

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

**Edinson Manuel Maldonado Rubiano**

**Trabajo de grado para optar el título de Profesional en Negocios Internacionales**

**Director**

**Alejandra María Gutiérrez Espalza**

**Magíster en Educación**

**Universidad Santo Tomás, Bucaramanga**

**División de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables**

**Facultad de Negocios Internacionales**

**2023**

**Contenido**

Introducción .....	8
1. El canal de Panamá y su impacto positivo en la economía panameña.....	11
1.1 Planteamiento del problema.....	11
1.2 Justificación.....	14
1.3 Objetivos .....	15
1.4 Método .....	15
2. Panorama económico de Panamá.....	16
2.1 Actividad económica de Panamá .....	16
2.2 Situación fiscal de Panamá.....	18
2.3 Tasa de interés.....	18
2.4 Sector financiero .....	20
3. El canal de Panamá. ....	22
3.1 Historia del Canal.....	22
3.2 La Cuenca Hidrográfica del Canal .....	23
3.3 Ampliación del Canal.....	24
3.4 Actividad del Canal de Panamá .....	25
4. Misión académica: Inteligencia Comercial & Supply Chain Management .....	27
4.1 Puerto de Balboa y Hutchison Ports PPC.....	28
4.2 Zona económica especial Panamá Pacifico.....	29
4.3 Centro de Simulación de Equipos Portuarios INADEH .....	30
4.4 Manzanillo International Terminal (MIT).....	31
4.5 Canal de Panamá Centro de Visitantes de Agua Clara .....	32

4.6 Canal de Panamá Centro de Visitantes de Miraflores .....	34
4.7 Turismo en Panamá: Casco antiguo y Calzada de Amador .....	35
4.8 Mercado de Capitales en Panamá.....	36
4.9 Bolsa Latinoamericana de Valores (Latinex).....	38
4.10 Zona Libre de Colón – ZLC .....	40
4.11 Hub Humanitario: Centro Logístico Regional de Asistencia Humanitaria.....	41
4.12 Sede Regional para América Latina y El Caribe, Compañía 3M.....	43
5. Conclusión .....	44
Referencias.....	45

**Lista de tablas**

<b>Tabla 1.</b> <i>Resumen de los principales indicadores del Sistema Bancario Nacional: En junio de 2021 y 2022.....</i>	21
<b>Tabla 2.</b> <i>Movimientos de pasajeros internacionales entre Enero y Junio 2023 por Tocumen. ...</i>	36
<b>Tabla 3.</b> <i>Volumen mensual de Negociación - Mercado Primario Enero a Agosto – 2023.....</i>	38
<b>Tabla 4.</b> <i>Volumen mensual de Negociación - Mercado Secundario Enero a Agosto – 2023 .....</i>	39

**Lista de figuras**

<b>Figura 1.</b> <i>Proyección del Banco Mundial para el PIB de las economías de América Latina</i> .....	17
<b>Figura 2.</b> <i>Cambios en tasa Fed y créditos - en puntos básicos Febrero 2022 -Junio 2023</i> .....	20
<b>Figura 3.</b> <i>Funcionamiento de las esclusas del canal de Panamá</i> .....	23
<b>Figura 4.</b> <i>Ampliación del canal de Panamá</i> .....	24
<b>Figura 5.</b> <i>Movimiento de contenedores en TEUs , por trimestre: Años 2020 – 2022 (En millones)</i> .....	26
<b>Figura 6.</b> <i>Ingresos por peajes y tonelaje de buques - Año 2022</i> .....	26
<b>Figura 7.</b> <i>Puerto de Balboa – Tomado de: KLog.co. (2023)</i> .....	28
<b>Figura 8.</b> <i>Panamá Pacífico – Tomado de: Panamá Pacífico. (2023)</i> .....	29
<b>Figura 9.</b> <i>Equipo de simulación – Tomado de: Militza, M, (2017)</i> .....	31
<b>Figura 10.</b> <i>Puerto de Manzanillo, Panamá – Tomado de: mitpan.com (s.f.)</i> .....	32
<b>Figura 11.</b> <i>Esclusas de Agua Clara – Tomado de: ACP, (2023)</i> .....	33
<b>Figura 12.</b> <i>Esclusas de Miraflores- Tomado de: Eric Mohl, (s.f.)</i> .....	34
<b>Figura 13.</b> <i>Casco Viejo de Panamá – Tomado de: ATP, (2023)</i> .....	35
<b>Figura 14.</b> <i>Casas de Valores, Cartera Administrada y Número de Clientes En millones de dólares.</i> .....	37
<b>Figura 15.</b> <i>Movimiento comercial en Toneladas y en balboas en la ZLC - Primer semestre de 2022</i> .....	40
<b>Figura 16.</b> <i>Centro Logístico Regional de Asistencia Humanitaria (CLRAH).</i> .....	42
<b>Figura 17.</b> <i>Planta de manufactura de 3M en Panamá Pacífico</i> .....	43

