

Panamá



Panamá **Guía de Negocios** **2011**

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto
Secretaría de Comercio y Relaciones Económicas Internacionales
Subsecretaría de Comercio Internacional.

**PANAMA:
Una Guía de Negocios**

Guía de Negocios

2011

Embajada de la República Argentina en Panamá

Sección Económica y Comercial
Calle 50, Torre Global Bank
Tel. (507) 302-0003 /05/06/07
Fax (507) 302-0004
E-mail: secom@embargen.org

INDICE

1. – DATOS BASICOS

1.1 Aspectos Generales

- 1.1.1. – Geografía
- 1.1.2. – Población y Centros Urbanos
- 1.1.3. – Infraestructura, Transporte y Comunicaciones

1.2 – Organización política y administrativa (situación actual)

1.3 – Organizaciones y acuerdos internacionales.

2. – ECONOMIA, MONEDA Y FINANZAS

- 2.1. - Coyuntura económica
- 2.2. - Principales sectores de actividad
- 2.3. – Perfiles regionales
- 2.4. – Moneda y finanzas
- 2.5. – Balance de pago y reservas internacionales
- 2.6. – Sistema bancario.

3. – COMERCIO EXTERIOR

- 3.1. – Evolución reciente y consideraciones generales
- 3.2. – Dirección del comercio
- 3.3. Composición del comercio.

4. – RELACIONES COMERCIALES ARGENTINA – PANAMA

- 4.1. – Intercambio comercial bilateral
- 4.2. – Composición del comercio
- 4.3. – Temas de consideración.

5. – ACCESO AL MERCADO

- 5.1. – Sistema arancelario
- 5.2. – Regulación de importaciones
- 5.3. – Documentos y formalidades
- 5.4. – Regímenes especiales

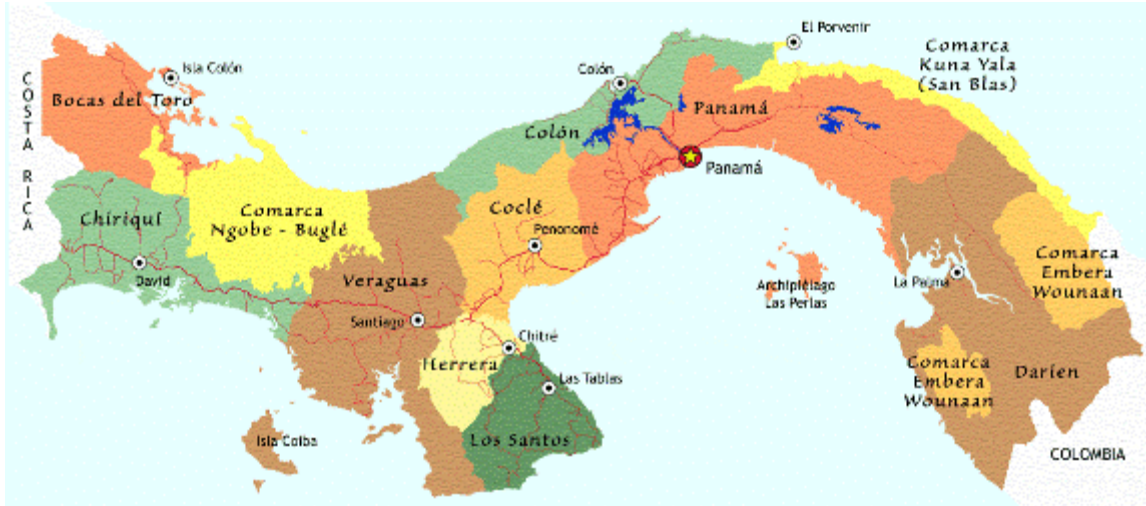
6. – ESTRUCTURA DE COMERCIALIZACION

- 6.1. – Muestras y materiales de publicidad
- 6.2. – Canales de distribución
- 6.3. – Promoción de ventas
- 6.4. – Prácticas comerciales
- 6.5. – Compras gubernamentales
- 6.6. – Derechos de propiedad, patentes y marcas.

7. – VIAJES DE NEGOCIOS

- 7.1. – Transporte y hotelería
- 7.2. – Visas
- 7.3. – Clima, atención médica, idioma, comunicaciones
- 7.4. – Consideraciones en materia de seguridad
- 7.5. – Costumbres locales (recomendaciones prácticas)
- 7.6. – Horarios laborales y calendario de vacaciones
- 7.7. – Contactos útiles.

1.-Datos Básicos



1.1 Aspectos Generales

Nombre Oficial: República de Panamá

Área: 75.517 Km²

Capital: Ciudad de Panamá

Idioma: Español

Gentilicio: Panameño

Moneda: Balboa (1 balboa = 1 dólar estadounidense)

Fiesta Nacional: 3 de noviembre. Día de la separación de Colombia

Hora oficial: GMT – 5 horas (normal)

Flor nacional: Flor del Espíritu Santo, orquídea pequeña

División política: 9 provincias, 75 distritos y 3 comarcas indígenas.

1.1.1. - Geografía.

La República de Panamá es una franja istmica con una superficie total de 75.517 km², superficie de aguas territoriales: 2.210 km². Total: 78.200 km².

Las máximas alturas son el volcán Barú con 3.475 m, el cerro Fábrega con 3.375 m, el Itamut con 3.280 m y el Echandi con 3.163 m. Sus islas principales son Coiba con 493 km², Del Rey con 234 km² y Cebaco con 80 km².

Los lagos más grandes son Gatún con 423,15 km², el Bayano con 185,43, y el Alajuela con 57 km².

Los ríos más importantes son el Chucunaque con 231 km, Tuira con 230 km, Bayano con 206 km, Santa María con 173 km y su río más importante por su impacto en la economía es el Chagres de 125 km, vital para el funcionamiento del canal de Panamá.

Fronteras: 555 km total; Colombia 225 km, Costa Rica 330.

Costas: 2.490 km.

Limita al Norte con el Mar Caribe, al Sur con el Océano Pacífico, al Este con la República de Colombia y al Oeste con la República de Costa Rica.

Clima.

Panamá presenta un clima tropical, con temperaturas promedio de 29° C. En Chiriquí y el Valle de Antón las temperaturas son más bajas y aptas para las actividades agrícolas.

El país presenta dos estaciones climatológicas: el denominado "invierno", que coincide con la época de lluvias (mayo a diciembre) y el denominado "verano", que es la estación seca (enero a abril).

1.1.2. - Población y Centros Urbanos

Según el censo realizado en el mes de mayo de 2010 elaborado por la Contraloría General de la República, Panamá cuenta con una población de 3.322.576 habitantes. La mayor concentración de habitantes se encuentran en la Provincia de Panamá (1,663.913 habitantes) seguidas por Chiriquí (409,821 habitantes), Colón (232,748 habitantes) y Coclé (228,676 habitantes).

La lengua oficial es el español, pero buena parte de la población y de los sectores vinculados al comercio, habla inglés.

1.1.3 – Infraestructura, Transporte y Comunicación.

Infraestructura:

Panamá cuenta con una excelente infraestructura de transporte aéreo, terrestre y marítimo.

TRANSPORTE AEREO

- Cabotaje: existe una buena comunicación aérea, a través de aviones pequeños entre la capital y las ciudades del interior del país más alejadas. Este transporte de cabotaje se realiza a través de tres líneas aéreas nacionales, servicios de Chartres aéreos y helicópteros.
- Internacional: El Aeropuerto Internacional de Tocumen, ubicado en la ciudad de Panamá, es reconocido como uno de los más importantes de la región desde sus inicios. La privilegiada posición geográfica de Panamá, como punto de encuentro entre las dos Américas y el mundo entero lo ha mantenido siempre como figura clave en el transporte aéreo, destacado por su experiencia y seguridad.

En este sentido la empresa Aérea Copa Airlines tiene tres vuelos diarios, directo sin escalas entre Panamá y la Argentina y cuatro vuelos semanales directos a la Provincia de Córdoba.

TRANSPORTE TERRESTRE

Las principales carreteras son la Vía Panamericana -que une Panamá con Costa Rica- y la Vía Transistmica -que une Panamá con Colón-. El resto de la comunicación por vía terrestre se encuentra cubierta por una red de carreteras nacionales, provinciales y municipales. No existe vinculación terrestre entre Colombia y Panamá, ya que se encuentra la barrera natural llamada "El tapón del Darién". La construcción de una autopista entre la ciudad de Panamá y Colón, principal puerto sobre el Atlántico, ha concluido la primera fase y se encuentra en ejecución la segunda fase, la que comprende 13 kilómetros. Con esta nueva y moderna autopista se pretende conectar ambas ciudades cuya distancia es de 78.9 kilómetros en un tiempo estimado de 40 minutos aproximadamente. Asimismo, existe un servicio de trenes de carga y pasajeros que une a ambas ciudades.

SISTEMA DE TRANSPORTE PANAMA

La principal forma de transporte en Ciudad de Panamá, es a través de la red local de autobuses, mejor conocidos localmente como "*diablos rojos*". Estos autobuses cubren 5 ejes principales de la ciudad, los cuales van de este a oeste (desde el Aeropuerto Internacional de Tocumen), hacia el Casco Antiguo, siguiendo la alargada configuración de la Ciudad.

Estos autobuses realizan el viaje utilizando las siguientes vías:

- Vía España
- Transistmica
- Ricardo J. Alfaro (Tumba Muerto)
- Corredor Norte
- Corredor Sur

A través de estas rutas es posible movilizarse de este a oeste de la ciudad, aunque la comunicación Norte – Sur se hace bastante compleja, por la ausencia de rutas que realicen este recorrido. Los buses tienen un horario que va de aproximadamente las 3:00 a.m.

En ocasiones los buses utilizan letreros que indican, además de la ruta principal (reflejada en el vidrio frontal del autobús), cuáles calles específicas tomarán. Algunas veces estos letreros con las calles específicas pueden cambiar, y anunciar que el autobús va hacia Terminal Directo. Probablemente en este caso indique que no tomará la ruta original, hacia el área de Calidonia, y que realizará un desvío cerca de la calle Martín Sossa hacia la Terminal Nacional de Transporte de Albrook.

Los buses tienen un costo de 0.25 centésimos de dólar por trayecto, los mismos parten de las '*piqueras*' (más que terminales, son patios de autobuses con muy pocas facilidades); ubicadas en las barriadas de origen de la ruta, principalmente urbanizaciones hacia la zona este Panamá y en el distrito de San Miguelito, donde inician su viaje en dirección este- oeste hacia el Casco Antiguo (Calidonia, Santa Ana, El Chorrillo).

Al Aeropuerto Internacional de Tocumen solo se puede llegar utilizando las rutas de Tocumen-Transistmica, Tocumen – Tumba Muerto y Tocumen- Vía España. Sin embargo, es poco recomendable utilizar este sistema de transporte, si se viaja con muchas maletas, ya que dentro de estos buses hay muy poco espacio para algo más que personas. Esto es especialmente cierto si se pretende salir o llegar al Aeropuerto en las horas de mayor tráfico, que coinciden con las horas de salida y llegada de los miles de trabajadores y oficinistas que viven en la zona este de Ciudad de Panamá, (en la mañana desde las 4:00 hasta las 9:00 a.m. en dirección a la ciudad; y de 3:00 hasta las 9:00 p.m. saliendo de la ciudad).

Algunos puntos neurálgicos para el Transporte Público en Ciudad de Panamá son:

La Terminal Nacional de Transporte de Albrook: es la principal terminal de Transporte del país. A esta terminal llegan la mayor parte de las rutas de autobuses urbanos e interurbanos de Panamá. Desde ese punto es posible tomar autobuses hacia las cabeceras y principales poblaciones de la República, e inclusive salen buses con destino a Managua, Nicaragua.

La Gran Estación de San Miguelito: principalmente un centro de trasbordo de las personas que viven en algunas urbanizaciones dentro de este populoso distrito, y que dejan el sistema de transporte por las vías principales para utilizar los autobuses de Rutas Internas a las urbanizaciones donde residen.

MODERNIZACION SISTEMA DE TRANSPORTE

Metrobús:

A finales del año 2010, comenzaron a operar las primeras unidades del nuevo sistema de transporte urbano denominado “Metro bus”, cubriendo la ruta del Corredor Sur, donde operarán 120 buses. El inicio de operación se dio en cuatro rutas: Don Bosco, Pedregal, Concepción y San Pedro. Asimismo, a finales del mes de enero de 2011 comenzó a operar las rutas en el Corredor Norte.

Las unidades del Metro bus trabajarán 24 horas, cumpliendo con salidas programadas, dependiendo del flujo de pasajeros. El pasaje en el recorrido del Corredor Sur y Norte es de un dólar con 25 centavos (U\$S.1.25)

Al mes de octubre del año 2011, se han cubierto más del 50% de las rutas troncales en esta ciudad, se espera que para el año 2012 estén cubiertas todas las rutas urbanas, desapareciendo de forma definitiva los denominados diablos rojos.

Metro de Panamá:

El Metro es un medio de transporte masivo que consiste de una red de trenes urbanos que transitan por su propia vía, sobre rieles y sin ocupar los espacios viales actuales, desplazando pasajeros de manera eficiente y segura hasta la estación más cercana a su destino final. Es un proyecto de la actual administración, con el fin de brindar una solución integral para uno de los principales problemas de la ciudadanía panameña que se agudiza todos los días.

Pensando en el desarrollo y el respeto a la vida, en ofrecer un servicio de transporte digno, seguro y confiable para que futuras generaciones cuenten con una mejor ciudad. El Metro de Panamá se concibe como:

- Un sistema de transporte masivo
- De capacidad entre media y pesada,
- Con trenes tipo Metro convencional con ruedas de acero, compuestos por un máximo de 6 vagones para una longitud aproximada de 100 metros.

- Con capacidad máxima estimada para transportar hasta 40,000 pasajeros/hora-sentido.
- Estos vagones se estiman de gálibo mediano del orden de 2.7 metros de ancho y 18 metros de largo y su conformación por trenes permitirá la libre circulación entre vagones.
- Su modalidad de operación será altamente automatizada, con sistema de detección y seguimiento a través de tecnología de punta para intervalos entre trenes tan bajo como 90 segundos.



