los procesos aduaneros.

En Colombia, se hizo necesario modificar la ley 6 de 1971, después de una vigencia de más de 40 años que la convertía en obsoleta en cuanto a los Tratados de Libre Comercio; es por ello que al país le urgía la implementación de una nueva norma que se apropiara del comercio exterior colombiano y que estableciera principios y objetivos claros y propios que le permitieran adquirir autonomía, para que se dejase de entremezclar con otras

legislaciones como la tributaria, la administrativa, la civil e incluso la penal. (Londoño, 2014).

En consecuencia, en el año 2013 se decreta la Ley 1609, la cual estableció en su artículo No. 3 que el Gobierno Nacional al momento de transformar o modificar las tarifas, aranceles y demás disposiciones correspondientes al régimen de aduanas, se verá en la obligación de tener en cuenta los siguientes objetivos:

- a. Facilitar el desarrollo y la aplicación de los Convenios y Tratados Internacionales suscritos y vigentes para Colombia, y la participación en los procesos de integración económica.
- b. Adecuar las disposiciones que regulen el Régimen de Aduanas a la política comercial del país, al fomento y protección de la producción nacional a los acuerdos, convenios y tratados suscritos y vigentes para Colombia, a los principios y normas del derecho Internacional.
- c. Facilitar y agilizar las operaciones de comercio exterior, para garantizar la dinámica del intercambio comercial, el acceso de los productos y servicios a los mercados internos y externos y la competitividad de los productos y servicios colombianos en el mercado internacional.
- d. Fomentar el uso de tecnologías y medios de comunicación modernos y ambientalmente sostenibles, que cumplan con las necesidades y las buenas prácticas reconocidas por la legislación internacional.
- e. Propender por la adopción de procedimientos simplificados que contribuyan a la facilitación y agilización de las operaciones de comercio exterior.

Se desprende de los objetivos citados, una evidente tendencia a facilitar las operaciones de comercio internacional, bien a través del impulso de los tratados, bien con tecnología o bien mediante procedimientos simples.

La ley incorpora adicionalmente unos fundamentos de los cuales cabe destacar el de la Coordinación y Colaboración y, el de Seguridad y Facilitación, los cuales corresponden de

manera directa a los objetivos de simplificar el desarrollo y el empleo de los Convenios y Tratados de Libre Comercio (TLC) y de propender por el acogimiento de métodos simplificados que cooperen a la facilitación y estimulen la agilización de las operaciones de comercio internacional. (Londoño, 2014).

Al mismo tiempo, el nuevo estatuto aduanero (Decreto 390 de 2016) retoma estos principios y destaca la facilitación como una pieza fundamental y clave de las operaciones y transacciones de comercio exterior, e incluso, el actual Decreto 349 expedido el 20 de febrero de 2018, ha sido designado como un decreto facilitador; con relación a esto, Cárdenas (2018), manifiesta que, con el mismo, se verá en gran proporción favorecido el comercio internacional de la nación, debido primordialmente a la regulación de las sanciones y simplificación de los trámites. De esta manera, el decreto mencionado, se consagra como la herramienta más significativa respecto a la facilitación del comercio exterior en Colombia. (Cárdenas, 2018)

Como instrumento de facilitación en la nación panameña se destaca la firma del protocolo de Tegucigalpa de 1991 junto con países como Honduras, Guatemala, Costa Rica, Nicaragua y El Salvador, a través del cual se da origen al Sistema de Integración Centroamericana (SICA) que aborda temas de carácter económico, ambiental, cultural, educativo, político y social. Dentro del anterior mencionado Sistema de Integración, se encuentra el Subsistema de Integración Económica Centroamericana que pretende establecer una unión aduanera por medio de la creación de una zona libre de comercio y la implementación de un arancel común.

En el año 2013, se llevó a cabo formalmente la integración de Panamá al Subsistema de Integración Económica Centroamericana lo que ocasionó que el TLC entre Panamá y Centroamérica adquiriera validez únicamente en los asuntos que no son abordados por el protocolo de integración, y es por esto que, a través de la ley 26 del 17 de abril de 2013 el país adopta el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA), con el fin de facilitar y armonizar los procesos aduaneros dentro de la región.

De otra parte, el Decreto Ley 1 del 13 de febrero de 2008 que crea la Autoridad Nacional de Aduanas y dicta disposiciones concernientes al régimen aduanero en la República de Panamá, en su artículo 18 al referirse a los Principios de funcionamiento mediante los cuales actúa la autoridad aduanera panameña, expresa que la organización y gestión se establecerá con fundamento en los principios de armonización de los procedimientos, transparencia, simplificación, flexibilidad y eficiencia en el control, fiscalización, seguridad y en el servicio al usuario y, entre sus funciones, establecidas en el artículo 22 de la norma citada se destacan: 4) Administrar, fortalecer y consolidar la política aduanera, aplicando criterios de modernización. 7) Facilitar el comercio exterior y orientar a los usuarios sobre sus deberes y derechos ante la Autoridad.

También destaca la modernización del sistema informático aduanero (Sistema Integrado de Gestión Aduanera), con el fin de facilitar y agilizar los procesos a todos los usuarios aduaneros (incluida la autoridad aduanera).

Por último, Panamá y Colombia comparten ciertos instrumentos automatizados de facilitación del comercio que se mencionan a continuación:

Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE): Esta herramienta es una plataforma de facilitación de trámites ante entidades del Estado, permite la canalización de la información de una manera más óptima y ágil.