### **Resumen**

La identidad de un país está ligada a su geografía, siguiendo esta premisa, este texto describe de manera general la economía de Panamá y cómo esta se encuentra directamente relacionada a la actividad del Canal de Panamá. Esta nación ubicada en el lugar más estrecho del continente une el Atlántico y el Pacífico para el transporte marítimo, además su localización en el centro de las Américas hace del país un punto de referencia para el desarrollo de las actividades de transporte, comercio y finanzas. El funcionamiento del canal es esencial para su economía, es fuente de recursos para el Estado, es fuente de atractivo turístico y de empleos para la sociedad panameña. En síntesis, este texto señala con cifras como la economía de Panamá y la vida de sus ciudadanos está entrelazada indisolublemente con su espacio geográfico y como la perspectiva económica futura de la nación es una oportunidad para cualquier proyecto que quiera establecerse en este país.

*Palabras clave:* comercio internacional, Canal de Panamá, Asia-Pacífico, economía internacional, zona de libre comercio

### **Abstract**

The identity of a country is intricately tied to its geography. Following this premise, this text provides a comprehensive overview of Panama's economy and its direct correlation with the Panama Canal's operations. Situated in the narrowest part of the continent, Panama serves as a crucial nexus connecting the Atlantic and Pacific Oceans for maritime transportation. Additionally, its central location in the Americas positions the country as a focal point for the advancement of transportation, commerce, and financial activities. The functioning of the canal holds paramount importance for Panama's economy; it serves as a significant revenue source for the government, a key tourist attraction, and a major generator of employment opportunities for the Panamanian population. In summary, this text highlights, with empirical data, how Panama's economic landscape and the livelihoods of its citizens are inexorably intertwined with its geographical space. Furthermore, it highlights that the nation's future economic outlook presents an auspicious opportunity for any venture seeking to establish a presence in this country.

*Keywords:* international trade, Panamá Canal, Asia-Pacific, international economy, free trade zone

## **Introducción**

Este texto se refiere específicamente a la influencia que tiene el canal interoceánico en la economía panameña, esto en relación con los empleos que genera, el turismo, la inversión y la estabilidad económica; Este tema es relevante porque, aunque es evidente que el canal es esencial en la economía, lo importante es comprender cómo interactúa la actividad del canal con los demás sectores económicos, con el Estado y los ciudadanos para generar el desarrollo del país.

La problemática se refiere a la necesidad de comprender y abordar eficazmente los desafíos que enfrenta la economía panameña en relación con la influencia del Canal de Panamá. Esto debido a que, a pesar de su evidente contribución positiva a la economía, existen aspectos críticos que requieren atención. Por un lado, se observa una dependencia económica significativa en torno al funcionamiento del Canal, lo cual hace que la economía sea vulnerable a fluctuaciones en el comercio global y a posibles interrupciones en su operatividad. Además, la distribución equitativa de los beneficios generados por el Canal puede representar un desafío, ya que es fundamental asegurar que los efectos positivos se extiendan a diversos estratos de la sociedad panameña. Por tanto, resulta necesario abordar estos problemas y comprender la interrelación del canal con la economía en general para encontrar oportunidades de inversión y para prever los futuros escenarios económicos que influirán directamente en las empresas y el desarrollo del país.