La construcción del Metro de Panamá avanza a buen ritmo, por lo que la actual administración considera que el mismo podría estar listo en el año 2013,

La Línea Uno del Metro de Panamá tendrá una extensión de 13.7 kilómetros; conectará a Los Andes, en el distrito de San Miguelito, con la terminal de transporte de Albrook, en un recorrido de unos 23 minutos aproximados.

El Gobierno local prevé dejar licitados la Segunda Línea del Metro, un tren de cercanía que llegará hasta la ciudad de La Chorrera y otro puente sobre el Canal de Panamá.

Al mes octubre de 2011, el Metro de Panamá, tiene un 15% de avance.

TRANSPORTE MARITIMO

El Canal de Panamá



El Canal de Panamá tiene 80 kilómetros de largo del Atlántico al Pacífico. Recorre de noroeste al sureste; su entrada al Atlántico está a unos 50 kilómetros al norte y a más de 43 kilómetros al este, con relación a la entrada del Pacífico. La distancia por aire entre ambas entradas es de 69.1 kilómetros.

Un barco promedio requiere de ocho a diez horas para completar el tránsito por el Canal de Panamá.

La vía fue excavada a través de uno de los lugares más estrechos y en la parte más baja del istmo que une a Norte y Sur América. El lugar por donde cruza la divisoria continental de aguas.

El Canal es del tipo de esclusas y tiene tres juegos de este sistema; las de Gatún, que en su momento fueron la estructura de concreto más grande del mundo, tienen casi dos kilómetros de largo; las de Miraflores y las de Pedro Miguel. Las cámaras de estas esclusas tienen 33.53 metros de ancho y 304.80 metros de largo.

Las tres esclusas fueron construidas en pares, de forma tal que dos naves pueden transitar simultáneamente en la misma dirección o en sentidos opuestos.

Funcionamiento

El Canal de Panamá funciona las 24 horas del día, 365 días al año. Solamente ha cerrado sus puertas al comercio mundial en dos oportunidades, a consecuencia del derrumbe de 1915 y el 20 de diciembre de 1989, en ocasión de la invasión de Estados Unidos a Panamá.

A pesar de su aparente complejidad, el funcionamiento del Canal es una operación sencilla, gracias al ingenio e inventiva de sus realizadores.

El agua para subir y bajar las naves en cada juego de esclusas, en realidad una especie de escaleras, cuyos peldaños para ascender o descender se llenan o vacían de agua, se obtiene por simple gravedad del lago Gatún.

El agua entra a través de un sistema de alcantarillados principales que tienen el mismo tamaño de la tubería en el río Hudson del Ferrocarril Central de Pennsylvania.

De estas alcantarillas principales, 10 juegos se extienden por debajo de las cámaras de las esclusas desde muros laterales, y 10 juegos desde el muro central

Cada alcantarilla tiene un juego de cinco agujeros de 4.5 pies de diámetro. A medida que se vierte el agua dentro de las alcantarillas principales, la misma se distribuye por intermedio de 100 agujeros en el piso de la cámara. Por cada buque que transita el Canal se utilizan unos 52 millones de galones de agua dulce, los cuales fluyen por gravedad a través de las esclusas y se vierten al océano.



Las naves en tránsito por el Canal de Panamá son remolcadas de una cámara a otra en cada juego de esclusas mediante locomotoras eléctricas (mulas), especialmente diseñadas para este propósito.

El Canal emplea unos 240 prácticos para transitar los buques que utilizan su vía acuática. Los prácticos se asignan de modo de equiparar sus calificaciones con el tipo, tamaño y demás características de la respectiva nave en tránsito. Los capitanes de las naves que cruzan esta vía han de ceder el mando de las mismas a personal del Canal exclusivamente responsabilizado de esta fase del tránsito. Ello obedece a la necesidad de observar al máximo las normas de seguridad que impone el desplazamiento de los buques por el Canal de Panamá.

Recorrido

Cristóbal: Una nave promedio tomará alrededor de nueve horas para transitar el Canal de Panamá. Si lo hace del Atlántico al Pacífico, navegará desde el puerto de Cristóbal por un trecho de más de 10 kilómetros de largo y un ancho de 152.40 metros, el cual atraviesa un manglar que se encuentra en muchos lugares hasta las esclusas de Gatún.

Gatún: La nave en tránsito ascenderá hasta 26.52 metros a través de las tres cámaras de las esclusas de Gatún.

En el lago Gatún, el buque navegará casi 37.8 kilómetros desde las esclusas de su nombre hasta el extremo norte del Corte Gaillard (Culebra). Se trata de uno de los reservorios artificiales de agua más grandes del mundo. Cubre un área de 423 kilómetros cuadrados.

Corte Gaillard: Esta sección del Canal de Panamá, particularmente interesante por los retos que impuso a la realización de la vía y el hecho de que se registraran en ella devastadores derrumbes durante la época de construcción, tiene 13.7 kilómetros de largo. Aquí tuvo lugar la principal excavación del Canal, trabajos estos que estuvieron a cargo del ingeniero David Du

Base Gaillard, en cuyo nombre fue rebautizado el hasta entonces conocido como Corte Culebra.

Este trayecto, como ningún otro de la vía, muestra al Canal de Panamá como una inmensa zanja. Antes de llegar a las siguientes esclusas, el barco pasará (a la izquierda) a un costado del cerro Oro, la elevación más alta (203.7 metros sobre el nivel del mar) en todo el Canal. El Cerro del Contratista, en la ribera opuesta, originalmente tenía una altitud de 125 metros, pero en 1954 fue reducido a 115 metros para estabilizarlo.

Pedro Miguel: El buque en tránsito entra ahora a las esclusas de Pedro Miguel en el extremo sur del Corte Gaillard. Allí desciende unos nueve metros en un solo paso al nivel del lago Miraflores que separa las dos esclusas en el Pacífico.

Miraflores: La nave baja los últimos escalones, hasta el nivel del mar, en las esclusas de Miraflores, cuyas compuertas son las más altas de todo el sistema del Canal de Panamá debido a las marcadas variaciones de las mareas en el Pacífico.

El barco en tránsito cubrirá en poco tiempo la distancia que, a nivel del mar, separa las esclusas de Miraflores de la salida del Canal al océano Pacífico.

Panamá se enfrenta a una de sus decisiones más importantes: la construcción de una obra de carácter internacional, cuyo costo supera el monto de la deuda externa nacional y oscila entre los cinco mil y ocho mil millones de dólares. Se trata de la ampliación del Canal de Panamá, a través de un tercer juego de esclusas. Los estudios realizados determinaron que a más tardar en el año 2010 se debieran iniciar los trabajos y que en el 2020 debe estar operando el tercer juego de esclusas, pero en los últimos años el movimiento naviero internacional ha obligado a modificar esto y establecer el 2014 como fecha tope para culminar el proyecto.

La construcción del tercer juego de esclusas acarrearía una inversión de cerca de 8 mil millones de dólares, divididos en 5 mil millones dólares de costo directo por la construcción y 3 mil millones de dólares en ingresos indirectos a la economía nacional.

Principales usuarios del Canal de Panamá

Los principales países usuarios del Canal de Panamá en cuanto a carga son: Estados Unidos (32.27%), China (10.43%), Chile (6.37%), Japón (5.89%) y Corea del Sur (4.13%). Dentro de los Estados Unidos, la Costa Este es la región que mayor importancia tiene para el comercio que utiliza el Canal; siendo sus principales socios comerciales Asia y la Costa Oeste de Suramérica.

Por otra parte, China mantiene un alto nivel de comercio por medio de la ruta de Asia con la Costa Este de los Estados Unidos, por la cual se transporta principalmente carga en contenedores. Por último, Chile representa más del 50% del total de mercaderías que pasa por la ruta de la Costa Oeste de Suramérica con la Costa Este de Estados Unidos, siendo la carga de contenedores el principal tipo de mercancías que comercializa Panamá.

AMPLIACION DEL CANAL DE PANAMA

Objetivos del Proyecto:

- Hacer crecientes y sostenibles los aportes del Cana al Tesoro Nacional.
- Mantener tanto la competitividad del Canal como el valor de la ruta marítima a través de Panamá.
- Aumentar la capacidad para captar la creciente demanda con niveles de servicio apropiados.
- Hacer que el Canal sea más productivo, seguro y eficiente.

Descripción General: El proyecto del tercer juego de esclusas incluye tres componentes principales:

- Un carril adicional de esclusas separado en dos complejos de esclusas de tres escalones cada complejo y dotado de tinas de reutilización de agua.
- Causas de acceso a las nuevas esclusas, y el ensanche y profundización de los causes de navegación actuales.
- Elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún.

Ubicación:

Uno de los complejos de esclusas estará ubicado en el Pacífico, al sudoeste de las Esclusas de Miraflores actuales. El otro estará situado al este de las esclusas de Gatún.

Capacidad que tendrá:

El proyecto del tercer juego de esclusas será capaz de manejar buques porta contenedores de hasta 12,000 TEUs con dimensiones máximas de 49m (160') de manga 366 m (1,200') de eslora, y 15 m (50') de calado y otros tipos de buques de hasta 170,000 toneladas de peso muerto; con eslora de entre 270 y 280m y; manga entre 40 y 45 m. El Canal, ampliado con el tercer juego de esclusas, tendrá una capacidad máxima sostenible de aproximadamente 600 millones de toneladas CPSUAB por año, suficiente para atender la demanda hasta más allá del 2025.

El canal continuará operando normalmente durante la construcción del tercer juego de esclusas y las esclusas actuales continuarán funcionando una vez que entre en operación el tercer juego de esclusas.

Dimensiones de las Esclusas:

Las cámaras de las esclusas medirán 427m (1,400') de largo por 55m (180') de ancho y 18.3m (60') de profundidad. Cada cámara de las esclusas tendrá tres tinas de reutilización de agua, las cuales reutilizarán el 60% del agua de cada tránsito. (Un total de nueve tinas en cada uno de los dos complejos de esclusas. Y un gran total de 18 tinas en todo el proyecto). Cada tina de reutilización de agua tiene aproximadamente 70m de ancho por 5.50m de profundidad. Las nuevas esclusas usarán un 7% menos de agua que las existentes.

Datos Importantes del Proyecto de Ampliación del Canal de Panamá:

La ampliación de la capacidad del Canal de Panamá constituye una de las grandes obras de ingeniería del siglo XXI, ya que aumentará en un 40% la capacidad de tránsito de mercancías de las actuales vías marítimas que unen el Atlántico con el Pacífico.

La construcción de nuevas esclusas desbloquea una de las mayores limitaciones para el incremento de la capacidad de carga de los buques y supone la apertura de nuevas vías para la navegación transoceánica.

El proyecto de ampliación supone la construcción de dos complejos de esclusas – uno en el Atlántico y otro en el Pacífico – de tres niveles cada uno, que incluyen tinas de reutilización de agua.

Asimismo, el proyecto implica la excavación de cauces de acceso a las nuevas esclusas y el ensanche de los cauces de navegación existentes, así como la profundización de los cauces de navegación y la elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún.

El Canal de Panamá, una de las mayores obras más conocidas del planeta, va a acometer los más importantes trabajos desde su creación en 1914, que permitirán el paso de buques mucho mayores que lo que hoy permiten sus instalaciones

El Canal de Panamá revolucionó el transporte marítimo desde sus inicios: unía por vez primera los océanos Atlántico y Pacífico, permitiendo un ahorro de tiempo significativo que evitaba a los buques bordear América del Sur y enfrentarse a las turbulentas aguas del Cabo de Hornos.

Sin embargo, casi cien años después de su construcción, el Canal de Panamá ya no responde a los grandes navíos actuales, que deben limitar su tamaño, particularmente su anchura, para poder atravesarlo o renunciar a utilizarlo.

Como consecuencia de esta limitación, los barcos más grandes, que deben ser compatibles con las vías marítimas, están limitando su capacidad potencial. Es el caso, por ejemplo de los grandes petroleros, que habiendo limitado su capacidad para poder atravesar el Canal de Panamá, han renunciado al mismo tiempo a cruzar otros océanos. Por todo ello el Canal de Panamá se ha convertido en un obstáculo para el crecimiento de la navegación comercial.

Mediante referéndum, los panameños aprobaron aumentar la capacidad del Canal de Panamá. Se construiría un nuevo juego de esclusas de dimensiones impresionantes:

427 metros de largo, 55 de ancho, 18,3 de profundidad. Esta ampliación permitirá el paso de navíos de 336 metros de largo y de 49 metros de ancho y una profundidad de 15 metros.

En la actualidad, las mayores esclusas del Canal tienen 304,8 metros de largo, por 33,53 metros de ancho y una profundidad de 12,55 metros. La ampliación representa un aumento de la superficie transitable de aproximadamente un 40%.

Las nuevas esclusas estarán construidas en 2015 y costarán 5.200 millones de dólares. Esta inversión evitará sin embargo que el Canal se sature y permitirá que se desarrolle la capacidad de los buques sin las limitaciones de esta vía marítima.

Necesidad de ampliación

Tal como se explica en el proyecto de ampliación, desde los años 30 del siglo pasado todos los estudios para la ampliación del Canal han coincidido en que la opción más eficaz y eficiente para dotar al Canal de mayor capacidad es la construcción de un tercer juego de esclusas, de dimensiones mayores que las construidas en 1914.

La ampliación del Canal es el resultado de un largo proceso de maduración técnica. Desde 1998, la administración del Canal inició un programa de estudios e investigaciones orientadas a identificar las necesidades futuras de la vía desde una perspectiva de largo plazo.

Estos estudios, que originalmente incluían sólo investigaciones hídricas, se aumentaron a partir del año 2000, para abarcar una amplia gama de temas sociales, ambientales, de mercado, de competencia de ingeniería operativos, financieros, económicos y jurídicos.

Este extenso y completo programa de investigación, sin precedente en la historia del Canal, determinó que existe una demanda creciente de transporte marítimo en la ruta de Panamá. Determinó, además, que gran parte de esta creciente demanda utiliza, en rutas que compiten con el Canal, buques que por sus dimensiones no caben por éste.