Operador Económico Autorizado (OEA): Este programa está enmarcado dentro de los lineamientos del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (SAFE) de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), para simplificar el comercio a escala mundial y brindar seguridad a toda la cadena logística.

Lo que busca este programa es establecer una relación de confianza entre las empresas y la autoridad aduanera mediante el reconocimiento de usuario confiable y seguro dirigido a importadores, exportadores, transportadores y agentes de aduana que dentro de su cadena logística implementen medidas de seguridad. Algunos de los beneficios que trae consigo esta certificación son la agilización del proceso y la disminución de inspecciones por parte de la autoridad aduanera.

Puertos Digitales: Se trata de un programa a través del cual se busca incentivar el uso de tecnologías de información en los procesos portuarios con el fin de agilizar y hacer más efectivas las operaciones ejecutadas en las terminales marítimas.

La primera etapa de este programa respaldado por la secretaría del Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA) con el apoyo del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) fue realizada en el año 2014, en los puertos de Buenaventura y Cartagena en Colombia y Balboa y Colón en Panamá.

Se observa en consecuencia, que, tanto a nivel de Colombia como de Panamá, el Principio de Facilitación en las operaciones de comercio exterior, ha sido incorporado a la normatividad aduanera reciente y con ello, se da cumplimiento a una tendencia moderna en los regímenes aduaneros.

2.3.2. Descripción del proceso de importación en Panamá

El proceso de importación en Panamá se lleva a cabo, esencialmente con los siguientes pasos:

1. Clasificación arancelaria del producto y elaboración de la declaración de mercancías

Identificación de la partida arancelaria correspondiente al producto a importar y posterior a esto, la agencia de corredores de aduana elabora la declaración de mercancías correspondiente en el Sistema Integrado de Gestión Aduanera.

2. Transmitir manifiesto de carga

El agente de carga internacional, debe transmitir el manifiesto de carga a través del SIGA (Sistema Integrado de Gestión Aduanera) con 48 horas de antelación para modo marítimo, 2 horas de antelación para modo aéreo y para el modo terrestre en el momento en el que arriba el medio de transporte. En esta etapa, el ACI deberá consignar la información referente a las mercancías objeto de ingreso al país como peso, bultos, disposición de la carga, tipo de mercancía, entre otros.

3. Validar manifiesto de carga

El sistema informático aduanero valida la información transmitida por el agente de carga. Si la información cumple con lo dispuesto por la norma, se puede proceder con la actividad siguiente; si no cumple con lo dispuesto en la norma, el agente de carga deberá transmitir nuevamente el manifiesto de carga de manera correcta.

4. Aplicar análisis de riesgo

En esta etapa, el analista de riesgo de la autoridad aduanera realiza verificación a los manifiestos transmitidos y perfila las mercancías que serán objeto de inspección intrusiva y no intrusiva.

5. Recepción del manifiesto

El depósito aduanero realiza la recepción del manifiesto de carga.

6. Recepción del medio de transporte

El inspector de carga de la autoridad aduanera realiza la inspección física o documental de las mercancías perfiladas.

6.1. Ingresar en el sistema aduanero la visita de la inspección realizada, y

6.2. Autoriza el descargue de la mercancía

7. Descargue

El depósito temporal realiza el descargue de la mercancía y procede a enviar el reporte de descargue a la autoridad aduanera a través del sistema informático aduanero.

8. Control de inventario

El inspector de carga de la autoridad aduanera procede a verificar el reporte de descargue enviado por el depósito versus el manifiesto presentado inicialmente, a través del sistema informático aduanero. En caso de que el sistema arroje sobrantes o faltantes durante esta revisión, se procede con la actividad 8.1, 8.2 y 8.3. Si por el contrario hay conformidad entre lo manifestado y lo descargado, se procede con la actividad 9.

8.1. Establecer sobrantes y faltantes

El inspector aduanero de carga notifica al agente de carga internacional sobre las inconsistencias encontradas (sobrante o faltante).

8.2. Justificar sobrantes y faltantes

El agente de carga internacional debe justificar a la autoridad aduanera a través del sistema informático aduanero, las razones por las cuales se presentó la diferencia entre el manifiesto y el informe de descargue.

8.3. Rectificar manifiesto

El agente de carga debe rectificar el manifiesto conforme a la mercancía descargada.

9. Registrar finalización en el sistema informático aduanero

El inspector aduanero de carga ingresa en el sistema informático aduanero la finalización de las operaciones de descargue de la mercancía.

10. Transmitir la declaración de mercancías

Se debe transmitir la declaración de mercancías correspondiente al producto a importar en el sistema aduanero para su validación.

11. Validar y aceptar la declaración de mercancías

El sistema informático de la Autoridad Nacional de Aduanas verifica los datos consignados en la declaración aduanera de mercancías, en caso de llegar a presentar alguna irregularidad, el sistema emitirá una alerta informando el error que presenta dicho documento y por ende, lo regresará a la actividad anterior, la cual consta de transmitir la declaración aduanera de mercancías nuevamente. No obstante, en caso de que la validación no exprese ninguna alerta, el sistema dará paso a la actividad siguiente.