La hipótesis central de este texto es que, desde su inauguración en 1914, el canal de Panamá ha sido el pilar fundamental en el desarrollo económico del país. Al acortar distancias y tiempos de tránsito para el comercio internacional, ha reducido costos y fortalecido la competitividad de los productos a nivel global. Esta eficiencia logística ha generado una demanda sostenida de servicios logísticos y de transporte, creando empleos y oportunidades de inversión. Además, la infraestructura relacionada con el canal, como los puertos marítimos y las zonas de libre comercio,

han convertido a Panamá en un centro neurálgico para el comercio y la inversión en la región. Asimismo, el turismo ha experimentado un auge significativo, atrayendo a visitantes de todo el mundo y generando un crecimiento constante en esta industria. En conjunto, estos factores evidencian que el Canal de Panamá no solo conecta dos océanos, sino que también actúa como un motor integral del desarrollo económico y la diversificación de las actividades comerciales del país, impulsando sectores clave como la logística, el turismo y la inversión extranjera y en definitiva mejorando la calidad de vida de los panameños.

El plan de trabajo se estructura en tres secciones fundamentales que permiten comprender la dinámica económica de Panamá. Para la redacción de estas secciones se utiliza un enfoque analítico y descriptivo, con información de fuentes oficiales y actualizadas sobre las cifras y estadísticas económicas más recientes. En la primera sección, se realiza un análisis del panorama económico del país, abordando aspectos cruciales como la situación fiscal, la tasa de interés y el estado del sector financiero. Esto proporciona una visión integral de los pilares económicos de Panamá. La segunda sección se centra en el Canal de Panamá, explorando brevemente su historia, la cuenca hidrográfica, los efectos de la ampliación del canal y la actividad operativa que sustenta su funcionamiento. Esta comprensión contextual es esencial para apreciar el impacto del canal en la economía nacional. En la tercera sección, se describen entidades y lugares de gran relevancia en la economía panameña, como los puertos marítimos de Balboa y Manzanillo, las esclusas de Agua Clara y Miraflores, las zonas libres de Panamá Pacífico y la Zona Libre de Colon, La Bolsa Latinoamericana de Valores, el Hub Humanitario y la compañía 3M. Esta descripción de diferentes sectores económicos proporciona una perspectiva concreta del funcionamiento de las empresas y su relación directa con el canal. Todo lo anterior, se realiza para concluir destacando las

oportunidades de inversión que ofrece la economía panameña y subrayando el rol fundamental del Canal de Panamá como motor de desarrollo y prosperidad para el país.

## **1. El Canal de Panamá y su impacto positivo en la economía panameña**

### **1.1 Planteamiento del problema**

La nación situada en el corazón del istmo que conecta dos continentes es reconocida como un centro económico de alcance global. Su economía, es impulsada por el pilar fundamental del Canal de Panamá, que ha demostrado ser un motor de crecimiento sostenido para el desarrollo del país. Esta imponente vía de navegación, que enlaza los océanos Pacífico y Atlántico, no solo constituye una gran obra de ingeniería, también es una ruta vital en el contexto del comercio internacional. Las esclusas del canal desempeñan un papel crítico en el tráfico de una variada flota de embarcaciones, que transportan una amplia gama de cargas, desde contenedores hasta productos petrolíferos. Además, el entramado económico de Panamá se ve complementado por sectores como el transporte de pasajeros, la banca y el mercado de capitales. De igual forma, la Zona Libre de Colón y la Zona de Panamá Pacífico, como zonas francas, promueven el comercio y la inversión. Todo esto unido, impulsa el sector turístico en el que se destacan los centros de visitantes del Canal, las zonas naturales y la riqueza histórica que distingue al país, consolidándolo como un destino atractivo para visitantes y empresas de todo el mundo.

El Canal es responsable de la creación de una considerable cantidad de empleos directos e indirectos en múltiples sectores. Desde operadores de la infraestructura hasta trabajadores en sectores logísticos y de transporte, el Canal genera una fuente de empleo significativa que contribuye a la calidad de vida de los panameños al proporcionar oportunidades laborales estables y bien remuneradas. Adicionalmente, el atractivo del Canal atrae un flujo de turistas e inversores interesados en conocer la obra del canal y la riqueza natural del país. Los visitantes no solo inyectan

vitalidad al sector turístico, sino que también fomentan una mayor inversión extranjera, lo cual dinamiza el crecimiento económico y diversifica las actividades comerciales en el país.