Consecuentemente, dicho programa de estudios señala la necesidad de dotar al Canal de capacidad adicional para manejar los crecientes volúmenes de carga que se anticipa usarán la ruta marítima por Panamá y permitir el tránsito de buques más grandes, y así como aprovechar, en beneficio de Panamá, las economías de escala, el incremento en productividad y las eficiencias que genera el manejo de tales buques.

El medio más idóneo, rentable y ambientalmente responsable para aprovechar la oportunidad de crecimiento por la ruta de Panamá y aumentar la productividad del Canal es, tal como se explica en el proyecto, la construcción del tercer juego de esclusas, de mayor tamaño que las existentes, integrado a los cauces de navegación requeridos para el tránsito de buques de mayor tamaño.

Proyecto técnico

El proyecto del tercer juego de esclusas es un programa integral de ampliación de la capacidad del Canal, cuyos tres componentes principales son: la construcción de dos complejos de esclusas – uno en el Atlántico y otro en el Pacífico – de tres niveles cada uno, que incluyen tinas de reutilización de agua; la excavación de cauces de acceso a las nuevas esclusas y el ensanche de los cauces de navegación existentes y la profundización de los cauces de navegación y la elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún.

Actualmente, el Canal tiene dos carriles de esclusas. Se añadirá un tercer carril mediante la construcción de dos complejos de esclusas, uno en cada extremo del Canal. Cada nuevo complejo de esclusas será un conjunto integrado por 3 cámaras o escalones consecutivos para mover los buques entre el nivel del mar y el del lago Gatún.

Cada cámara estará dotada de 3 tinas laterales para la reutilización del agua, lo que suma 9 tinas por complejo de esclusas y 18 tinas en total. Al igual que en las esclusas existentes, el llenado y vaciado de las nuevas esclusas, con sus tinas, será por gravedad, sin la utilización de bombas.

Las nuevas esclusas y sus cauces conformarán un sistema de tránsito y navegación integrado con las esclusas y cauces existentes. Un complejo de esclusas se ubicará en el extremo del océano Atlántico del Canal, en el lado este de la esclusa de Gatún. El otro se ubicará en el extremo del océano Pacífico del Canal, al suroeste de la esclusa de Miraflores.

La ubicación de ambos complejos de esclusas aprovecha una porción significativa de las excavaciones del proyecto del tercer juego de esclusas gestado por los norteamericanos en 1939, el cual fue suspendido en 1942 cuando Estados Unidos entró en la Segunda Guerra Mundial. Las nuevas esclusas estarán conectadas con el sistema de cauces existente mediante nuevos cauces de navegación.

Nuevos cauces

El proyecto del tercer juego de esclusas incluye la construcción de nuevos cauces de navegación para conectar las nuevas esclusas con los cauces existentes. El proyecto también incluye la profundización y el ensanche de los cauces existentes.

Estas dimensiones permitirán encuentros, es decir, navegación cruzada en sentidos opuestos, de buques de dimensiones mayores que los de clase Panamax en el lago Gatún. Además, se ensancharán y profundizarán los cauces de navegación de las entradas de mar del Canal, en el Atlántico y Pacífico, a un ancho no menor de 225 m (740') y una profundidad de 15.5 m (51') por debajo del nivel promedio de las mareas más bajas.

El ensanche y profundización de las entradas del Canal permitirá que los buques de dimensiones mayores a Panamax naveguen en dichos cauces y se encuentren con otros buques de dimensiones similares.

Informe del Avance de la Obra al mes de junio de 2011

Esclusas Pospanamax

Desde el inicio de la ampliación del Canal de Panamá en el mes de septiembre de 2007, se ha continuado con las revisiones de diseño a través de múltiples reuniones, talleres y visitas de campo, evaluando temas como el tratamiento de los cimientos en el área del monolito de compuerta 2; el relleno de la excavación de 1939; la ataguía del lago Miraflores; los sistemas electromecánicos, eléctricos y de control; los sistemas de calentamiento, ventilación y aire acondicionado; los sistemas de alarma contra incendios; las modificaciones propuestas a la ubicación del tapón sur en Gatún; el diseño final propuesto para las válvulas y el diseño de la mezcla de concreto, entre otros.

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) continuó realizando auditorías internas con relación al cumplimiento con el sistema de control de la calidad del contratista Grupo Unidos por el Canal S.A. (GUPCSA) para la construcción del tercer juego de esclusas. Se terminó el informe final de la auditoría realizada al centro de diseño del subcontratista en Chicago. Esta auditoría estableció que el subcontratista de diseño cumple con los requisitos del plan de calidad del diseño de GUPCSA. También se auditó a SC Sembenelli Consulting, diseñador geotécnico para las ataguías y subcontratista del grupo de diseñadores de GUPCSA; los resultados serán entregados el próximo período. ArcelorMittal, suplidor del acero de refuerzo para el proyecto, también fue objeto de auditoría, encontrándose incumplimientos en los procesos que requieren acciones correctivas, las cuales también serán verificadas el próximo período.

La ACP dio seguimiento a las auditorías iniciadas por GUPCSA a su subcontratista Fall Line Panamá, el laboratorio independiente de pruebas de materiales que fungirá en representación de Fall Line Testing and Inspection LLC. Las auditorías establecieron que se han logrado avances importantes con miras a tener los laboratorios listos para realizar las pruebas requeridas. En seguimiento a las auditorías mencionadas, en junio, la ACP realizó un auditorio a Tecnilab S.A., subcontratista local de Fall Line para las pruebas de materiales. Este auditorio resultó en un hallazgo relacionado con la calibración de un equipo en el laboratorio. Tecnilab

está en el proceso de lograr su certificación por el Grupo Consultor Empresarial S.A. y seguido aplicar para la certificación ISO 17025. A finales de junio, SGS, firma que brinda servicios de inspección contratada por GUPCSA, realizó un auditorio de los laboratorios de prueba de Fall Line que mostró que los laboratorios en ambos sitios cumplen con las normas y que están disponibles para hacer las pruebas de concreto requeridas.

El contratista continuó trabajando en el desarrollo de los diseños de mezclas de concreto que cumplan totalmente con los requisitos técnicos. A finales del período, presentó para la aprobación de la ACP un diseño de mezcla de concreto estructural marino y de hormigón masivo para utilizar en los túneles debajo de la cámara superior de las esclusas en ambos sitios y en el piso de la cámara superior en el Atlántico. Estas ubicaciones específicas no tendrán contacto con agua o estarán en contacto con agua del lago, la cual tiene baja salinidad. El contratista manifestó haber tratado todos los otros temas relacionados a la gradación de agregados, operación de las plantas y control de temperatura del concreto. GUPCSA está en el proceso de desarrollar nuevas mezclas de concreto utilizando vapores de sílice a fin de lograr los valores de permeabilidad requeridos para cuando inicien los trabajos en las cámaras inferiores donde la salinidad es predominante.

La construcción de la ataguía en el lago Miraflores concluyó y se inició el bombeo entre la ataguía y el tapón del río Cocolí. También inició el bombeo de agua dentro del área para la estructura principal de esta ataguía, detrás de la ataguía de Miraflores, en la excavación de 1939 y en el área norte del cauce de aproximación. Se completó la ataguía lateral este. Los niveles del agua en todas las áreas han sido reducidos significativamente. Se avanza con las mejoras y los trabajos de mantenimiento a las carreteras regulares de acarreo del proyecto. La ACP coordina con GUPCSA para garantizar el mantenimiento, la instalación de señales de tránsito y la seguridad en la nueva carretera Borinquen.

En el sector Atlántico, GUPCSA continuó vaciando concreto de nivelación como tratamiento para los cimientos en el piso de la cámara superior, en los túneles, en las trifurcaciones 1 y 2, en el monolito de compuerta 2, así como en el muro oeste de la cámara superior. El volumen total acumulado de excavación es de aproximadamente 8.8 millones de metros cúbicos. La excavación se realiza en el área de las cámaras superior, media e inferior de las esclusas y en el área de las tinajas de reutilización de agua superior y media. Se continuó con la instalación de los anclajes en roca.

El contratista continuó realizando diversas actividades dentro del parque industrial del Atlántico. Se terminó el ensamblaje de los silos para el almacenamiento de cemento a granel. Uno de los silos de cemento fue removido de la planta dosificadora secundaria y colocada en la planta dosificadora principal; este silo es requerido para la manipulación de los vapores de sílice. El sistema de tratamiento de aguas servidas para la planta de trituración está parcialmente terminado. Continuó el levantamiento del taller de barras de acero de refuerzo, también se continuó instalando las losas de concreto y el relleno de gravilla requeridos para conectar las carreteras de acarreo con las instalaciones individuales dentro del parque industrial. Seis de los nueve generadores de electricidad y sus tuberías de combustible han sido terminados. Aún está pendiente la entrega de los tres generadores finales. Se terminó la instalación de la iluminación dentro del parque industrial y GUPCSA inició la hidro siembra en las laderas expuestas dentro del parque como protección contra la erosión.

La barcaza para el transporte de agregados realizó varios viajes desde Cartagena en el Pacífico hacia el sitio del proyecto en el Atlántico durante este período. El segundo cargamento de acero de refuerzo y el tercero de los insertos de las válvulas fueron revisados y aprobados por la ACP. Se han recibido cerca de 14,200 y 4,500 toneladas de acero de refuerzo en el Pacífico y Atlántico, respectivamente. Con relación a los insertos, se han recibido 223 toneladas a la fecha.

En el tema de manejo ambiental, la ACP continúa dando seguimiento a la implementación de las medidas ambientales para el cumplimiento de lo establecido en el estudio de impacto ambiental y en la resolución de la Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM). El manejo

apropiado de las aguas servidas; el manejo de desechos de concreto; las emisiones de los vehículos; los sistemas de drenaje; los controles de la sedimentación; y los monitoreos de ruido, agua y polvo son algunos de los aspectos en que se enfoca el equipo de manejo ambiental del proyecto, a fin de garantizar que el contratista cumpla con los estándares establecidos. Se realizan reuniones regulares con el contratista para darle seguimiento a las acciones correctivas así como inspecciones conjuntas entre la ACP y GUPCSA para monitorear en campo dichas acciones.

Cauce de Acceso del Pacífico (CAP)

Constructora Meco S.A. (Meco), contratista encargado de la tercera fase de la excavación seca (CAP3), continuó con los trabajos de construcción de la carretera Borinquen y drenajes y completó la adecuación de los sitios de depósito de materiales. El 26 de mayo se realizó una inspección conjunta de las áreas de trabajo y se determinó que todas las tareas bajo el contrato habían sido completadas. El contratista terminó de dismantelar las oficinas de campo del proyecto, quedando pendientes los trabajos de remediación en el área de cerro Goyo. El proceso arbitral relacionado con el reclamo interpuesto por Meco sobre los trabajos en este cerro fue reactivado en junio de 2011.

El contratista de la cuarta fase (CAP4), ICA-FCC-Meco – consorcio formado por Ingenieros Civiles Asociados S.A. de C.V. (ICA), Fomentos de Construcciones y Contratas S.A. (FCC) y Meco – ha removido aproximadamente 8.0 millones de metros cúbicos desde el inicio del proyecto. Durante este período, el contratista completó la construcción de la ataguía celular para separar el lago Miraflores de las excavaciones para el cauce de acceso del Pacífico y de la primera de las presas Borinquen al este (1E). El contratista inició y concluyó la construcción del muro por inyección de lechada de cemento que consta de 180 columnas de 80 centímetros de diámetro y que se extiende desde la ataguía hasta el muro oeste de las esclusas de Pedro Miguel, con miras a reducir el potencial de filtraciones hacia las áreas de trabajo. El contratista instaló equipo adicional en la planta de producción de cemento-bentonita ubicada al norte de las esclusas de Pedro Miguel; y además presentó los resultados de las pruebas del diseño de la mezcla de cemento-bentonita para la evaluación de la ACP. Los trabajos en la pileta de recolección de agua en quebrada La Fuente, un canal de agua abierto que corre paralelo al cauce principal y que se requiere para desviar el agua del mismo, presentaron un avance de 97 por ciento.

Con respecto a los demás contratos incluidos en el proyecto CAP4, el contratista de la nueva estación de bomberos de Pedro Miguel Oeste culminó la ejecución de las tareas principales del contrato en abril de 2011; sin embargo, quedan pendientes algunos trabajos menores por concluir. URS Holdings Inc. continuó proporcionando apoyo técnico y servicios de inspección relacionados con la construcción de la presa 1E. Grupo Howard S.A. continuó los trabajos relacionados al contrato para la construcción y pavimentación de los sistemas de drenaje al oeste del cauce de acceso, alcanzando un avance de 8 por ciento. El contratista encargado de la reubicación de infraestructura pública y demás trabajos en las esclusas de Pedro Miguel alcanzó un avance de 93 por ciento. Por su parte, el contrato ejecutado por SMT Construction Corp. S.A. para la reubicación del edificio 12 de Pedro Miguel fue resuelto administrativamente el 27 de junio de 2011 debido a la falta de capacidad del contratista para continuar con la obra, habiéndose alcanzado un avance de 77 por ciento. Debido a esta situación, la ACP ha tomado las acciones pertinentes para evitar un impacto negativo en las operaciones actuales o en la ejecución del contrato principal.

ICA-FCC-Meco reactivó el proceso arbitraje relacionado con el reclamo basado en el aumento en el impuesto sobre bienes y servicios e interpuso formalmente la demanda el 30 de junio de 2011.

Mejoras a los Cauces de Navegación

Dredging International de Panamá S.A. (DI), el contratista encargado de la profundización y ensanche de la entrada del Pacífico, ha removido aproximadamente 6.4 millones de metros cúbicos de material desde el inicio del proyecto. Todas las operaciones de dragado en el período se realizaron al sur del Puente de las Américas con el apoyo de la draga de corte y succión D'Artagnan y el material dragado fue bombeado al sitio de depósito Farfán.