12. Cancelar los impuestos, derechos y tasas del producto a importar

En el momento en que la declaración haya sido verificada, el importador procederá a efectuar el pago de los impuestos, derechos y tasas de forma electrónica a través de las

diferentes plataformas de pago o en los bancos autorizados por la Autoridad Nacional de Aduanas (ANA).

13. Cargar al sistema aduanero los documentos de apoyo

En el sistema informático aduanero se deben enlistar todos los documentos de apoyo de la importación (factura comercial, documento de transporte, declaración de valor y licencia cuando se requiera) digitando su número, fecha y seleccionando el tipo de documento; posterior a esto se debe cargar el archivo de cada uno de los documentos enlistados anteriormente.

14. Aplicar Riesgo (Sistema de Análisis de Riesgo)

Toda declaración aduanera de mercancías será sujeta al sistema de análisis de riesgo y este será quien determine el proceso al cual debe ser sometida la mercancía objeto de importación. El sistema se encuentra parametrizado para que cuando finalice el proceso de análisis arroje como resultado un color (verde, anaranjado o rojo) el cual determinará el proceso a seguir.

14.1. Registrar levante sin revisión

En este caso, el sistema informático de la ANA procederá con el levante de la mercancía, designando el color verde con base al Sistema de Análisis de Riesgo, en el cual solo se deben ejecutar las siguientes actividades:

14.1.1. Chequear documentación requerida conforme la norma correspondiente.

14.1.2. Desglosar la documentación.

14.1.3. Enviar copia a archivo.

14.1.4. Registrar el pase de salida en el sistema informático aduanero de la Autoridad Nacional de Aduanas.

14.2. Realizar Aforo documental

En este caso, el sistema informático de la ANA, designa el color anaranjado, en el cual la autoridad aduanera procederá a verificar el contenido de los documentos consignados en el sistema, llevando a cabo las siguientes actividades:

14.2.1. Verificar el contenido de la declaración aduanera de mercancías.

14.2.2. Chequear que la documentación soporte corresponda con la información estipulada en la declaración aduanera de mercancías.

14.2.3. Examinar el cumplimiento de las obligaciones arancelarias (impuestos) y no arancelarias (permisos de DGI, permisos de OGAS, permiso de GORGAS, entre otros).

14.2.4. Definir la conformidad con la revisión documental y si cumple a cabalidad, continúa con la actividad 13.2.5 y 13.2.6, de lo contrario se continúa con la actividad 13.2.7.

14.2.5. Desglosar y separar la documentación soporte de la operación y proceder a remitir una copia a archivo.

14.2.6. Asentar en el sistema informático aduanero de la ANA el pase de salida de la mercancía.

14.2.7. Para los casos en los cuales la información y/o documentación consignada no cumple con los requisitos establecidos, se registra las incidencias de la revisión documental que podrían llegar a constar de los siguientes criterios:

14.2.7.1. Exigir información y documentación adicional.

14.2.7.2. Solicitar el pago de sanciones e infracciones cuando hubiere lugar a ello.

14.2.7.3. Requerir corrección de la declaración aduanera de mercancías, en los casos que sea necesario.

14.2.7.4. Solicitar la corroboración física de la mercancía, en los casos que legal y técnicamente lo amerite.

14.2.7.5. Registrar las actuaciones correspondientes en el acta circunstancial y de corresponder y no incurrir o notar más errores u omisiones continúa con la actividad 14.2.5 y 14.2.6.

14.3. Llevar a cabo la verificación físico/documental

En este caso, el sistema informático de la ANA, designa el color rojo, en el cual la autoridad aduanera procederá a verificar el contenido de los documentos y realizará una inspección intrusiva a la mercancía objeto de importación, llevando a cabo las siguientes actividades:

14.3.1. Revisar el contenido de la declaración de mercancías con relación a los documentos soporte de la importación y verificar que se haya cumplido con las obligaciones arancelarias (impuestos) y no arancelarias (permisos a la importación).

14.3.2. Efectuar la inspección física a la mercancía de manera total o parcial, verificando conformidad entre lo hallado físicamente, los documentos soporte y la declaración aduanera de mercancías.

14.3.3. Verificar que toda la información declarada esté conforme a lo dispuesto por la ley.

14.3.4. Si se determina conformidad en la revisión física y documental realizada a la mercancía, se continúa con las actividades 14.3.5 y 14.3.6, de lo contrario, se continúa con la actividad 14.3.7.

14.3.5. Desglosar y separar la documentación soporte de la operación y proceder a remitir una copia a archivo.

14.3.6. Asentar en el sistema informático aduanero de la ANA el pase de salida de la mercancía.

14.3.7. Para los casos en los cuales no se determine conformidad entre lo hallado físicamente, los documentos soporte y la declaración aduanera, el funcionario de la autoridad aduanera debe registrar las incidencias de la revisión física que podrían llegar a constar de los siguientes criterios:

14.3.7.1. Exigir información y documentación adicional.

14.3.7.2. Solicitar el pago de sanciones e infracciones cuando hubiere lugar a ello.

14.3.7.3. Requerir corrección de la declaración aduanera de mercancías, en los casos que sea necesario.

14.3.7.4. En caso de que la información se encuentre conforme, se continúa con la actividad 14.3.5 y 14.3.6.

2.3.3. Descripción del proceso de importación en Colombia

El proceso de importación en Colombia se compone de los siguientes pasos:

1. Identificar la partida arancelaria adecuada para el producto que se requiere importar de acuerdo con la nomenclatura del sistema armonizado desarrollado por la Organización Mundial de Comercio (OMC).