A pesar de la innegable importancia del Canal en la economía del país, es necesario considerar ciertas objeciones y posibles desafíos. En primer lugar, existe el riesgo de una sobre dependencia económica del canal; si bien el Canal representa un motor económico significativo, una excesiva concentración en este sector podría dejar a Panamá vulnerable a perturbaciones en el comercio global o incluso a cambios en las rutas de navegación marítima. También, la distribución equitativa de los beneficios generados por el Canal es una cuestión que se debe mejorar. Pues a pesar de su impacto positivo en la economía, existen disparidades socioeconómicas que necesitan ser abordadas para asegurar que todos los sectores de la sociedad panameña se beneficien de manera justa y equitativa. Además, la sostenibilidad ambiental también surge como una preocupación relevante. La gestión responsable de los recursos naturales y la mitigación de posibles impactos ambientales derivados de la operación del Canal son consideraciones cruciales para garantizar un desarrollo económico sostenible a largo plazo, esto debido a que sin los recursos no se gestionan de manera adecuada, la población y el canal podrían sufrir las consecuencias especialmente derivadas de la escases del recurso hídrico.

Asimismo, es importante considerar las limitaciones y desafíos que se pueden presentar, si se tiene en cuenta la constante evolución de la tecnología y los métodos de transporte marítimo, que podrían eventualmente reducir la relevancia del Canal como la principal vía de conexión entre los dos océanos. Innovaciones como los buques de mayor capacidad, la expansión de rutas alternativas y la competencia de otros canales y corredores logísticos en la región podrían desviar tráfico y disminuir la demanda de tránsito por el Canal, esto representaría un desafío para mantener la posición dominante del Canal de Panamá en el mercado global.

A pesar de las objeciones planteadas anteriormente, es importante recalcar que el Canal sigue manteniendo una relevancia inigualable en la economía del país. En cuanto a la posible reducción de su importancia debido a avances tecnológicos y cambios en los métodos de transporte, es crucial recordar que el Canal ha demostrado una notable capacidad de adaptación a lo largo de su historia. Se ha modernizado y ampliado para prestar servicio a barcos de mayor tamaño y eficiencia, lo que demuestra su capacidad para evolucionar y mantenerse competitivo en el escenario logístico global. Además, su localización estratégica y la experiencia acumulada en operaciones portuarias le otorgan una ventaja difícilmente igualable. Respecto a la competencia de otros canales y corredores logísticos, es necesario reconocer que el Canal posee una trayectoria y renombre que le confieren una posición de liderazgo consolidada. La inversión continua en su infraestructura es una muestra de su compromiso con la excelencia operativa y su capacidad para superar desafíos. Asimismo, en cuanto a la sostenibilidad financiera, es importante destacar que el Canal ha demostrado una gestión económica efectiva a lo largo de los años, manteniendo su operatividad y contribuyendo significativamente a la economía de Panamá. En definitiva, las objeciones planteadas no desestiman la relevancia y los aportes del canal a la economía panameña, sino que subrayan la necesidad de una gestión estratégica y adaptativa para asegurar su continua contribución al desarrollo del país.

Para fortalecer y maximizar la influencia del canal en la economía, se sugieren varias propuestas estratégicas. En primer lugar, fomentar la diversificación de las actividades económicas en torno al Canal, esto implica promover el desarrollo de industrias relacionadas con la logística, la tecnología y los servicios conexos. Al hacerlo, se ampliaría el impacto económico del Canal, generando empleos especializados y atrayendo inversiones en sectores de alto valor añadido como ha sido el caso del sector financiero durante años. Asimismo, se propone continuar y aumentar las

políticas de formación y capacitación para el personal relacionado con la operación y mantenimiento del Canal y los puertos. La inversión en programas de educación técnica y capacitación continua no solo aumentaría la eficiencia en la operación del Canal, sino que también elevaría el nivel de especialización de la fuerza laboral, promoviendo así un ambiente de trabajo más productivo y competitivo a nivel internacional. Igualmente, se debe continuar impulsando la promoción activa del canal como destino turístico, con campañas de marketing internacional y colaboraciones estratégicas con actores turísticos y empresariales que incrementen la visibilidad y el atractivo del canal para inversores, turistas y empresas globales. Se sugiere también explorar oportunidades de expansión y modernización de la infraestructura del canal, para la adaptación a las tendencias tecnológicas y logísticas emergentes, así como la consideración de proyectos de ampliación o mejora, que pueden asegurar la competitividad y relevancia del canal en el largo plazo.