Jan De Nul n.v. (JDN), el contratista de la entrada del Atlántico, ha dragado un volumen total acumulado de cerca de 13.4 millones de metros cúbicos. La mayor parte del trabajo realizado durante este período lo llevó a cabo la draga retroexcavadora Il Principe, la draga de arrastre y succión con tolva Fillipo Brunelleschi y la draga de corte y succión Marco Polo.

Para fines del período, el volumen total de los trabajos bajo el proyecto de dragado en el lago Gatún y el corte Culebra alcanzó 12.3 millones de metros cúbicos, con un total de 9.7 millones removidos por la División de Dragado de la ACP, mientras que DI y JDN removieron, cada uno, aproximadamente 1.3 millones de metros cúbicos bajo el contrato de las bordadas del norte del lago y bajo el contrato para la entrada norte del cauce de acceso del Pacífico, respectivamente. El dragado realizado por la ACP se hizo con el apoyo de la draga de corte y succión Mindi y la draga de cucharón Rialto M. Christensen. La nueva draga de corte y succión de la ACP, Quibían I, llegó a inicios de abril, las pruebas de certificación concluyeron en mayo y la draga entró a los talleres de la División de Dragado de la ACP para los ajustes finales, donde permaneció durante el mes de junio de 2011. Por su parte, DI realizó sus operaciones de dragado con la draga retroexcavadora Samson, mientras que JDN sólo utilizó equipo de excavación seca para su trabajo en el cauce de acceso.

Mejoras al Suministro de Agua

A la fecha de este informe se han removido y extendido siete compuertas del vertedero de Gatún y cinco de ellas han sido reinstaladas. En junio de 2011, la ACP inició el proceso de remoción de dos compuertas adicionales para proceder con su extensión. Enercom S.A., el fabricante contratado para las dos nuevas compuertas de reacondicionamiento para el vertedero de Gatún, inició la corrección de los aspectos de incumplimiento detectados referentes a los revestimientos externos y terminó los trabajos a finales de mayo.

La ACP continuó con las pruebas en dos prototipos de cilindros hidráulicos para la operación de las compuertas de las esclusas existentes. Se analiza el comportamiento de uno de estos cilindros que está mostrando signos de deterioro prematuro. Se terminó la adecuación de la segunda piletta de pruebas y en junio de 2011 se iniciaron las pruebas a los tres prototipos restantes. El diseño final del prototipo del sello de la abrazadera fue aprobado con comentarios; este diseño se utilizará para fabricar los prototipos de prueba que serán instalados en las esclusas de Miraflores para validar la efectividad del diseño. El diseño del sistema de ventilación para los túneles de las esclusas continuó bajo revisión durante este período.

Financiamiento del Programa

En el mes de abril de 2011, la ACP recibió el tercer desembolso por B/.300 millones por parte del Banco Japonés para la Cooperación Internacional. También durante este período, la ACP realizó pagos por comisión de disponibilidad y servicio de deuda y cumplió con los requisitos de reportes establecidos bajo el Acuerdo de Común de Términos con las entidades financieras de crédito.

Sistema Portuario (Principales Puertos en Panamá)

Actividad Portuaria.

El Sistema Portuario de Panamá está conformado por 18 puertos de los que 11 son administrados por la Autoridad Marítima de Panamá a través de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, fundamentalmente puertos pequeños que dan servicio al transporte internacional y de cabotaje. Los restantes siete puertos son administrados y operados por empresas privadas que desarrollan sus actividades bajo la fiscalización de esta Dirección General, a través de las capitanías de puertos ubicadas en el Atlántico y en el

Pacífico: Panamá Ports, subsidiaria de Hutchinson, maneja la Terminal de Cristóbal en el Caribe y el Puerto de Balboa en el Pacífico. Sobre el océano Atlántico se encuentran los puertos de Manzanillo Internacional Terminal, Colon Port Terminal y Colon Container Terminal -Coco Solo-, manejado, este último, por Evergreen.

Manzanillo International Terminal (MIT)



MIT ofrece servicios portuarios a las líneas navieras que transitan a través del Canal de Panamá o que sirven a la región del Caribe. Cuenta con acceso directo a la Zona Libre de Colón y por carretera hacia las ciudades de la República de Panamá y otros países de América Central. MIT provee a sus clientes de servicios eficientes, seguros y flexibles entre los que se destacan operaciones completamente automatizadas de barco, patio, garita y ferrocarril, con productividad de clase mundial, mantenimiento y reparación de contenedores, seguridad las 24 horas del día y espacio para oficinas dentro del puerto.

Datos Generales

Posición Geográfica:	Latitud 9°22' N, Longitud 79° 53' W
Ubicación:	Ubicado cerca a la entrada Atlántica del Canal de Panamá y adyacente a la Zona Libre de Colón.
Canal de Acceso:	El canal de acceso es de 3.0 kilómetros desde la boya de mar. La apertura del rompeolas es de 200 metros de ancho y la profundidad del canal es de -14.0 metros. El círculo de dársena para maniobras es de 600 metros de diámetro.
Pilotaje y Remolcadores:	El agente del barco es responsable por la contratación y notificación a los remolcadores, pilotos y proveedores de servicios adicionales sobre el arribo y zarpe del buque.

Muelles:	<ul style="list-style-type: none"> • 1,240 metros continuos de muelle para buques portacontenedores, profundidad de -14 metros al costado de muelle • Muelle de 400 metros para buques portacontenedores, profundidad de -14 metros al costado de muelle • Muelle ro-ro “estilo mediterráneo” para buques de hasta 300 metros, profundidad de -12.5 metros al costado de muelle <p>Todos los muelles están a +2.5 metros sobre el nivel medio del mar. La variación de marea es de 30 centímetros.</p>
Área total	520,000m ²
Capacidad de Almacenaje	48,000 TEU
Patio para reparación de contenedores	15,000m ² incluyendo 1,300m ² para reparaciones bajo techo.
Conexiones para contenedores refrigerados	1,145

Colon Container Terminal



Colon Container Terminal, S.A. es un moderno puerto especializado en el manejo de contenedores, carga general y carga rodante, con la más avanzada tecnología para el trasbordo rápido y eficiente de la carga. El Puerto operado por la multinacional Evergreen está ubicado a tres (3) kilómetros de France Field y su modernización significó una inversión de US\$ 110.0 millones. Su capacidad y tecnología avanzada le permite mover 34 TEUS por hora y tiene la capacidad de almacenar 400,000 TEUS en su patio de contenedores.

Infraestructura

- Área de la terminal: 74.33 hectáreas.
- Canal de acceso de 14.0 metros de calado y 200 metros de ancho del rompeolas.
- Dársena de maniobra de 600 metros de diámetro.
- 982 metros de muelle (muelles 1, 2 y 3).





- Planta de energía con 5 generadores con una capacidad de 1600 KVA cada uno. Esta planta de energía puede abastecer a toda la terminal por dos semanas consecutivas sin interrupción
- 984 conectores para contenedores refrigerados
- Rampa de inspección y zonas fito-zoosanitarias certificadas por la **Dirección Ejecutiva del Ministerio de Desarrollo Agropecuario de Panamá**



- 14 metros de profundidad (muelles 1 y 2) y 15 metros de profundidad (muelle 3), respectivamente
- Edificio administrativo que alberga las oficinas de **Colón Container Terminal, S.A.**, así como también de las agencias navieras, para un rápido manejo de la documentación
- Garita de entrada con oficinas gubernamentales de **Aduana**, **Aupsa** y **Cuarentena Agropecuaria**



- Los servicios de **Aduana**, **Cuarentena** y **Migración**
- Un área para 400 TEUs destinada a contenedores de Alto Riesgo
- Conexión intermodal adyacente provista por **Panama Canal Railway Co.**

Panama Ports



Desde 1997, **Panama Ports Company (PPC)** administra dos puertos, uno a cada lado del Canal de Panamá. El **Puerto de Balboa** está ubicado en la ciudad de Panamá (Océano Pacífico) y el **Puerto de Cristóbal**, en la ciudad de Colón (Océano Atlántico). La empresa inició operaciones en Panamá a través de una concesión por 25 años prorrogables (Ley 5 de 16 de enero de 1997) que el Estado le otorgó para la administración de ambos puertos.

Panama Ports Company está llevando a cabo inversiones de más de US\$1,000 millones en ambos puertos con el fin de convertirlos en megapuertos ya que estarán en capacidad de

manejar 6.5 millones de TEUs. Estas inversiones proporcionarán un repunte significativo para la economía, tanto local como la de toda la región americana. Además, implica desarrollar un programa continuo de reclutamiento y capacitación, que ofrece a su personal una carrera portuaria, garantizando así los mejores niveles de productividad a sus miles de usuarios.

La misión de Panama Ports Company es ser líder del mercado mundial en el desarrollo y la operación portuaria y los servicios logísticos en América. Sus objetivos son facilitar el comercio global y el crecimiento económico mediante el desarrollo y la modernización de los puertos y los servicios auxiliares, además de apoyar y asesorar a organizaciones comerciales mundiales y a las autoridades de los gobiernos involucrados en asuntos de infraestructura portuaria, marítima y de transporte, con el fin de incrementar el bienestar global de todos mediante el movimiento e intercambio de productos, gentes, ideas y culturas.

Panama Ports Company está comprometida a proporcionar enlaces y acceso estratégico en las rutas transatlánticas y transpacíficas. Su negocio dinámico está dirigido a sus clientes y a realzar la competitividad de las muchas líneas a las cuales proporciona servicios de primera respaldados por tecnologías avanzadas.

Telecomunicaciones

En los últimos años, Panamá ha experimentado muchos cambios respecto a las telecomunicaciones. El Mercado de las telecomunicaciones fue privatizado en 1997, y en el 2003 fue des regulado. A pesar de que muchos de los cambios que fueron realizados como resultado de estos dos procesos no han sido enteramente positivos, muchos de los cambios han sido beneficiosos tanto para las personas como para los negocios.

La infraestructura de las telecomunicaciones ha mejorado grandemente. Como resultado, las compañías de telecomunicaciones están instalando Centros de Operación de Red en Panamá, aprovechando la ubicación geográfica y la abundante oferta de circuitos submarinos de comunicación de fibra óptica telen ambas costas, lo cual hace posible la interconexión con Norteamérica y América Latina, Asia, Europa, África y el mundo en rutas redundantes.

Estas redes submarinas dan a Panamá cuatro (4) conexiones internacionales por alta banda ancha, rutas troncales de fibra óptica, reemplazando el actual sistema de alimentación mediante enlace por satélite, que está ahora en operación. Además, estos nuevos cables incorporan Nueva Tecnología de Multiplexación de División de Onda que permitirá aplicaciones extraordinarias de banda ancha de velocidad ultra elevada, como por ejemplo multimedia y vídeo digital. Esto a su vez está ya posibilitando conexiones rápidas y confiables para B2B, banca, e- commerce y otros negocios así como también unidades adicionales de alta velocidad para consumidores.

La Infraestructura al Nivel Nacional

A nivel nacional, Panamá tiene cuatro sistemas de cable óptico que se extienden por todo el país, también cuenta también con un muy buen servicio de telefonía celular que cubre todo el país y un muy moderno servicio de Internet de alta velocidad.

1.2. – Organización Política y Administrativa

El sistema de gobierno en Panamá es unitario, republicano, democrático y representativo, conforme lo establece la Constitución Política.

El Poder está dividido en: Ejecutivo, Legislativo y Judicial.

El Poder Ejecutivo es ejercido por el Presidente de la República y un Vicepresidente electos por sufragio universal directo por un período de cinco años.

El Poder Legislativo reside en la Asamblea Nacional de Diputados, que está compuesta por 78 diputados, elegidos por sufragio universal directo por un período de cinco años.

El Poder Judicial lo encabeza la Corte Suprema de Justicia compuesta por 9 Magistrados nombrados por el Consejo de Gabinete con la aprobación de la Asamblea Nacional por un periodo de diez años.

Autoridades: El actual Gobierno asumió el poder el 1ro de julio del 2009.

Presidente de la República: Ricardo Martinelli - Partido Cambio Democrático (CD)

Primer Vicepresidente: Juan Carlos Varela y Canciller de la República de Panamá

1.3. – Organización y Acuerdos Internacionales

a) Con Argentina.

El 10 de mayo de 1996, la Argentina y Panamá suscribieron el “Convenio para la Promoción y Protección Recíproca de Inversiones”, el cual otorga un marco de igualdad jurídica y tratamiento a las inversiones efectuadas por nacionales de ambos países en Argentina y Panamá. (El texto de este convenio puede encontrarse en la Cancillería Argentina).

b) Multilaterales.

Panamá es parte integrante de los siguientes Acuerdos Multilaterales de Desarrollo y Comercio:

- Acuerdo de Cooperación entre países parte del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá)
- Convenio Constitutivo del Programa Latinoamericano y del Caribe de Información Comercial y Apoyo al Comercio.
- Miembro de la Iniciativa de la Cuenca del Caribe (ICC)
- Organización Mundial del Comercio (OMC).

c) TLC

Tratados y Acuerdos Comerciales Vigentes

Acuerdo Comercial Panamá - Colombia
Acuerdo Comercial Panamá - Cuba
Acuerdo Comercial Panamá - México
Acuerdo Sobre Cooperación Económica y Comercial Panamá - Israel
TLC Panamá - Costa Rica
TLC Panamá - Chile
TLC Panamá - China (Taiwán)
TLC Panamá - El Salvador
TLC Panamá - Guatemala
TLC Panamá - Honduras
TLC Panamá - Nicaragua
TLC Panamá - Singapur
Tratado Panamá - Estados Unidos
Tratado Comercial Panamá - República Dominicana

Tratados de Libre Comercio en Negociación o en Proceso de Aprobación

Acuerdo de Alcance Parcial Panamá - Trinidad y Tobago
Acuerdo entre El Gobierno de La República De Panamá y El Gobierno del Estado de Israel sobre Cooperación Económica y Comercial
EFTA Declaración Conjunta de Cooperación
Proceso para el Lanzamiento de un TLC entre Corea y Panamá
Tratado Panamá - Colombia
Tratado Panamá - Canadá
Tratado Panamá - CARICOM
Tratado Panamá - Perú

Fuente: Ministerio de Comercio e Industrias de Panamá - MICI

d) Fue sede temporal de las negociaciones del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) durante los años 2001 y 2003.

e) Desde del punto de vista político, Panamá mantiene relaciones diplomáticas con los principales países del mundo. Como es del resto de los países de la región centroamericana, mantiene relaciones diplomáticas con Taiwán y no con la República Popular China. El gobierno de este último país mantiene una oficina comercial.