2. Verificar de acuerdo con la subpartida arancelaria asignada, si el producto que se pretende importar requiere de algún visto bueno ante entidades gubernamentales como el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos, el Instituto Colombiano Agropecuario, la Superintendencia de Industria y Comercio, el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente (ANLA), la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, el Ministerio de Agricultura, entre otras.

3. Presentar Registro o Licencia de Importación (en caso de que se requiera) a través del sistema informático de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

4. La agencia de aduanas elabora la declaración aduanera en el sistema informático de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de acuerdo con la normatividad vigente, en este momento se liquidan los derechos de importación (gravamen arancelario e IVA). Si el valor FOB de la importación es igual o superior a los 5000 dólares, se deberá diligenciar la declaración andina de valor que corresponde a un documento soporte de la declaración aduanera, en el cual se determina el valor en aduana de las mercancías importadas.

- 5.** El agente de carga internacional y/o transportador debe consignar previo al arribo de la mercancía a través del Modelo Único de Ingresos, Servicios y Control Automatizado (MUISCA) de la DIAN, la información referente a las mercancías objeto de ingreso al país como peso, bultos, disposición de la carga, tipo de mercancía, entre otros.
- 6.** El transportador debe presentar a través del Modelo Único de Ingresos, Servicios y Control Automatizado (MUISCA) de la DIAN, la información del manifiesto de carga, correspondiente a las mercancías objeto de ingreso al país.
- 7.** El transportador debe informar a través del Modelo Único de Ingresos, Servicios y Control Automatizado (MUISCA) de la DIAN, la llegada de la carga al territorio aduanero nacional.
- 8.** En cuanto arriba la mercancía al país se procede a liberar el documento de transporte ante la empresa de transporte internacional (Agente de Carga y/o Naviera para modo marítimo y Agente de Carga o Aerolínea para modo aéreo), este proceso consiste en cancelar los gastos generados por el transporte internacional de la mercancía y posteriormente reclamar el original del BL hijo y/o master, o en el caso aéreo, la guía aérea.
- 9.** El agente de carga internacional y/o transportador debe presentar a través del Modelo Único de Ingresos, Servicios y Control Automatizado (MUISCA) de la DIAN, el informe de descargue e inconsistencias, con el cual se reporta el descargue de la mercancía y las inconsistencias presentadas entre la carga manifestada y la carga descargada si hubiere lugar a ello.
- 10.** Posterior a esto, el depósito procede a generar planilla de envío y de recepción para que la mercancía se vea reflejada en el Sistema Informático Aduanero (SYGA) y por ende sea generada la consulta de inventario en el sistema Siglo XXI, con la cual el importador puede dar inicio al proceso de desaduanamiento. En los casos en los que el documento de transporte esté cortado como descargue directo, la naviera o agente de carga internacional proceden enviando directamente la información a SYGA.
- 11.** Una vez la consulta de inventario es generada en el sistema de la DIAN (Siglo XXI), se procede a radicar los documentos que dan soporte a la operación comercial, tales como

factura comercial, lista de empaque (si aplica), documento de transporte, declaración andina del valor (si aplica), factura por concepto de fletes y gastos (emitida por el embarcador, naviera o aerolínea), mandato general ante la DIAN (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales), póliza de seguro, certificado de origen (si aplica), vistos buenos de las entidades colombianas reguladoras (si aplica), entre otros. Posterior a esto, se procede a presentar la declaración aduanera a través del sistema informático de la DIAN, en este momento se genera un número consecutivo de aceptación de la declaración, en cuanto se tiene dicho número, se procede a cancelar los derechos aduaneros generados ante cualquier entidad bancaria y cuando el pago se ve reflejado en el sistema aduanero, se procede a solicitar selectividad, la cual puede ser automática, documental o física.

11.1. Si la selectividad es automática, significa que el sistema asigna automáticamente el número de levante y por lo tanto el importador puede disponer de la mercancía.

11.2. Si la selectividad es documental, significa que un inspector designado por la autoridad aduanera revisará los documentos soporte de la importación y la declaración aduanera para verificar que todo cumpla con lo dispuesto por la norma; posterior a esta revisión, si todo se encuentra en orden, el funcionario de la aduana procede a asignar el respectivo número de levante y en ese momento que el importador puede disponer de la mercancía.

11.2.1. Si por el contrario, durante el aforo documental el inspector de la autoridad aduanera detecta alguna inconsistencia en la información consignada en la declaración de importación con relación a la información contenida en los documentos soporte, el importador deberá realizar las correcciones correspondientes a la declaración aduanera con el pago de la sanción respectiva si hubiere lugar a ello.

11.2.1.1. La declaración corregida en lo que corresponda es revisada por el inspector aduanero, y si se establece conformidad entre lo declarado y los documentos soporte, se procede a asignar el número de levante y en ese momento que el importador puede disponer de la mercancía.

11.3 Si la selectividad es física, significa que un inspector designado por la autoridad aduanera revisará de manera aleatoria el 10% de la mercancía, los documentos soporte de la importación y la declaración aduanera para verificar que todo cumpla con lo dispuesto por

la norma; posterior a esta revisión, si se encuentra conformidad entre lo hallado físicamente, los documentos soportes y la declaración aduanera, el funcionario de la aduana procede a asignar el respectivo número de levante y en ese momento que el importador puede disponer de la mercancía.