## **1.2 Justificación**

El conocimiento sobre la complejidad económica de Panamá y sus empresas es de vital importancia en el contexto global actual. Esta nación desempeña un papel crucial en el comercio internacional y conocer las características fundamentales de su economía permite comprender la interrelación entre sus diferentes sectores económicos y la influencia de este país en el resto de Latinoamérica, además proporciona una visión esencial de los flujos comerciales y financieros. El análisis de empresas e instituciones destacadas como la Bolsa Latinoamericana de Valores y las zonas francas como la Zona Libre de Colón y la Zona de Panamá Pacífico, brinda también perspectivas valiosas sobre las tendencias de inversión y el potencial de crecimiento económico en la región. Este conocimiento es una herramienta invaluable para inversores, empresarios y

profesionales que buscan aprovechar las oportunidades que ofrece el dinámico entorno económico de Panamá.

### **1.3 Objetivos**

#### ***1.3.1 Objetivo general***

Conceptualizar la experiencia de la visita académica a Panamá y determinar la interrelación que existe entre el canal de Panamá y los demás sectores económicos.

#### ***1.3.2 Objetivos específicos***

Exponer las características fundamentales de la economía panameña y la perspectiva futura de desarrollo.

Describir de manera sintetizada el funcionamiento del canal de Panamá y su importancia para la economía global.

Analizar y señalar de manera particular el conocimiento adquirido en cada entidad visitada durante la misión académica y su aporte para la comprensión de la economía panameña y para la profesión de los Negocios internacionales.

### **1.4 Método**

Esta investigación utiliza el método analítico y descriptivo para indagar en información de fuentes oficiales sobre la relación del Canal de Panamá con los diversos sectores de la economía. En primer lugar, se lleva a cabo una revisión de fuentes oficiales, incluyendo informes gubernamentales con datos estadísticos y documentos históricos relacionados con el canal y sus

efectos en los diferentes sectores económicos del país. Posteriormente, se procede a realizar un análisis detallado de esta información, identificando tendencias y correlaciones relevantes, especialmente se evalúa el impacto económico del canal en áreas como el comercio, el turismo y las finanzas. Este enfoque metodológico incluye también la descripción de las visitas académicas realizadas a las empresas más importantes de Panamá, esto permite alcanzar los objetivos propuestos al proporcionar una comprensión precisa y fundamentada de la interconexión entre el Canal de Panamá y los demás sectores económicos del país.

## **2. Panorama económico de Panamá**

### **2.1 Actividad económica de Panamá**

Los datos oficiales de la actividad económica panameña en el primer semestre de 2022 señalan un crecimiento económico general del PIB acumulado de 21,022.9 millones de balboas, un crecimiento del 11,8% o 2,214.4 millones respecto al mismo periodo del año 2021 (MEF, 2023, p. 12) El mayor crecimiento se registra en el rubro de actividades comunitarias, sociales y personales de servicios (49.2%), Hoteles y restaurantes (48.2%), Pesca (20.2%), Comercio (19.6%), Construcción (18.9%), Transporte, almacenamiento y comunicaciones (14.1%), Actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler - contabilidad, jurídica e inmobiliaria- (12.5%), y Explotación de minas y canteras (7.3%).

En las actividades de comercio (15.9%), todos los segmentos registran crecimiento, destacando los rubros de alimentos, combustibles para vehículos, ferretería y pinturas, productos farmacéuticos y venta de automóviles. También incrementan las reexportaciones de la Zona Libre de Colón en (20.6%). En la construcción (15.6%), aumenta la ejecución de obras públicas de

infraestructura. Las actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler aumentan (12.4%), por el crecimiento de actividades de servicios empresariales de arquitectura e ingeniería, servicios jurídicos y de publicidad. Igualmente se destaca el sector de transporte, almacenamiento y comunicaciones (16.2%), en el caso del transporte aéreo, la principal aerolínea tuvo un crecimiento de ingresos de 127.9% en el segundo trimestre de 2022 respecto de 2021. En cuanto al transporte terrestre, sobresalen algunos de sus indicadores como los pasajeros transportados en el Metro de Panamá (40.7%) y MiBus (26.5%). igualmente, los ingresos por peajes del Canal de Panamá aumentaron 2.4% y en el sistema portuario, el movimiento de contenedores en TEUs creció 1.0% (Ibid. p. 13.)