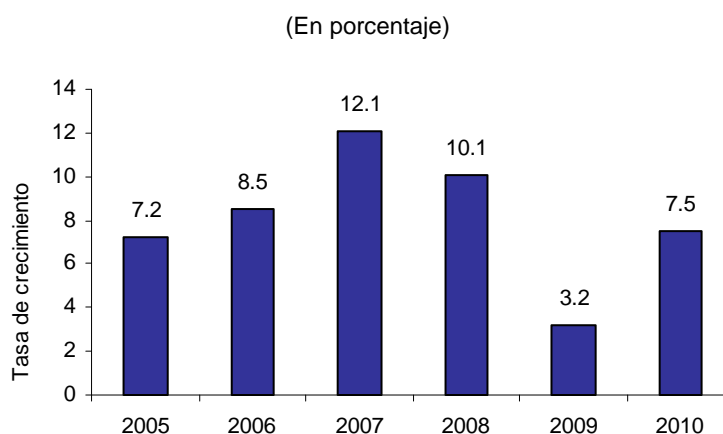
2. ECONOMIA, MONEDA Y FINANZAS

2.1 Coyuntura Económica

La economía panameña está orientada principalmente al sector servicios. En este sentido, se destacan la actividad bancaria, a través del Centro Bancario Internacional (CEI), la Zona Libre de Colón, el Canal de Panamá y el turismo como sus actividades más importantes

En 2010 la economía retomó la velocidad de expansión. La estimación del Instituto Nacional de Estadística y Censo indica que el Producto Interno Bruto, a precios de 1996, fue de 20,862.9 millones de dólares, lo que significa que la economía creció 7.5% respecto a 2009.

Gráfico No. 1. Crecimiento económico. Años 2005 a 2010



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo.

El crecimiento económico alcanzó niveles próximos a los de años previos a 2009, cuando el país resintió los temores al contagio de la grave crisis económica financiera mundial, lo que condujo a una desaceleración de magnitud importante. De una media de crecimiento de 9.5% entre 2005 y 2008, al año siguiente disminuyó a 3.2%. Aun cuando fue uno de los desempeños económicos más importantes de la región, no dejó de preocupar esa caída tan brusca.

- **Indicadores Económicos:**

PBI a precios de 1996	20,862.9 millones dólares (2010)
PBI anual %	7.5% (2010)
PBI Per cápita a precios de 1996	5,953 dólares (2010)
Tasa de inflación	3.5% (2010)
Tasa de desempleo	6.5% (2010)
Inversión extranjera	2,362.5 millones de dólares (2010)
Exportaciones de bienes (FOB)	725.2 millones de dólares (2010)
Importaciones de bienes (CIF)	9,145.3 millones de dólares (2010)
Principales productos	Bananas, azúcar, café, camarones, Derivados del petróleo

2.2. – Principales Sectores de Actividad.

Agricultura, ganadería, caza y silvicultura

El valor agregado bruto del sector creció en 1.8%, impulsado por el buen desempeño de algunas actividades. El banano experimentó un ascenso de 6.0%, mostrando una recuperación de sus exportaciones, la caña de azúcar creció en 2.9%, por un aumento en la cuota azucarera, y la producción de flores frescas mostró un cambio positivo de 2.2%.

El cultivo de arroz presentó una disminución de 0.8%, por el descenso registrado en las superficies sembradas y cosechadas. La producción de frutas diversas decreció, debido al menor cultivo de melón y sandía, reflejado en la caída de las exportaciones en 68.9% y 31.1%, respectivamente. Por su parte, la piña presentó un aumento en producción de 11.5%, al igual que el cultivo de plátano de 12.0% y el banano de 6.0%.

El valor agregado bruto de la ganadería presentó un buen desempeño, por el aumento del ganado de ceba y lechero en 9.5 y 3.6%, respectivamente.

La producción de aves de corral aumentó en 8.7% y la cría de ganado porcino disminuyó en 9.1%.

La actividad silvícola creció 3.5%, como consecuencia del aumento en los permisos comunitarios y de subsistencia.

Pesca

La actividad pesquera registró una disminución en su valor agregado bruto de 43.4%, reflejada en la menor exportación de productos marinos.

Explotación de minas y canteras

Esta actividad mostró un crecimiento en su valor agregado de 6.1%, explicado por el aumento en la utilización de material básico, principalmente proveniente de las extracciones de piedra y arena, insumidas por la industria de la construcción y por el incremento de las actividades relacionadas con la ampliación del Canal de Panamá y otros mega proyectos.

Industrias Manufactureras

Esta categoría registró crecimiento de 0.9% en su Valor Agregado Bruto, comparado con el año 2009, principalmente por el incremento en la producción de carne y productos cárnicos de 9.1%. Otras actividades con un desenvolvimiento positivo en este periodo son: elaboración de otros productos alimenticios no clasificados en otras partidas (n.c.p.), destilación, rectificación y mezcla de bebidas de sustancias fermentadas, edición de periódicos y revistas, y publicaciones, entre otras.

Sin embargo, otras actividades presentaron disminución en su producción: el procesamiento y conservación de pescado y de productos de pescado, de leche evaporada, fabricación de papel y cartón ondulado y envases de papel y cartón, y fabricación de cemento, cal y yeso, entre otras.

Electricidad, gas y agua

El valor agregado bruto anual de este sector creció en 6.5%, como resultado del aumento en la generación de electricidad de 9.3%, en donde la generación de energía hidráulica y térmica aumentó en 9.5 y 9.1%, respectivamente. Por otro lado se observa un incremento en la facturación de agua por 1.2%.

Construcción:

El valor agregado bruto anual de la construcción total se incrementó en 6.7%, compuesto por la producción de mercado de obras de construcción que aumentó en 6.9% y la construcción para uso final propio en 3.1%.

La dinámica del sector es el efecto de la ejecución de inversiones públicas y privadas, principalmente en obras de ingeniería civil y proyectos no residenciales que comprenden grandes proyectos hidroeléctricos, inversiones realizadas en la ampliación del Canal de Panamá, trabajos de modernización del Aeropuerto Internacional de Tocumen, el saneamiento de la bahía de Panamá, la segunda etapa de la Cinta Costera, la expansión de los puertos más importantes del país y la ampliación y rehabilitación de infraestructuras viales que lleva adelante la actual administración.

El comportamiento mostrado por tipo de obra fue el siguiente: las obras no residenciales aumentaron 6.9%, las civiles se incrementaron 14.8% y las residenciales decrecieron 1.5%.

Los indicadores más importantes vinculados a la actividad que presentaron disminución son: los permisos de construcción en 15.9% y la producción de concreto premezclado en 19.2%. Por su parte, aumentó el valor de los materiales de construcción importados en 9.4%.

Comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores, motocicletas, efectos personales y enseres domésticos:

El valor agregado bruto de esta categoría aumentó 11.1%, donde el comercio mayorista presentó un cambio positivo de 16.3%, favorecido por la mayor venta de enseres domésticos; partes y piezas, accesorios de vehículos automotores; maquinarias, equipo y materiales; y el comercio al por menor creció 13.2%, efecto de las mayores ventas de productos textiles y prendas de vestir; de automóviles y productos farmacéuticos y medicinales, entre otras.

La actividad comercial en la Zona Libre de Colón reportó un crecimiento de 7.5%, explicado por el incremento en las reexportaciones por la recuperación económica presentada en los mercados de América Latina.

Hoteles y restaurantes:

Este sector mostró una variación positiva en su valor agregado de 11.0%, favorecido por el desempeño en los servicios de restaurantes que aumentaron en 11.9%. Por su parte, la actividad hotelera creció 9.7%, a causa del mayor número de pernoctaciones registradas en la República y el incremento de la entrada de turistas durante el periodo.

Transporte, almacenamiento y comunicaciones:

El valor agregado de estas actividades económicas, a nivel global, aumentaron en 15.5%, por la dinámica de las telecomunicaciones, principalmente por el incremento de celulares prepago y de contrato, servicios de Internet y llamadas internacionales, con un crecimiento de 17.7%.

Igualmente, influyó el sector portuario que aumentó en 26.5%, debido al movimiento de contenedores por 31.8%, dado el comportamiento positivo de las economías en Latinoamérica. Las operaciones del Canal de Panamá mostraron una caída de 1.2%, a pesar del incremento de 5.3% en el volumen de carga transportada por la vía. Por su parte, el tránsito de naves de alto calado y las actividades secundarias de gran importancia, como los servicios a naves presentaron una disminución de 1.8% y 1.7%, respectivamente.

El valor agregado del transporte regular por vía aérea mostró un aumento de 15.6%, explicado por la dinámica de la actividad y el incremento en la entrada y salida de pasajeros, registrados en el Aeropuerto Internacional de Tocumen.

2.3. – Perfiles Regionales

1. Panamá. La ciudad capital es la más importante del país. Es el centro político económico y financiero del país. Además del comercio y la banca, se destaca por la actividad portuaria y turística. Tiene la infraestructura y brinda todos los servicios que un hombre de negocios extranjeros puede requerir. En este sentido, cuenta con una excelente hotelería, buenos centros de salud, servicios médicos y centros educativos adecuados.

En esta ciudad, se lleva a cabo anualmente la Exposición de Comercio Internacional –EXPOCOMER-, organizada por la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá. La misma tiene lugar en el Centro de Convenciones ATLAPA durante los primeros días del mes de marzo. De la misma, participan alrededor de 32 países del mundo y nuestro país, a través de la Fundación EXPORTAR, reserva un espacio para el Pabellón Argentino.

Asimismo, se organizan las siguientes exposiciones sectoriales: EXPO VINO, organizada por el Vino Club de Panamá, CAPAC EXPO HABITAT, organizada por la Cámara Panameña de la Construcción, EXPO LOGISTICA y EXPO TURISMO, ambas ferias organizada por la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá

2. Colón. Es la segunda ciudad en importancia de la República. Tiene una excelente infraestructura portuaria. Uno de sus puertos, Manzanillo, lidera el movimiento de contenedores en América Latina. Cuenta con la Zona Libre de Colón, que es utilizada por exportadores e importadores para el comercio regional (Centroamérica, Caribe, Colombia, Venezuela y Ecuador en Sudamérica). En esta ciudad, se lleva a cabo EXPO-ZONA LIBRE, organizada por la ZLC.
3. Chiriquí, Esta Provincia se encuentra ubicada en el extremo más occidental de Panamá. Siendo la tercera en importancia de Panamá, Chiriquí se encuentra a sólo seis horas de la ciudad capital y se destaca por la agricultura, la ganadería y el turismo. Su capital es la ciudad de David.

Región Central. En la Región Central del país se encuentra la Provincia de Veraguas. Ubicada a cuatro horas de la ciudad de Panamá, es una provincia netamente agropecuaria, siendo una de las mayores productoras de granos del país. Su ganadería es de las mejores en Panamá y además posee una de las principales zonas cafetaleras y azucareras del país. Su ciudad capital, Santiago, es una de las de mayor crecimiento económico de los últimos tiempos.

2.4. – Moneda y Finanzas.

La moneda de Panamá es el Balboa. Sin embargo, el papel moneda circulante es el dólar estadounidense, que funciona como reserva de valor y unidad de cambio.

2.5 - Balanza de Pagos y Reservas Internacionales:

- **Balanza de Pagos:**

La Cuenta Corriente de la Balanza de Pagos de Panamá para el 2010, registró un déficit de 2,953.2 millones de dólares, que comparado con igual periodo de 2009, muestra un aumento de 2,909.7 millones de dólares, como resultado de un mayor saldo negativo en la Balanza de Bienes de 4,615.4 millones de dólares y en la Balanza de Renta por 1,861.3 millones de dólares. Por otro lado reflejaron saldos positivos la Balanza de Servicios y las Transferencias Corrientes con saldo de 3,332.6 millones de dólares y 190.9 millones de dólares, respectivamente.

- **Balanza de bienes**

Las exportaciones nacionales mostraron para el 2010, un valor FOB de 725.1 millones de dólares, lo que se traduce en una disminución de 11.7% con respecto al 2009, debido a la caída durante este periodo en las exportaciones de algunos productos agrícolas, tales como el melón, la sandía y la piña, causado por la baja demanda europea, las malas condiciones climáticas, la reducción de las hectáreas sembradas o la disminución en precios. No obstante, existen productos que registraron aumentos en el monto de sus exportaciones, entre los cuales se pueden mencionar el banano, el azúcar sin refinar y el café, con aumentos de 6.6%, 43.8% y 44.1% respectivamente, debido al incremento de los kilos exportados.

Entre los productos no agrícolas que redujeron el monto de sus exportaciones, están: el ganado vacuno en pie que tuvo la mayor reducción de 94.8%, el atún de aleta amarilla congelado, pescado fresco y filete de pescado se contrajo en 52.4%, la harina y aceite de pescado en 32.9%, las larvas de camarón en 23.6% y el camarón en 19.4%.

Las importaciones nacionales FOB totalizaron 8,274.8 millones de dólares, lo que representa un aumento de 16.8%, en comparación al año anterior, atribuible principalmente al crecimiento de la demanda y de los precios de los bienes de consumo (fundamentalmente combustibles). Registraron incremento la compra de materias primas, materiales de construcción, equipos de comunicación y transporte.

La actividad comercial acumulada de la Zona Libre de Colón para el 2010 totalizó 21,624.2 millones de dólares, de los que 10,228.3 millones de dólares corresponden a importaciones, con un aumento del 23.8% respecto al año anterior, procedentes principalmente de China Continental y Singapur, el primero con el 21.9% y el segundo con 21.8%, seguidos por China Taiwán con 10.1%, Hong Kong con 10.0% y Estados Unidos con 8.1%. Las reexportaciones sumaron 11,395.9 millones de dólares, siendo Colombia el principal cliente en el 2010, destino del 35.1% de las reexportaciones totales. Esto obedece principalmente al levantamiento de las restricciones en los puertos de Colombia, que incluía vestidos, textiles y calzados.