11.3.1. Si por el contrario, durante el aforo físico el inspector de la autoridad aduanera detecta alguna inconsistencia en la información consignada en la declaración de importación con relación a la mercancía inspeccionada y a la información contenida en los documentos soporte, el importador deberá realizar las correcciones correspondientes a la declaración aduanera con el pago de la sanción respectiva si hubiere lugar a ello.

11.3.1.1. La declaración corregida en lo que corresponda es revisada por el inspector aduanero, y si se establece conformidad entre lo declarado, los documentos soporte y lo hallado físicamente, se procede a asignar el número de levante y en ese momento que el importador puede disponer de la mercancía.

2.4. SEMEJANZAS Y DIFERENCIAS EN LA NORMATIVIDAD PANAMEÑA Y COLOMBIANA SOBRE EL PROCESO DE IMPORTACIÓN

2.4.1. Semejanzas en la normatividad

Las semejanzas respecto a los procesos de importación de ambos países radican en los siguientes aspectos:

El tema de perfilación de Panamá funciona similar al de Colombia en cuanto al aspecto procedimental, pues existe un escenario en el cual la mercancía no requiere revisión de un inspector de la aduana, otro en el cual la declaración aduanera debe ser revisada con respecto a los documentos por un inspector aduanero y finalmente, uno en el cual el inspector de la autoridad aduanera debe revisar físicamente la mercancía con respecto a lo declarado y lo consignado en los documentos soporte.

Ambos cuentan con un sistema de gestión de riesgo en el cual se ingresan ciertos parámetros para las perfilaciones documentales y físicas que se realizan a las mercancías.

Ambos países adoptaron el término aforo para referirse a las inspecciones que realiza la autoridad aduanera.

En ambos países, el proceso de importación se realiza de manera sistematizada, evidenciando uno de los elementos del principio de facilitación.

Tanto en Panamá como en Colombia, se utilizan escáneres en las zonas primarias de ingreso de mercancías procedentes del exterior, para realizar inspecciones no intrusivas a las mercancías, con el fin de facilitar el proceso de control aduanero.

2.4.2. Diferencias en la normatividad

Las diferencias respecto a los procesos de importación de ambos países radican en los siguientes aspectos:

Las perfilaciones en Panamá se definen por colores (verde, anaranjado y rojo), en cambio en Colombia el sistema simplemente emite un pantallazo en donde se informa el resultado de la selectividad (automática, documental o física).

En cuanto a la radicación de documentos soportes a la importación, en Colombia solo se debe relacionar en el sistema informático aduanero el número de documento y la fecha de cada documento, mientras que en Panamá además de digitar el número del documento y la fecha, se debe subir el archivo del documento como tal. Adicional, este proceso en Colombia se realiza antes de aceptar la declaración y en Panamá se realiza después del pago.

La declaración del valor debe diligenciarse en Panamá para cualquier mercancía, en cambio en Colombia el valor FOB de la mercancía debe superar los 5000 USD para que sea necesaria la declaración del valor.

Se evidencia diferencia también en algunos términos empleados:

A la declaración de importación en Colombia se le llama declaración aduanera y en Panamá declaración de mercancías.

Los documentos que respaldan la importación son denominados en Colombia documentos soporte y en Panamá documentos de apoyo.

Los declarantes son denominados en Panamá como agencia de corredores de aduana y en Colombia como agencia de aduanas.

El formulario en el cual se discrimina el valor total en aduana de la mercancía es nombrado en Panamá Declaración del Valor en Aduana de las Mercancías Importadas y en Colombia Declaración Andina de Valor (DAV).

Como soporte de una importación en Panamá, se hace necesaria la presentación de 6 documentos (factura comercial, documento de transporte, declaración del valor, certificado de origen, licencias y regulaciones), por su parte, en Colombia son requeridos en total 10 documentos (factura comercial, lista de empaque, documento de transporte, declaración del valor cuando el valor FOB de la mercancía supera los 5000 USD, certificado de origen, póliza de seguro, poder general DIAN, factura de fletes y gastos, registro o licencia de importación y permisos o solicitudes en casos especiales ante entidades gubernamentales).

La factura comercial es requerida en original en Colombia mientras que en Panamá basta con que el importador la presente en copia.

En cuanto a la normatividad general que enmarca las operaciones aduaneras, se logra evidenciar una gran diferencia, debido a que Panamá a través de la ley 26 de 2013 se incorporó a la integración económica centroamericana a la cual pertenecen países como Guatemala, Nicaragua, Costa Rica, Honduras – y por supuesto Panamá - y adoptó el Código Aduanero Uniforme de Centro América (CAUCA) y el Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA), mientras que en Colombia se implementó el decreto 390 de 2016, el cual aplica única y exclusivamente para Colombia.