**Figura 1.** *Proyección del Banco Mundial para el PIB de las economías de América Latina*

País	2023	2024	2025
 Argentina	-2,5	2,8	3,3
 Brasil	2,6	1,3	2,2
 Chile	-0,4	1,8	2,3
 Colombia	1,5	2,1	3,1
 Ecuador	desde 2,6 a 1,3	desde 2,8 a 1,9	desde 2,8 a 2,2
 Guyana	29	38,2	15,2
 México	3,2	2,5	2
 Panamá	6,3	6,4	6,5
 Paraguay	4,8	4	4
 Perú	desde 2,2 a 0,8	desde 2,6 a 2,3	desde 2,8 a 2,3
 Uruguay	1,5	3,3	2,6
América Latina	2	2,3	2,6
Mundo*	2,1	2,4	3

Tomado de Bloomberg con cifras del Banco Mundial (2023).

Como lo muestran los datos oficiales del Ministerio de Economía y Finanzas de Panamá, el PIB presenta una variación positiva en la mayoría de los sectores y principalmente la economía panameña está enfocada en los servicios financieros, turísticos y logísticos. Es evidente también

como lo muestran las estimaciones del Banco Mundial que la economía panameña es la única de la región con las proyecciones de crecimiento más positivas y estables para los próximos años.

## **2.2 Situación fiscal de Panamá**

En cuanto a las finanzas públicas de la república, los informes para el primer semestre de 2022 señalan ingresos por valor de B/.5,578.3 millones y gastos de B/.7,498.2 millones, esto da como resultado un déficit de B/.1,919.9 millones (MEF, 2023, pág. 12). En lo que respecta al balance del Gobierno Central, se registró un déficit de B/.2,621.0 millones, por ingresos de (B/.3,469.8 millones) y gastos de (B/.6,090.8 millones). Los ingresos aumentaron B/.317.2 millones o un 10.1%, impulsados principalmente por el crecimiento de los ingresos tributarios debido a la recuperación económica y la regularización de la recaudación. Paralelamente, los gastos aumentaron en B/.317.9 millones o un 5.5%, destacando un aumento en las transferencias y los gastos de capital.

El saldo en deuda interna del sector público no financiero de Panamá es de 7,655.7 millones, 96.5 millones más que en junio de 2021. Y la deuda externa es de 35,519.6 millones, o 3,394.4 millones más que al mismo periodo del año anterior. El saldo total de la deuda del sector público no financiero de panamá a junio de 2022 es entonces de 43,175.3 millones (MEF, 2023, p. 45).

## **2.3 Tasa de interés**

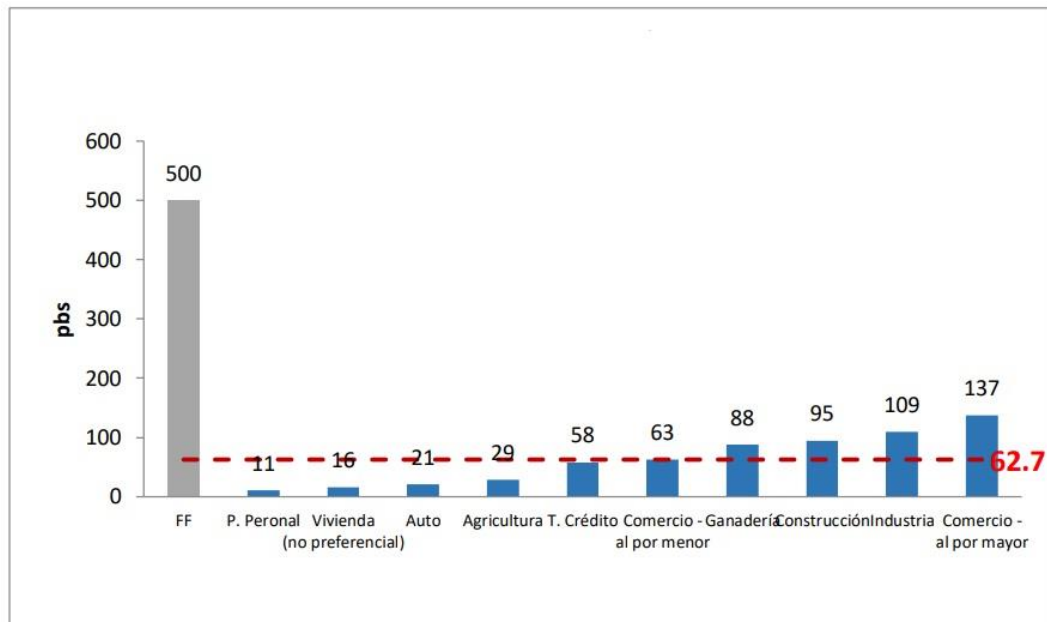
Desde el primer trimestre de 2022 hasta junio de 2023, la Reserva Federal de EE. UU. ha aumentado su tasa de intervención en 500pbs, con lo cual al mes de junio de 2023 se aplicó una tasa que se encuentra en el rango de 5.00% - 5.25%. Si bien las tasas de la Fed no son de aplicación