Reservas Internacionales

Panamá, al no tener Banco Central, no puede emitir moneda ni tiene "reservas" internacionales para defender el tipo de cambio o responder financieramente a una crisis internacional.

En la balanza de pagos, siguiendo las normas del FMI, se registran variaciones en "Activos de Reserva". Los registros usados son los cambios en depósitos de bancos privados en el Banco Nacional (provenientes de cuenta de compensación) o activos líquidos del Fondo Fiduciario (FDD).

Hay bancos privados que dan servicios de compensación a otros bancos y tienen sus propias cuentas en el exterior. El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) en su reporte anual consolida las cifras de "financiamiento" -usadas según la definición del FMI- con la cuenta de capital del gobierno y de la banca, eliminando la referencia implícita a reservas.

2.6. – Sistema Bancario

Respecto a la banca, la base para la generación del valor agregado en 2010 fue bastante más amplia que en 2007 y 2008; fueron 56,191.9 millones de dólares en préstamos e inversiones financieras en 2010 respecto a 43,620 millones de dólares en 2007 o 48,303.9 millones de dólares en 2008. A ello se suma la disminución de los activos líquidos del Centro Bancario Internacional, por el costo de oportunidad de mantener el dinero de esta forma, sin desmejorar los parámetros financieros que llevaron a asegurar que las operaciones en Panamá tenían menos riesgos que en otras plazas.

Balance de Situación simplificado del Centro Bancario Internacional.
Años 2007 a 2010.

(En millones de dólares)

Detalle	2009	2010
Activos líquidos	13,374.8	12,862.6
Cartera crediticia	36,829.0	43,241.3
Inversiones en valores	11,553.9	12,950.5
Otros activos	2,790.2	2,845.0
ACTIVO	<u>64,547.9</u>	<u>71,899.4</u>
Depósitos	50,061.9	51,376.8
Obligaciones	5,328.4	10,239.3
Otros pasivos	1,943.6	2,055.0
PASIVO	<u>57,333.9</u>	<u>63,671.1</u>
PATRIMONIO	<u>7,213.7</u>	<u>8,228.4</u>
PASIVO Y PATRIMONIO	<u>64,547.9</u>	<u>71,899.4</u>

Fuente: Superintendencia de Bancos.

Otro tanto puede decirse de la evolución de los depósitos consignados a los bancos y de su interés por captar dinero muy barato por medio de acreedores oficiales. Para los préstamos interbancarios, en el mercado estadounidense, el Banco de la Reserva Federal ofreció fondos federales a una tasa media de 0.17% en 2010, la menor desde 1954 (primer año para el que disponemos de información oficial), y los bancos continuaron reconociendo tasas de interés a los depósitos preferenciales, desde enero de 2009 y hasta diciembre de 2010, de 3.25%, que también resultan ser las más bajas desde mayo de 1953.

Esto explica la evolución de las utilidades de los bancos, que con una mayor base en 2010, resultan menores a las de 2008. Sin embargo son de mejor calidad al considerar las provisiones para cuentas malas.

Balance de Resultados simplificado del Centro Bancario Internacional.
Años 2009 y 2010.

(En millones de dólares)

Detalle	2009	2010
Ingresos por intereses	3,054.8	3,089.4
Egresos de operaciones	1,702.4	1,665.6
Ingresos netos de intereses	1,352.3	1,423.8
Otros ingresos	<u>1,139.1</u>	<u>1,353.3</u>
Ingresos de operaciones	2,491.4	2,777.0
Egresos generales	1,342.6	1,517.8
Utilidades antes de provisiones	<u>1,148.8</u>	<u>1,259.2</u>
Provisiones para cuentas malas	229.2	193.9
Utilidades del periodo	<u>919.7</u>	<u>1,065.3</u>

Fuente: Superintendencia de Bancos.

Las utilidades netas del Centro Bancario Internacional ascendieron a 1,065.3 millones de dólares, monto superior al correspondiente a 2009 pero menor a 2008, y más cercanas a las de 2007, ambos años excepcionales en términos de crecimiento económico. Sin embargo, las provisiones para cuentas malas fueron menores en 2010, monto que se relaciona con la calidad de la cartera, sobre todo en la correspondiente al mercado doméstico. Al respecto, el Centro Bancario Internacional reportó en 2010 las más altas proporciones de morosidad (de los préstamos externos) pero también las de menor vencimiento de cartera.

Tras lo que parece ser la inconsistencia entre la estimación del Producto Interno Bruto de la intermediación financiera y la imagen que proyecta esta actividad en los medios, está un nuevo negocio bancario. Este es dar prioridad a la seguridad y a la calidad de las inversiones respecto a la rentabilidad que prometen.

Existen, en Panamá, tres tipos de licencia bancaria:

- La General, que permite realizar operaciones locales y extranjeras.
- La Internacional, que habilita a hacer operaciones extranjeras y a participar en el mercado interbancario interno
- La de Representación, que permite representar oficinas de bancos extranjeros para la promoción de sus servicios y visitas a clientes activos y potenciales.

Entre los bancos extranjeros que operan en este país se destacan el Banco de la Nación Argentina y el Banco de la Provincia de Buenos Aires.

Actualmente existen un total de 93 bancos en Panamá:

Bancos oficiales:	2
Bancos Licencia General:	47
Bancos Licencia Internacional:	29
Banco liquidación forzosa:	1
Oficinas de Representación:	14

3.0. – COMERCIO EXTERIOR

3.1. – Evolución Reciente y Consideraciones Generales

Organización Mundial de Comercio

Hasta el inicio de las negociaciones para la entrada de Panamá al GATT, hoy OMC, en 1992, la política de comercio exterior de Panamá se caracterizó por el aislamiento de los foros internacionales en materia de comercio internacional y la carencia de reglas claras en su régimen comercial.

Más aún, por no pertenecer a la Organización Mundial del Comercio, ni a ningún acuerdo bilateral o regional de libre comercio, las exportaciones panameñas vieron restringido su acceso a diversos mercados.

Desde su incorporación a la OMC, Panamá goza de:

- La base jurídica e institucional del sistema que rige el comercio mundial.
- Una plataforma para incrementar el comercio.
- Un foro para resolver sus disputas con otros países.

3.2. -Dirección del Comercio.

Se detallan a continuación, los siguientes datos sobre comercio exterior panameño:

EXPORTACIONES DE LA REPUBLICA DE PANAMA, SEGUN PRINCIPALES PAISES DE DESTINO 2010
(En millones de dólares)

País de destino	Exportación (p)
	Valor F.O.B. (en dólares.)
TOTAL.....	725,155.464
Estados Unidos de América.....	211.481.793
Canadá.....	75.871.853
Países Bajos.....	50.562.884
Suecia.....	49.973.881
Costa Rica.....	49.516.840
China Taiwán.....	36.495.334
China Continental.....	36.085.586
España.....	19.919.642
Honduras.....	16.905.412
Zona Libre de Colón.....	15.523.426
Nicaragua.....	14.780.866
Italia.....	14.421.529
Colombia.....	9.712.114
El Salvador.....	8.610.140
Reino Unido.....	8.418.863
República Dominicana.....	8.272.589
India.....	7.272.213
Guatemala.....	6.739.464
Viet-Nam.....	5.762.561
Suiza.....	5.397.603

IMPORTACION DE LOS PRINCIPALES PAISES A LA REPUBLICA DE PANAMA 2010
 (En millones de dólares)

País de destino	Importación (p)
	Valor C.I.F. (en dólares)
TOTAL.....	9,145.308.244
Estados Unidos de América.....	2,518.507.107
Zona Libre de Petróleo.....	1,486.609.176
Zona Libre de Colón.....	1,030.034.725
China Continental.....	489.559.750
Costa Rica.....	444.470.233
México.....	394.605.741
Colombia.....	300.066.164
Corea del Sur.....	292.789.069
Japón.....	289.094.986
Brasil.....	244.916.731
Guatemala.....	173.497.586
España.....	163.002.152
Alemania.....	141.006.537
Tailandia.....	94.147.938
El Salvador.....	82.605.251
Ecuador.....	65.342.973
Canadá.....	62.990.741
Chile.....	58.026.572
Italia.....	56.002.218
Turquía.....	48.605.311

Fuente: Contraloría General de la República de Panamá

3.3.- Composición del Comercio**BALANZA COMERCIAL PANAMA**

AÑO	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA
1986	327,053,703	1,283,752,607	-956,698,904
1987	336,158,334	1,306,182,808	-970,024,474
1988	292,453,913	815,067,778	-522,613,865
1989	301,724,877	987,109,682	-685,384,805
1990	321,945,646	1,494,635,691	-1,172,690,045
1991	452,094,269	1,695,645,624	-1,243,551,355
1992	480,912,073	2,018,424,445	-1,537,512,372
1993	507,606,253	2,187,376,238	-1,679,769,985
1994	539,822,572	2,404,104,578	-1,864,282,006
1995	561,241,497	2,510,712,891	-1,949,471,394
1996	566,408,777	2,602,373,785	-2,035,965,008
1997	658,052,437	2,992,403,618	-2,334,351,181
1998	705,457,818	3,398,342,490	-2,692,884,672
1999	707,131,368	3,515,765,513	-2,808,634,145
2000	771,514,447	3,378,655,292	-2,607,140,845
2001	809,537,052	2,963,584,950	-2,154,047,898
2002	755,747,334	3,035,406,354	-2,279,659,020
2003	798,747,493	3,124,777,690	-2,326,030,197
2004	891,105,142	3,592,208,841	-2,701,103,699
2005	963,215,608	4,152,847,189	-3,189,631,581
2006	1,021,941,189	4,830,903,743	-3,808,962,554
2007	1,126,798,535	6,219,147,509	-5,092,348,974
2008	1,144,713,830	9,050,167,873	-7,905,454,043
2009	820,999,279	7,800,570,847	-6,979,571,568
2010	725,155,464	9,145,308,244	-8,420,152,780

4. – RELACIONES COMERCIALES ARGENTINA – PANAMA

4.1 BALANZA COMERCIAL ARGENTINA PANAMA (EN U\$S.)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Exportación	64.514.122	98.363.056	118.365.681	67.317.179	47.747,115	57.098,701
Importación	340.590	352.209	807.257	1.522.513	100,551	560,434
Saldo	64.173.532	98.010.847	117.558.424	65.794.666	47.646,564	56.538,267
Comercio Total	64.854.712	98.715.265	119.172.938	68.839.692	47.847,666	57.659,135

Fuente CEI

4.2.- Composición del comercio

Se muestran los principales productos exportados a la República de Panamá entre los años 2008 - 2010.

Principales Productos Argentinos Exportados hacia Panamá, durante el año 2008

Descripción	Total en u\$S.
Gasóleo (gas oil)	7.433.610
Aceite de soja en bruto, incluso desgomado	7.350.498
Aceite de soja refinado, en envase	3.901.662
Vehículos para el transporte de mercancías peso total con carga máxima 5t. c/ motor embolo	3.104.357
Vinos excluidos espumosos, mosto	2.035.855
Confituras, purés y pastas de frutas obtenidas por cocción	1.737.527
Productos a base de cereales, inflados o tostados	1.579.347
Medicamentos c/compuestos partidas 2930 a 2932,ncop.,acondicionados p/la venta por menor	1.404.593
Medicamentos c/ ácidos nucleicos compuesto heterociclicos	1.323.507
Torres y castilletes, de fundición, hierro o acero	1.280.789
Medicamentos ncop.,acondicionados p/la venta por menor	1.088.715
Preparaciones capilares excluidas p/ondulación o desrizado permanentes, lacas y champúes	963.016
Aparatos p/preparar bebidas calientes o cocción o calentamiento de alimentos, ncop.	926.418
Medicamentos c/hormonas corticoesteroides excluido espironolactona, venta al por menor	868.114
Aceites lubricantes con aditivos	858.771
Películas cinematográficas impresionadas y reveladas, ancho 35mm.	793.533
Electrodos recubiertos p/soldadura de arco, de metal común	737.461
Remolques y semirremolques cisternas	729.684

Principales Productos Argentinos exportados hacia Panamá 2009

Descripción	Total en u\$s.
Aceite de soja en bruto, incluso desgomado	3.914.750
Harina y pellets de la extracción de soja	3.382.842
Vinos excluidos espumosos, mosto de uva con fermentación cortada	1.921.505
Productos a base de cereales, inflados o tostados	1.634.592
Aceite de soja refinado, en envase	1.487.198
Medicamentos c/compuestos partidas 2930 a 2932,ncop.,acondicionados p/la venta por menor	1.347.537
Confituras, purés y pastas de frutas obtenidas por cocción	1.328.523
Porotos comunes ncop. Secos desvainados, excluidos p / siembra	1.226.428
Electrodos recubiertos p/soldadura de arco, de metal común	1.043.708
Medicamentos ncop.,acondicionados p/la venta por menor	1.007.581
Medicamentos c/ ácidos nucleicos compuesto heterociclicos	909.368
Aceite de girasol en bruto	895.000
Cables de hierro o aceros/aislar p/electricidad, excluidos revestidos c/bronce o latón	866.921
Aceite de girasol refinado, en envase	784.800
Preparaciones capilares excluidas p/ondulación o desrizado permanentes, lacas y champúes	765.653
Vehículos para el transporte de mercancías peso total con carga máxima 5t. c/ motor embolo	760.755
Carburo de calcio	672.367
Películas cinematográficas impresionadas y reveladas, ancho 35mm.	668.667
Vino espumoso tipo champagne	496.640
Mezclas y pastas p/preparación de productos de panadería, pastelería o galletería	446.939

Principales Productos Argentinos exportados hacia Panamá 2010

Descripción	Total en u\$s.
Harina y pellets de la extracción de soja	6.339.619
Vehículos para el transporte de mercancías peso total con carga máxima 5t. c/ motor embolo	3.848.092
Aceite de soja en bruto, incluso desgomado	3.144.000
Vinos excluidos espumosos, mosto de uva con fermentación cortada	2.589.464
Aceite de soja refinado, en envase	1.698.731
Productos a base de cereales, inflados o tostados	1.639.951
Mezclas de aceites refinados, en envases <= a 5 l.excluidos los hidrogenados y refinados	1.630.357
Maíz en grano	1.535.658
Los demás conduct. Eléctric. para tensión inferior o = a 1.000 V: provistos de piezas de conexión	1.435.506
Electrodos recubiertos p/soldadura de arco, de metal común	1.004.656
Aceite de girasol refinado, en envase	974.080
Muebles de metal excluido los utilizados en oficinas	942.798
Medicamentos c/hormonas corticoesteroides exclu. espironolactona, p/la venta por menor	855.599
Jabón de tocador excluido medicinal, en panes o similares, papel, guatas o telas s/tejer	837.499
Medicamentos ncop.,acondicionados p/la venta por menor	767.514
Carburo de calcio	760.337
Preparaciones capilares excluidas p/ondulación o desrizado permanentes, lacas y champúes	725.948
Confituras, purés y pastas de frutas obtenidas por cocción	605.574
Vinos espumosos tipo champaña	579.759
Las demas placas, laminas, hojas y tiras, de plástico no celular sin refuerzo de polímetros de etileno	568.570

Fuente: Centro de Economía Internacional (CEI)

4.3 – Temas de consideración

Para el año 2010, las exportaciones Argentina hacia Panamá reflejan un incremento respecto al año 2009, destacándose las exportaciones tales como: harina, vehículos para transporte de mercancías, aceite, etc.