2.4.3. Cuadro comparativo normativo

Tabla 6: Cuadro comparativo normativo

PANAMÁ	COLOMBIA
Normatividad aduanera grupal (Centroamérica)	Normatividad aduanera individual (solo aplica para Colombia)
Aforo	Aforo
Declaración de mercancías	Declaración Aduanera
Documentos de apoyo	Documentos soporte
Agencia de corredores de aduana	Agencia de aduanas
Declaración del Valor en Aduana de las Mercancías Importadas	Declaración Andina de Valor
Factura comercial en copia	Factura comercial en original
Sistema de gestión de riesgo	Sistema de gestión de riesgo
Levante sin revisión	Levante automático
Aforo documental	Aforo documental
Aforo físico	Aforo físico
Proceso de importación sistematizado	Proceso de importación sistematizado
Emplea inspecciones no intrusivas	Emplea inspecciones no intrusivas
Perfilación por colores	Perfilación por medio de un aviso que emite el sistema informático aduanero
Son (6) los documentos de apoyo requeridos para el proceso de importación	Son (10) los documentos soporte requeridos para el proceso de importación
Se debe subir los documentos de apoyo como tal al sistema informático aduanero	Únicamente se debe digitar número y fecha de los documentos soporte en el sistema informático aduanero
Se radican los documentos de apoyo después del pago de los impuestos	Se radican los documentos soporte antes de aceptar la declaración aduanera
La declaración del valor se requiere en todos los casos	La declaración del valor se requiere cuando el valor FOB de la mercancía supera los USD 5000

Fuente: Elaboración propia

3. Conclusiones

Tanto Colombia como Panamá tienen un origen común, separados posteriormente por factores sociales, económicos y sobre todo políticos, generando dos espacios geopolíticos diferentes que han incidido directamente en la economía y con ello en el manejo dado al comercio internacional.

Panamá, a lo largo de su historia ha sabido aprovechar su privilegiada ubicación estratégica a favor del crecimiento económico del país; a pesar de ser un país relativamente pequeño (4.034.119 de habitantes en 2016 según datos publicados por el Banco Mundial), se logra evidenciar que el Istmo se ha consolidado como una de las economías de más alto crecimiento de la región, principalmente gracias al buen comportamiento del sector terciario y a la globalización que le ha permitido convertirse en una plataforma logística supremamente importante a nivel mundial; por su parte, Colombia siendo un país más grande (48.653.419 de habitantes en 2016 según datos publicados por el Banco Mundial) y con grandes riquezas en materia de recursos naturales, ha sostenido a lo largo de los años un crecimiento económico débil que se ha visto ocasionado en gran proporción por factores políticos (malas administraciones y corrupción) y sociales (grupos armados).

Sin duda la economía panameña se soporta en los ingresos obtenidos por el Canal de Panamá, entendido por este último como la infraestructura que impacta el comercio internacional directamente y todos los negocios análogos en torno a él, como los puertos, los centros logísticos, las zonas libres, el comercio y los servicios. Por eso, en segundo plano quedan la manufactura y la agricultura. Colombia por su parte tiene una diversidad económica, sectorizada por sus regiones y con énfasis en el clima de cada región.

La OMC (Organización Mundial de Comercio) y la OMA (Organización Mundial de Aduanas), acogieron el llamado “Principio de Facilitación” con el propósito de estipular a nivel mundial, procesos que se enmarcaran en favorecer, agilizar y simplificar los procedimientos de comercio internacional. De tal modo, tanto en Panamá como en Colombia, se puede observar el progreso que se ha tenido en cuanto a la facilitación de las operaciones de comercio exterior. En ambas naciones se puede evidenciar que se han

adoptado procesos, normas y leyes, las cuales están diseñadas estricta y primordialmente con el fin de avanzar cuantiosamente, en facilitar las transacciones de comercio internacional en cada nación; por su parte se observa que Panamá a nivel interno estipuló la ley 01 del 2008 y a nivel regional adoptó y se incluyó en el CAUCA (Código Aduanero Centroamericano Uniforme) y Colombia a nivel interno expidió el decreto 390 del 2016 y a nivel regional, forma parte de la CAN (Comunidad Andina de Naciones). En conclusión se puede percibir que estas importantes economías en Latinoamérica, se han venido dando a la tarea de implementar este tipo de desarrollos con el fin de dar un valor agregado a su economía, estableciendo así un comercio más próspero y a la vez con grandes beneficios para ambos países.

A partir de las cifras obtenidas en la investigación, se logra evidenciar que Panamá es un país altamente dependiente de los productos importados, año tras año se registran altas cifras que superan de manera exorbitante las presentadas por Colombia. La economía de Panamá está orientada principalmente al sector servicios, es por esto que se hace necesario para el país recurrir a la demanda de productos producidos en el extranjero que van desde mercaderías tan básicas como alimentos hasta altas tecnologías para poder suplir su demanda interna; por su parte Colombia si bien presenta cifras altas de importación, no se considera un país totalmente dependiente de las importaciones dado que cuenta con un sector agrícola que puede suplir en gran proporción la demanda interna.

La gestión del riesgo es considerada en ambos países como un pilar fundamental en las operaciones de comercio internacional debido a que a través de este instrumento se busca un equilibrio entre la facilitación de las operaciones aduaneras y el control por parte de la autoridad aduanera que permita establecer usuarios u operaciones de riesgo y a su vez brindar beneficios a los usuarios que generen confianza ante la autoridad aduanera, actualmente dichos beneficios se otorgan a los operadores de comercio exterior mediante la calificación de Operador Económico Autorizado.