directa en Panamá, las mismas afectan indirectamente el costo de fondeo, lo cual podría incidir en cambios en las tasas locales. En particular, los movimientos de las tasas externas se manifiestan en las tasas de mercado local, principalmente a través de dos canales que incluyen, los costos de captaciones por depósitos (la mayor proporción de sus pasivos) y los costos de las obligaciones (que se incluye en sus financiamientos a través de emisiones, líneas de crédito y créditos subordinados). En el Artículo 79 de la Ley Bancaria de Panamá se señala que los bancos pueden fijar libremente el monto de las tasas de interés activas y pasivas de sus operaciones. Esto significa que los bancos pueden fijar sus propias tasas de interés para los préstamos y depósitos. (SBP, 2023, p. 38). En el plano local, desde 2022 se ha observado que las tasas de depósitos (tasas pasivas), en particular de los depósitos a plazo fijo, han empezado a aumentar, lo que sugiere que el costo de fondeo de los bancos está aumentando. De este modo, las tasas de interés de captaciones a plazo registraron aumentos en promedio de 166pbs, con el mayor aumento en la tasa a tres meses que registró un incremento por el orden 217pbs.

En el caso de las tasas de los créditos, los datos a junio de 2023 muestran que se han dado aumentos con énfasis en el componente corporativo, y en menor medida al crédito de consumo. El aumento promedio de la tasa no ponderada de los créditos ha sido por el orden de 62.7pbs. Las tasas de interés de los préstamos al comercio al por mayor e industrias han aumentado en 1.37% y 1.09%, respectivamente. Otras tasas destinadas al sector productivo se han incrementado en una media de 0.70%. En lo concerniente a las tasas de los créditos de hogares, éstas se mantuvieron en promedio en niveles similares a los registrados durante 2022, con cambios por debajo de los 20 pbs y en el caso particular de la tarjeta de crédito en 58 pbs. Todos estos datos reflejan la situación económica global por la cual la mayoría de los gobiernos mantienen una política monetaria

restrictiva y Panamá por ser una economía dolarizada incentiva o desincentiva su economía en relación con las decisiones de política monetaria de la FED.

**Figura 2.** Cambios en tasa Fed y créditos - en puntos básicos Febrero 2022 -Junio 2023



Tomado de MEF con datos de la Fed y Bancos del SBN (2022).

## 2.4 Sector financiero

El sector financiero en Panamá cuenta con USD 156.5 mil millones en activos y la banca maneja el 91.3 % de estos activos, siendo el sector bancario el de mayor importancia. Seguido por las empresas financieras de valores con 3.3% de participación, las empresas de Seguros mantienen el 2.3 % de participación y, por último, aunque agrupadas representan el 3.1 % son: financieras, cooperativas y casas de empeño.

Según el INEC, durante el primer semestre de 2022 el PIB de Intermediación financiera aumentó 4.1%, por el desempeño positivo de los servicios financieros del Centro Bancario

Internacional (MEF, 2023, p. 36). El sistema bancario mantiene niveles adecuados de liquidez, a junio fue de 58.5%, mayor al porcentaje reglamentado. Los depósitos se incrementaron en 1.0% como resultado de las captaciones externas (4.2%).