5.- ACCESO AL MERCADO

5.1- Sistema Arancelario

Estructura Arancelaria

El proceso de liberación del comercio exterior del país, tras el ingreso a la OMC, llevó en enero de 1.998 a fijar un arancel externo máximo de hasta 15 % (exceptuando productos sensibles como partes para vehículos, arroz y productos lácteos).

Con el ingreso a la OMC, Panamá acordó un techo arancelario del 40 %, que se reducirá al 30 % en un lapso de cinco años (salvo para 81 productos del sector agropecuario que mantendrán su protección por un lapso de 10 años por considerarlos altamente sensibles).

En materia de eliminación de restricciones ha realizado grandes avances como la reducción de aranceles para productos manufacturados y para productos agrícolas. Asimismo, eliminó los aranceles mixtos (específicos y ad-valorem) que aplicaba a algunos productos.

En lo que compete a impuestos internos, todas las mercancías deben pagar un Impuesto a las Transferencias de Bienes Mercantiles (ITBM), el cual es aplicable al valor CIF en aduana. El porcentaje es del 7% y de 10% para licores y cigarrillos. Se exceptúan de este impuesto los productos alimenticios, bebidas carbonatadas, aceites y lubricantes, farmacéuticos, artículos escolares, insumos agrícolas y productos de zona franca.

5.2 – Regulación de importaciones

REGIMEN DE IMPORTACION

DEFINICIÓN

Mediante Decreto de gabinete N° 41 en su artículo en mención dice:

Artículo 114- La importación es el régimen aduanero que consiste en introducir legalmente al territorio aduanero de la República productos procedentes del exterior o de una zona o puertos libres debidamente establecidos en Panamá.

Las mercancías extranjeras que ingresen al territorio aduanero de la República estarán sujetas al impuesto indirecto que se denomina de importación, cuya tarifa es regulada por normas especiales de aranceles.

Regulación:

A los efectos de los regímenes aduaneros, se considera iniciada la operación de importación con el embarque de la mercancía en el país de origen o de procedencia, acreditada mediante el correspondiente conocimiento de embarque.

La importación de mercancías podrá efectuarse a través de cualquier medio de transporte habilitado de uso comercial, incluyendo ductos, oleoductos, gasoductos, poliductos o instalaciones fijas de bombeo mediante tuberías o por medio de cables; pudiendo estas mercancías estar sometidas a características técnicas especiales.

Las importaciones son reguladas dependiendo del producto entrante.

En cuanto a los productos de uso farmacéuticos, estos son regulados por el Ministerio de Salud.

Se requiere de un Certificado de Libre Venta para productos alimenticios y otros productos de consumo humano.

Los Registros Sanitarios o Fitosanitarias para la importación de alimentos, son tramitados ante la Autoridad Panameña de Seguridad de Alimentos (AUPSA), los Registros Zoosanitarias son tramitados ante el Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA). (Para mayores detalles ver la página WEB al final de esta guía).

Los contingentes arancelarios existen para productos agrícolas-ganaderos como carnes de cerdo, de pollo, productos lácteos, papas, porotos, maíz, arroz y tomates.

El Gobierno de Panamá designó a la Comisión de Normas Técnicas (COPANIT), como la autoridad nacional para la participación en el programa de la Organización Internacional de Normas ISO 9000. Este organismo es miembro de la Comisión Panamericana de Normas (COPAN), con sede en Venezuela.

Se requiere de un permiso del Ministerio de Gobierno y Justicia para la importación de armas y municiones.

5.3 – Documentos y Formalidades

Toda mercancía proveniente del extranjero, deberá ampararse con los siguientes documentos:

Importación

Declaración de importación, que contiene los datos básicos referentes

Nombre del consignatario, puerto de llegada, nombre del transportador, nombre del Corredor de Aduanas, régimen aduanero.

Clase, cantidad y descripción de la mercancía, peso bruto y peso neto, partida arancelaria, flete, seguro, impuestos aduaneros aplicables.

Factura comercial, que debe contener, por lo menos los siguientes datos:

Nombre del lugar o domicilio de la persona, casa comercial o firma que vende las mercancías.

Fecha en que se verifica la venta.

Nombres del comprador en Panamá y consignatario.

Clase, cantidad y descripción de las mercaderías, clasificadas separadamente de acuerdo con su valor.

Precio parcial y total de las mercancías.

Conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte, que debe contener

Por lo menos los siguientes datos:

Nombre del transportador, número de viaje o vuelo, nombre del consignatario, nombre del puerto o lugar de salida, nombre del puerto de desembarque y el lugar de destino de las mercancías.

La marca, número, cantidad y clase de bultos, su contenido, peso o capacidad y el valor del flete convenido.

Permiso respectivo en caso de mercancías restringidas.

Para efectos fiscales el conocimiento de embarque debe extenderse a nombre del consignatario de las mercancías, a fin de poder establecer la persona que debe pagar los impuestos y poder hacerla responsable en casos de contrabando o fraude.

Cuando el conocimiento es extendido a la orden o a nombre de una persona natural o jurídica para que notifique el documento al destinatario de la mercancía, ésta se considerará como consignatario.

Para poder retirar la mercancía de la aduana es necesario la presentación de estos documentos.

Por otro lado, la importación de ciertos productos, dependiendo de su naturaleza, requiere la autorización de varias instituciones gubernamentales.

En el caso de mercaderías procedentes de Argentina, se requerirá demostrar que:

- la misma ha sido producida y embalada en ARGENTINA. En caso de proceder de terceros países, deberá contar con certificado fitosanitario del país de origen.
- procede de áreas de producción sujetas a inspección por parte de la Organización Nacional de Protección Fitosanitaria del país de origen, en nuestro caso el SENASA.
- el certificado fitosanitario oficial, en nuestro caso el SENASA.

DISPOCIONES ADICIONALES:

A su llegada a Panamá, las Autoridades correspondientes realizará una inspección fitosanitaria de verificación de que el producto es importado en las condiciones declaradas y tomará las muestras requeridas por contenedor o embarque para el análisis entomológico y microbiológico sanitario: pruebas que deberán realizarse en laboratorios oficiales.

Dependiendo de los resultados de la inspección y/o de los análisis de laboratorio, la mercancía podrá ser liberada o devuelta al país de origen; retenida y destruida, sin que medie compensación alguna al propietario.

5.4 – Regímenes Especiales.

Actualmente Panamá no cuenta con acuerdos comerciales con la Argentina, producto de esto no aplica ningún régimen de preferencia arancelaria a productos procedente de este país.

Las restricciones que históricamente Panamá imponía a las importaciones argentinas de productos cárnicos y lácteos, se han visto reafirmadas e incrementadas a partir de la Ley No. 44 de agosto de 2001.

Esta ley. Prohíbe el ingreso de “animales, productos y subproductos de origen animal”, incluso los procesados térmicamente, de países afectados por Fiebre Aftosa y enfermedades de Newcastle (vacas locas).

Esta ley, manifiestamente contraria a la normativa sanitaria multilateral, nunca fue notificada al Comité SPS de la OMC. Incluso un dictamen de la Procuraduría de la Administración de agosto de 2002 recomienda la revisión de la Ley No. 44 de 2001 antes de su notificación a este foro, dado que podría interpretarse como una barrera sanitaria injustificada.

Además, las restricciones impuestas por esta Ley están siendo aplicadas en forma discriminatoria contra los productos argentinos dado que es notoria en Panamá la importación de productos cárnicos y lácteos de otros países de América del Sur y de la UE.

6.- ESTRUCTURA DE COMERCIALIZACION

6.1- Muestra y materiales de publicidad

Muestras. Dependiendo del producto, los empresarios argentinos deberán enviar una muestra –lote- del producto a exportar a fin de ser analizada por la autoridad panameña correspondiente.

Para productos alimenticios, se requerirá la presentación de “Requisitos y Formalidades” ante el Registro Sanitario de Alimentos de Panamá -. Para mayores detalles sobre este tema, ver la página del Ministerio de Salud: www.minsa.gob.pa

Publicidad. En panamá influye mucho la publicidad de los productos. Para que un producto tenga acogida en el mercado deben tomarse en cuenta temas como son: la presentación del producto.

Los artículos se pueden promocionar a través de materiales impresos, prensa, radio o televisión, actualmente se están utilizando vallas digitales.

Existen también pantallas gigantes en donde se promocionan todo tipo de productos. La competencia publicitaria es muy amplia en esta ciudad. Existe la publicidad directa y la que es manejada a través de empresas publicitarias.

6.2 – Canales de Distribución.

Dependiendo del sector los factores de comercialización en Panamá se caracterizan por:

- Alta concentración en pocas empresas conformadas a través de grupos o holdings de tipo familiar.

- Alta concentración geográfica (alrededor del 75%) en la región metropolitana (Colón y Panamá). En algunos sectores llega al 90%

- Especialización geográfica tanto de la industria como de los servicios en tres zonas - Panamá (industria y servicios), Colón (Zona Libre) y Chiriquí (agroindustria).

- Comercialización a través de exclusivas. La mayor parte del empresariado panameño prefiere ante todo la exclusividad del producto.

- Comercialización de bienes y servicios: existen los canales y figuras habituales, importadores, distribuidores, puntos de venta mayoristas y minoristas. Importancia más del precio sobre la marca, lo que explica el gran número de importaciones de Sudeste Asiático.

- Baja especialización de los importadores: (importan de todo, desde máquina herramienta a alfileres, etc.). Se debe al limitado tamaño del mercado, que le impide dedicarse a un solo producto.

- La cadena de comercialización es corta. El importador es distribuidor a la vez y mayorista, en algunos casos hasta llega a la venta al por menor.

- Utilización de la Zona Libre de Colón como un gran centro de almacenamiento y manejo de inventarios para el mercado panameño, sobre todos en productos no perecederos procedentes de Asia.

En todas las transacciones se aplica el Impuesto de Transferencia de Bienes Muebles y Servicios (ITBMS). Que implican la transmisión o transferencia de productos o mercancías. Este impuesto ITBMS se cobra en el momento de realizar ventas de bienes de consumo y servicios. Los vendedores deben cobrar el impuesto y remitirlo al Ministerio de Economía y Finanzas periódicamente (mensual o trimestral).

En la mayoría de los casos la tasa de este impuesto es del 7% del valor de venta. También se aplica para el caso de las importaciones. El arancel medio en Panamá es del orden del 10 - 15%. En casos excepcionales llega al 40%, 50% o 60%.

Las entidades regulatorias son la Autoridad de Protección del Consumidor y Defensa de la Competencia para las actividades económicas en general y el Autoridad Nacional de los Servicios Públicos para la regulación de los servicios públicos. Para Banca, la Superintendencia de Banca; para Seguros, la Superintendencia de Seguros; en Bolsa, la Comisión Nacional de Valores; en Transporte terrestre, la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre; Transporte Marítimo, la Autoridad Marítima de Panamá; Transporte Aéreo, la Autoridad de Aeronáutica Civil; alimentos y bebidas para consumo humano, La Autoridad Panameña de Seguridad de Alimentos – AUPSA.

En la ciudad de Panamá se vende el 65% del total nacional de productos de consumo masivo, el 35% restante se divide entre las principales provincias: Chiriquí, Santiago, Chitré y Colón. Los supermercados en Panamá representan también una de las mejores formas de comercializar los diferentes productos. La mayor parte de ellos operan como importadores y distribuidores directos.

6.3 – Promoción de Venta.

Los factores clave para tener un buen desempeño en el mercado panameño son: calidad, servicio al cliente, reconocimiento de la marca y un empaque atractivo.

Las estrategias agresivas de mercadeo son usualmente necesarias para lograr el éxito en este mercado.

La competencia entre distribuidores se decide generalmente por el entrenamiento y soporte que recibe de sus representados. Las compañías deben hacer un esfuerzo para proveer entrenamiento y servicio técnico a los distribuidores y estar seguro de que los mismos tienen los recursos para ofrecer soporte después de venta, incluyendo repuestos, equipos de servicios, etc.

La estructura de precios para la importación de productos en Panamá depende del nivel de competencia. Los costos de transporte y los impuestos de importación dependen del producto. En algunos casos, los precios para los productos de consumo y alimentos son mayores que los promedios mundiales debido a los canales de mercado local.

6.4 – Prácticas Comerciales.

De acuerdo con la constitución de Panamá, los nacionales y los extranjeros son exactamente iguales ante la ley, por lo tanto las compañías nacionales como las extranjeras deben llenar los mismos requisitos para organizar u operar sus negocios en Panamá.

Las empresas importadoras en Panamá en su mayoría trabajan a través de cartas de créditos.