Gracias al cuadro comparativo normativo, se puede evidenciar que ambos países poseen gran similitud en cuanto a la forma de llevar a cabo sus procesos de importación de mercancías, estas similitudes se dan primordialmente en aspectos como radicación de documentos en sistemas digitales de la aduana, perfilación de mercancías para la inspección

por parte de la autoridad competente, escáneres para inspecciones no intrusivas, manejo de sistemas informáticos, entre otros. Sin embargo, estas naciones también poseen diferencias en sus procesos de importación, las cuales radican principalmente en dos aspectos, en primera instancia que los documentos soportes requeridos a la hora de importar un producto en Panamá son de alrededor 6 documentos, mientras que Colombia requiere alrededor de 10 documentos; y en segunda instancia la nación panameña a través de la ley 26 de 2013 se incorporó a la integración económica centroamericana y adoptó el CAUCA (Código Aduanero Uniforme de Centro América), mientras que Colombia, a diferencia de Panamá cuenta con una regulación aduanera principal individual que es el decreto 390 de 2016.

4. Bibliografía

Anónimo. (2013). *Perfil logístico de panamá*. Recuperado de <https://www.legiscomex.com/BancoMedios/Documentos%20PDF/perfil-logistico-panama-2013-rci279.pdf>

Anónimo. (2017). La economía colombiana registró el menor crecimiento de los últimos 7 años. *Revista Dinero*. Recuperado de <http://www.dinero.com/economia/articulo/crecimiento-de-la-economia-o-pib-en-colombia-en-2016/242252>

Anónimo. (2017). Las causas del débil crecimiento de la economía colombiana. *Revista Portafolio*. Recuperado de <http://www.portafolio.co/economia/las-causas-del-debil-crecimiento-de-la-colombiana-506057>

Anónimo. (Sin fecha). *Productividad Total de Factores. El Caso de Panamá*. Recuperado de <http://www.cncpanama.org/phocadownload/Productividad%20Total%20de%20Factores.%20El%20caso%20de%20Panama.pdf>

Aparicio, F., Castellero, A., Camargo, M., Gandánsegui, M., Guevara, C., Marco, Y.,... Noriega, R. (2014). *Panamá. Historia contemporánea (1808-2013)*. Panamá, República de Panamá: Taurus

Autoridad Nacional de Aduanas. (2017). *Ingreso de Mercancías al Territorio Aduanero*. Recuperado de https://www.ana.gob.pa/images/procesos/PDF/Proceso_de_Ingreso_de_Mercancias_Despacho_.pdf

Banco de la República de Colombia. (2018). *Boletín de Indicadores Económicos*. Recuperado de <http://www.banrep.gov.co/economia/pli/bie.pdf>

Banco Interamericano de Desarrollo. (2017). *Estrategia Logística Nacional 2030*. Recuperado de

<https://www.presidencia.gob.pa/pdfs/Estrategia%20Logistica%20Nacional%202030%20-%20Documento%20Final2017.pdf>

Banco Mundial. (2017). *Colombia: panorama general*. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/country/colombia/overview#1>

Banco Mundial. (2017). *Panamá: panorama general*. Recuperado de <http://www.bancomundial.org/es/country/panama/overview>

Barahona, M., & Garita, L. *Aduanas: competitividad y normativa centroamericana*. San José, Costa Rica: Editorial Universidad Estatal a Distancia

Beluche, O. (2003). *La verdadera historia de la separación de 1903. Reflexiones en torno al Centenario*. Panamá, República de Panamá: Articsa

Botero, G. (2018). *Economía colombiana 2017- 2018: ¿el fin de la desaceleración y el inicio de la recuperación?*. Recuperado de <https://www.razonpublica.com/index.php/econom-y-sociedad-temas-29/10789-econom%C3%ADa-colombiana-2017-2018-el-fin-de-la-desaceleraci%C3%B3n-y-el-inicio-de-la-recuperaci%C3%B3n.html>

Caballero, A., & Urrutia, M. (2016). *La economía colombiana del siglo XX*. Bogotá, Colombia: Penguin Random House Grupo Editorial

Castaño, G., Gómez, A., Jiménez, S., Londoño, O. (2016). Razones de la desaparición de los UAP y Altex en el Nuevo Estatuto Aduanero. *Revista Escenarios*, pp. 147, 156, 158, 159

Castaño, G., Londoño, O., Orrego, E. (2016). La facilidad del régimen de importación en un estudio comparativo de los procesos de importación consagrados en el decreto 2685 de 1999 y el decreto 390 de 2016. *Revista Mercatec*, pp. 28, 29, 30, 31

Castro, M. (2010). *Diagnóstico y propuestas para el mejoramiento de los procesos de logística y aduana en la región de Centroamérica y Panamá*. Recuperado de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3764/S2009864_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Cigüenza, N. (15 de febrero de 2018). La economía colombiana registró el peor crecimiento de los últimos ocho años. *La República*. Recuperado de <https://www.larepublica.co/economia/la-economia-colombiana-registro-el-peor-crecimiento-de-los-ultimos-ocho-anos-2599653>

Coll, P. (2015). *Manual de gestión aduanera*. Barcelona, España: Marge Books

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2014). *El comercio de bienes y servicios en Centroamérica*. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37201/S1420808_es.pdf?sequence=1

Contraloría General de la República de Panamá. (2006). *Importación a Panamá*. Recuperado de <http://www.contraloria.gob.pa/inec/ComercioExterior/>