Rango Legal: no existe en Panamá un estatuto legal de la inversión extranjera, no obstante, se encuentra actualmente en estudio una ley al respecto.

Rango Administrativo: la Dirección Nacional de Promoción de la Producción y la Inversión (DIPROCOMEX), es el organismo encargado de la promoción de las inversiones, extranjeras y nacionales en Panamá.

Estándares de calidad, etiquetado y certificación.

Todos los productos que sean para la venta en Panamá deben mostrar en sus contenedores, cubiertas, sellos o empaques, el contenido, los ingredientes, la forma del producto, las propiedades físicas o químicas, la fecha de vencimiento, el número de lote, la dirección y el nombre del fabricante.

Los sellos deben estar en español o inglés, excepto para las medicinas, productos para el hogar y alimentos, los cuales requieran instrucciones especiales como dosis, uso y peligros. Estos sellos deben estar en español.

Los productos que sean vendidos en forma de paquetes deben tener en un lugar visible el peso neto o la cantidad. Para los paquetes de productos alimenticios, el sello debe llevar el nombre o

la designación comercial del artículo y los componentes. Se debe identificar la clase de mezclas que son conocidas con los nombres específicos, el peso neto o el volumen de los contenidos, la cantidad y el país de origen. Los productos alimenticios deben ser registrados y el número de registro debe estar en algún lugar del paquete o envoltura.

Todos los productos farmacéuticos deben tener los sellos o etiquetas en español y deben llevar el número de registro designado para cada producto por el Ministerio de Salud.

6.5 – Compras Gubernamentales

Las compras gubernamentales son manejadas directamente por los Ministerios, es obligación de estos publicarlas en la página oficial del Estado: Panamá Compras, estas a su vez, también son publicadas en los diarios de la localidad, así como también en la Gaceta Oficial.

El gobierno nacional está aprovechando las últimas herramientas tecnológicas existentes en el mercado a fin de agilizar y hacer más transparente los procesos de contrataciones de bienes y servicios.

El Gobierno Nacional ha implementado la página Web oficial, Panamá Compras en donde se puede consultar todas las contrataciones públicas: www.panamacompra.gob.pa.

El sistema pone a disposición de los interesados, un mecanismo de notificación automática que despacha correos electrónicos cuando se cumplen los criterios seleccionados por la persona que lo utilice. Para la segunda fase de desarrollo del proyecto, se aspira a que todas las licitaciones de los concursantes se puedan enviar por Internet.

El programa incorporará los procesos de compras y abastecimientos de:

Todas las instituciones del sector público incluyendo Gobierno Central e Instituciones Descentralizadas en total 100 dependencias.

Todas las fuentes de financiamiento, considerando compras que serán pagadas a través de los fondos institucionales, fondos del Tesoro Nacional y fondos especiales generados por los proyectos de inversión.

Todos los tipos de compras considerando los rangos de los montos de las mismas tales como compras menores, solicitudes de precios, licitaciones, etc.

El Canal de Panamá tiene un sistema transparente de compras y licitaciones. Al respecto se recomienda ver la página Web www.pancanal.com sección compás y contratos, que contiene la información necesaria y el régimen de dicha Autoridad.

6.6 – Derechos de Propiedad, patentes y marcas

Derecho de Propiedad Intelectual.

La protección de los derechos de propiedad intelectual en Panamá se ha mejorado considerablemente en los últimos años.

Algunos representantes de casas extranjeras en Panamá alegan que la protección de los Derechos de Copias y de las Marcas es inadecuada.

Para sobrepasar estas deficiencias, en marzo de 1988 se creó el Departamento de Propiedad. En agosto de 1994, la Asamblea Legislativa aprobó la Ley 15 (Ley de Derechos de Copia) para modernizar la protección de estos derechos. La nueva Ley de propiedad industrial (ley 35) fue introducida en 1996 junto con la ley antimonopolio creando cuatro categorías comerciales especializadas en ati – trust, patentes, marcas y derechos de copia exclusivamente.

La Ley 35 le ha concedido a la Dirección General de Aduanas y a la Zona Libre de Colón facultad para inspeccionar y/o retener mercancía que se encuentre en trámite en aduana de cualquier parte del territorio nacional o en tránsito dentro de la Zona Libre de Colón, que pueda estar infringiendo las normas sobre Propiedad Industrial o de Derecho de Autor. Esta facultad la pueden ejercer actuando de oficio o por órdenes de autoridad competente.

Registro ante la Dirección General de Aduanas (DGA) y la Zona Libre de Colón (ZLC) Dentro de la Dirección General Aduanas y la Zona Libre de Colón se ha organizado un Departamento de Propiedad Intelectual que está encargado del registro de los Derechos de Propiedad Industrial y los Derechos de Autor con el propósito de que estas entidades puedan fiscalizar, prevenir, controlar, inspeccionar o retener mercancía en trámite o en tránsito dentro del territorio nacional que pueda estar infringiendo las normas sobre Propiedad Industrial.

La ley panameña de propiedad industrial provee 20 años de protección a las patentes, de 5 a 15 para los extranjeros y de 5 a 20 para los nacionales.

La ley empieza a aplicar sobre las patentes desde el día del trámite, las patentes farmacéuticas son solo por 15 años, pero pueden ser renovadas por otros 10 años, si el propietario de la patente es una compañía en la que la participación nacional sea de mínimo el 30%.

Para registrar una marca en Panamá, se debe dirigir al Ministerio de Comercio e Industrias, que es la Entidad encargada de tramitar las mismas. Para la obtención de una marca se debe cumplir con los siguientes requisitos:

Solicitud de Registro

- Poder especial a abogado.
- Declaración Jurada del Uso de la Marca.
- Certificado del Registro Público (Persona Jurídica Panameña).
- Certificación de la Existencia Legal de la Sociedad (Persona Jurídica Extranjera – Art.103, numeral 1).
- Número de Cédula o Documento de Identidad Personal (Fotocopia) (Persona Natural Panameña).
- Fotocopia del pasaporte o documento de identidad personal (Persona Natural Extranjera).
- Seis (6) etiquetas (Una pegada a la solicitud y las demás, se adjuntan).
- Liquidación del Ministerio de Economía y Finanzas –MEF:
- Recibo de la DIGERPI – MICI
- Timbres para la solicitud

Solicitud de cambio administrativo

Renovación

- Poder o Sustitución de Poder.
- Liquidación del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF):
- Renovación por Diez (10) años
- Timbres
- Renovación por Cinco (5) años
- Timbres
- Recibo de la DIGERPI - MICI

Traspaso y /o cesión

- Poder o Sustitución de Poder.
- Liquidación del Ministerio de Economía y Finanzas
- Recibo de la DIGERPI – MICI

Si es una sociedad Nacional:

Documento de Traspaso, autenticado por Notario.

Certificado del Registro Público de la Existencia Legal de la Nueva Sociedad.

Si es una sociedad Extranjera:

Documento de Traspaso, autenticado.

Certificación de la Existencia Legal de la Sociedad.

Traducción (si está en otro idioma) y Apostilla.

Cambio por fusión

- Poder o Sustitución de Poder.
- Liquidación del Ministerio de Economía y Finanzas
- Recibo de la DIGERPI – MICI
- Documento de Fusión, autenticado por Notario.
- Traducción (Si está en otro idioma) y Apostilla.

Cambio de domicilio

- Poder o Sustitución de Poder
- Documento del Cambio de Domicilio, autenticado.
- Liquidación del Ministerio de Economía y Finanzas
- Recibo de la DIGERPI - MICI
- Traducción (Si está en otro idioma) y Apostilla.

Cambio de nombre

- Poder o Sustitución de Poder.
- Documento del Cambio de Nombre, autenticado.
- Liquidación del Ministerio de Economía y Finanzas
- Recibo de la DIGERPI – MICI
- Traducción (Si está en otro idioma) y Apostilla.

COMO TRAMITAR UNA PATENTE EN PANAMÁ

Para obtener una patente debe presentarse, a través de abogado o firma de abogados idóneos en Panamá, la siguiente documentación:

- Solicitud de Patentes a la Dirección General del Registro de Propiedad Industrial (DIGERPI), que incluye (Nombre y Dirección del Solicitante, Nombre del inventor (es), Nombre Dirección del Mandatario y el Nombre de la Invención.
- La Solicitud debe venir acompañada de una Memoria Descriptiva.
- Una o más Reivindicaciones
- Los Dibujos correspondientes con 4 copias reducidas de los mismos.
- Resumen; su extensión no deberá exceder aproximadamente de doscientas (200) palabras
- Comprobante e Pago de Tasas y Derechos de Presentación.
- Si el solicitante no es el inventor, la solicitud deberá acompañarse del convenio de cesión respectivo, o de cualquier otro documento que justifique debidamente el derecho del solicitante a obtener la patente.
- En el caso de Gestión Oficiosa, consignación del Certificado de Garantía por la suma de B/. 100.00

7.- VIAJE DE NEGOCIOS

7.1 Transporte y hotelería

En la República de Panamá existe un aeropuerto internacional –Tocumen- que recibe el movimiento de vuelos comerciales internacionales. Los otros tres aeropuertos reciben aviones pequeños privados:

Aeropuerto Enrique Malek (Provincia de Chiriquí)
Aeropuerto de Puerto Armuelles (Provincia de Chiriquí)
Aeropuerto Marcos A. Gelabert (Ciudad de Panamá)

Existen tres vuelos directos de COPA a Bs.As. Saliendo a las 11:00 Hs y 19 Hs. Y 21 Hs. En el mes de julio de 2007, fue inaugurado un vuelo directo Panamá – Córdoba. Otra aerolínea internacional, como Avianca, ofrecen sus servicios vía sus capitales nacionales.

En Panamá se pueden alquilar autos, vans, 4 x 4 y buses. Se requiere presentar la licencia de conducir, el pasaporte y un depósito promedio de \$300.00. Las tarifas varían según el tipo de vehículo y días que se alquilen. Se encuentran todas las empresas internacionales de alquiler de vehículos: Hertz, Rent a Car, National, Dollar, etc.

En los últimos años mercado hotelero ha crecido en Panamá, actualmente se están desarrollando grandes cadenas de hoteles en las playas del Pacífico panameño. Por otro lado, se encuentran posicionado las principales cadenas hoteleras del mundo: Sheraton, Marriot, Intercontinental, Riu Plaza, etc.

7.2 - Visas

REQUISITOS DE ENTRADA

Documentos Requeridos.

- Pasaporte válido. Todos los turistas deberán portar su pasaporte válido.
- Billete de avión de entrada y salida de Panamá.
- Solvencia económica o bolsa de viaje (50 dólares por día).

Visa : Los argentinos no necesitan visa para ingresar a Panamá.

El status migratorio de Turista, le permite permanecer al turista o hombre de negocios **hasta 90 días** en Panamá. Pasado ese plazo, se puede adquirir una prórroga en la Dirección de Migración y Naturalización (Av. Cuba, Ciudad de Panamá).

La Sección Consular de la Embajada Argentina en Panamá se encuentra ubicada en: Calle 50, Torre Global Bank. Piso 24. 507 302-0005/06.

Tasa aeroportuaria

La tasa aeroportuaria es de u\$s.40.00 para vuelos internacionales

7.3.- Clima, atención médica, idioma, comunicaciones

El clima de Panamá es tropical y la temperatura es usualmente uniforme a lo largo de todo el año. El promedio de la temperatura es de 29°C.

La atención médica en Panamá es buena. Se encuentran diversos centros médicos hospitalarios.

Las telecomunicaciones en Panamá son buenas. El prefijo internacional es 507.

En los principales hoteles o en aeropuertos se pueden encontrar los servicios de fax e internet.

Los programas de radio y televisión en Panamá son en español, y pueden verse canales en inglés.

7.4. – Consideraciones en materia de seguridad

La ciudad de Panamá es relativamente segura. Es recomendable transitar por las zonas comerciales, residenciales y bancarias pero tomar precauciones si uno de moviliza por los barrios del centro de la ciudad.

La Policía Nacional es la encargada de velar por la seguridad de los panameños y extranjeros.

Existe un Cuerpo de Policía Turística. En casos de emergencias, los ciudadanos argentinos pueden comunicarse con la Sección Consular de la Embajada Argentina en Panamá.

7.5.- Costumbres locales

Las prácticas y costumbres de negocios en Panamá son una mezcla de los métodos norteamericanos y el tradicional estilo latino.

Los panameños son informales en cuanto a su trato, pero rigurosos en lo referente al respeto a los cumplimientos comerciales internacionales asumidos.

Hacen bastante hincapié en las relaciones personales e invierten tiempo en establecer una buena relación personal antes de iniciar una relación comercial.

7.6.- Horarios laborales y calendario de vacaciones

Horarios

La mayoría de las oficinas privadas trabaja de 8:00 a 17:00 Hs., de lunes a viernes y de 8:00 a 12:00 hs., los sábados.

Las oficinas Públicas trabajan de 8:30 a 16:30 hs.

El comercio, de 9:30 a 19:00 horas en jornada continua.

7.7.- contactos útiles

Direcciones de interés

Presidencia de la República de Panamá

www.presidencia.gob.pa

Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá

www.panacamara.com

Ministerio de Comercio e Industrias de Panamá

www.mici.gob.pa

Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA)

www.mida.gob.pa

Ministerio de Economía y Finanzas

www.mef.gob.pa

Ministerio de Obras Públicas (MOP)

www.mop.gob.pa

Contraloría General de la República de Panamá

www.contraloria.gob.pa

Autoridad del Canal de Panamá

www.pancanal.com

Dirección General de Aduanas

www.ana.gob.pa

Zona Libre de Colón

www.zonalibredecolon.com.pa

Sindicato de Industriales de Panamá

www.industriales.org

Autoridad Marítima de Panamá

www.amp.gob.pa

Ministerio de Salud

www.minsa.gob.pa

Autoridad Panameña de Turismo (APT)

www.atp.gob.pa

Autoridad Panameña de Seguridad de Alimentos (AUPSA)

www.aupsa.gob.pa

Panamá Compras

www.panamacompra.gob.pa

Panamá Tramita

www.panamatramita.gob.pa

Registro Público de Panamá

www.registro-publico.gob.pa