Contraloría General de la República de Panamá. (Sin Fecha). *Comportamiento de las importaciones a la República de Panamá para el año 2013*. Recuperado de <https://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P6721COMENTARIO.pdf>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2018). *Boletín técnico Importaciones - IMPO (Diciembre 2017)*. Recuperado de https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/importaciones/bol_impo_dic17.pdf

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2018). *Importaciones*. Recuperado de <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/comercio-internacional/importaciones>

Fisher, E. (2015). Panamá: Un análisis económico de la coyuntura reciente. *Investigación y Pensamiento Crítico*, Vol. 3, (1), pp. 48-53-55. Recuperado de <http://usma.ac.pa/wp-content/uploads/2015/01/RIPC/VOLUMEN-3-NUMERO-1-2015.pdf>

Hausmann, R., Espinoza, L., & Santos, M. (2016). *Cambiando esclusas: un diagnóstico de crecimiento de Panamá*. Recuperado de https://growthlab.cid.harvard.edu/files/growthlab/files/panama_growth_diagnostics_spanish.pdf

Instituto Nacional de Estadística y Censo. (2010). *Anuario de Comercio Exterior - Volumen I – Importación*. Recuperado de https://www.contraloria.gob.pa/inec/Publicaciones/Subcategoria.aspx?ID_SUBCATEGORIA=18&ID_IDIOMA=1

Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia. *Decreto 349: “La herramienta más importante de facilitación del comercio exterior en el país” según el ministro Cárdenas*. Recuperado de <http://www.incp.org.co/decreto-349-la-herramienta-mas-importante-facilitacion-del-comercio-exterior-pais-segun-ministro-cardenas/>

Instituto Nacional de Estadística y Censo. (2010). *Comercio Exterior*. Recuperado de https://www.contraloria.gob.pa/INEC/Avance/Avance.aspx?ID_CATEGORIA=4&ID_CIFRAS=18&ID_IDIOMA=1

Instituto Nacional de Estadística y Censo. (2010). *Serie Histórica del Comercio Exterior*. Recuperado de https://www.contraloria.gob.pa/inec/Publicaciones/Publicaciones.aspx?ID_SUBCATEGORIA=56&ID_PUBLICACION=251&ID_IDIOMA=1&ID_CATEGORIA=12

Kalmanovitz Krauter, S., & Melo Castiblanco, J. (Eds.). (2015). *Breve historia económica de Colombia*. Bogotá, Colombia: Utadeo

La economía de Panamá crece 5,8 % en el primer semestre de 2017. (13 de Septiembre de 2017). *Agencia EFE*. Recuperado de <https://www.efe.com/efe/america/economia/la-economia-de-panama-crece-5-8-en-el-primer-semester-2017/20000011-3377380>

La economía de Panamá creció en 2016 un 4,9 %, por debajo de lo esperado. (03 de Marzo de 2017). *Agencia EFE*. Recuperado de <https://www.efe.com/efe/america/economia/la-economia-de-panama-crecio-en-2016-un-4-9-por-debajo-lo-esperado/20000011-3196166#>

Londoño, O., Montoya, R. (2014). La financiación del terrorismo y el lavado de activos como tendencia de la legislación aduanera, de cara al comercio internacional del resto del siglo. *Revista Derecho Aduanero, Número 7*. pp. 17-47

Londoño, P., Palacios, M., Posada, E., Ramírez, M., & Randall, S. (2015). *Colombia. La apertura al mundo. Tomo 3 (1880-1930)*. Bogotá, Colombia: Taurus

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2011). *¿Cómo importar a Colombia?*. Recuperado de http://www.mincit.gov.co/mincomercioexterior/publicaciones/16268/como_importar_a_colombia

Montoya, G. (2017). *Crecimiento económico en Colombia: ¿qué nos dejó 2016 y qué podemos esperar para 2017?*. Recuperado de <https://cdn2.hubspot.net/hubfs/1756764/Asobancaria%20Eventos/Asobancaria%20-%20Semanas-Economicas/1073.pdf>

Naufal, P., & Solano, R. (2017). *Análisis de ventajas y desventajas del operador económico autorizado en Colombia*. (Tesis de maestría). Universidad EAN, Bogotá.

Núñez, R. (2017). Impacto de la nueva regulación aduanera en el desaduanamiento en el régimen de importación de mercancías. *Revista Espacios*, Vol. 38, (51), pp. 14. Recuperado de <http://www.revistaespacios.com/a17v38n51/17385114.html>

Presidencia de la República de Colombia. (Sin Fecha). *Historia Política de Colombia*. Recuperado de <http://wsp.presidencia.gov.co/asiescolombia/histopolitica.html>

Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe. (2015). *Revisión y análisis de la aplicación del Acuerdo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre Facilitación del Comercio en Países de América Latina y el Caribe (ALC)*. Recuperado de <http://www.sela.org/media/1950678/tratado-de-facilitacion-del-comercio-omc.pdf>

Vilches, C. (2014). *Gestión aduanera del comercio internacional*. España: Elearning S.L

Zamora, T., & Navarro, C. (2015). *Competitividad de la administración de las aduanas en el marco del comercio internacional*. Recuperado de http://ac.els-cdn.com/S0186104215721522/1-s2.0-S0186104215721522-main.pdf?_tid=aa38d092-8479-11e7-b98c0000aacb35d&acdnt=1503104554_4319d2afec91b403e6279d653324588d