Los préstamos netos del sistema registraron un saldo de 72,367.2 millones, 10.0% más con respecto a 2021, como resultado del incremento en líneas como: industria (16.1%), agricultura (12.6%) y actividades financieras y de seguros (10.2%). Mientras que los préstamos nuevos se incrementaron 57.4%; siendo más dinámicos los créditos de empresas financieras (107.1%), comercio (71.9%), minas y canteras (71.3%), agricultura (65.5%) y ganadería (55.7%). Las utilidades netas del sistema alcanzaron 739.7 millones, 41.3% más comparado con igual periodo de 2021. Los ingresos por intereses sumaron 1,203.8 millones, un incremento de 12.5%.

**Tabla 1.** *Resumen de los principales indicadores del Sistema Bancario Nacional: En junio de 2021 y 2022*

Detalle	2021	2022	Variación porcentual
Depósitos (en millones de B/.)	85,030.6	85,901.0	1.0
Locales	63,100.6	63,054.5	-0.1
Externos	21,930.0	22,846.5	4.2
Cartera crediticia neta (en millones de B/.)	65,803.7	72,367.2	10.0
*Locales	52,146.2	54,303.2	4.1
*Externos	13,657.5	18,063.9	32.3
Utilidad Neta (en millones de B/.)	257.8	739.7	41.3
Índice de liquidez (%)	62.9	58.5	-4.4
Tasa de morosidad (%)	1.4	1.7	0.3
Tasa de vencimiento (%)	2.0	2.7	0.7

Tomado de Superintendencia de Bancos de Panamá (2022).

### 3. El canal de Panamá

#### 3.1 Historia del Canal

La idea de unir los océanos Atlántico y Pacífico a través del Istmo de Panamá se originó en el siglo XVI, después de que Vasco Núñez de Balboa descubriera que solo una estrecha franja de tierra separaba los dos océanos. Sin embargo, tal idea no se hizo realidad hasta principios del siglo XX.

El Canal de Panamá fue construido en un lapso de diez años, a partir de 1904, tras la adquisición de los derechos y propiedades de la Compañía Francesa del Canal de Panamá por parte de Estados Unidos. En 1977, con la firma de los Tratados Torrijos-Carter, se estableció una asociación entre Estados Unidos y Panamá para la administración del Canal, en los tratados firmados por Omar Torrijos, jefe de gobierno de Panamá, y Jimmy Carter, entonces presidente de los Estados Unidos, se reconoció la soberanía de Panamá sobre la Zona del Canal, la cual quedaba sujeta a la legislación panameña, aunque se le otorgo a Estados Unidos los derechos para operar el Canal hasta el 31 de diciembre de 1999. A partir de esta fecha Panamá asumió la responsabilidad total por la administración, operación y mantenimiento del Canal y en la actualidad el canal es administrado por una entidad pública denominada Autoridad del Canal de Panamá, creada por la Constitución Política de la República de Panamá.

En el informe anual 2022 de la Autoridad del Canal de Panamá, el presidente de la Junta Directiva y ministro para Asuntos del Canal, Arístides Royo Sánchez señala la importancia de los Tratados Torrijos-Carter, por los cuales los panameños obtuvieron el control de la administración del Canal, control que les ha permitido a generar recursos públicos para la financiación del Estado en beneficio de los ciudadanos panameños (ACP, 2022, p. 2). En el informe se señala que, durante

la administración panameña, el Canal ha entregado al fisco B/.20,722.5 millones, y para el año 2023 estima entregar casi B/.2,500 millones, una diferencia notable comparada con los B/.1,878 millones que el país recibió durante los 85 años en los que el Canal estuvo bajo la administración del gobierno estadounidense.

### 3.2 La Cuenca Hidrográfica del Canal

La cuenca hidrográfica del Canal de Panamá es un área geográfica que abarca la red de ríos, arroyos y afluentes que alimentan el sistema acuático vinculado directa o indirectamente al Canal de Panamá. Esta extensa cuenca desempeña un papel vital en el equilibrio ecológico y el suministro de recursos hídricos para la región. Sus ríos principales, como el Chagres, juegan un papel fundamental en el funcionamiento del Canal, proporcionando el caudal necesario para el llenado de las esclusas y el mantenimiento de los niveles de agua adecuados.

El Lago Gatún es esencial para el funcionamiento de las esclusas del canal, actúa como un depósito de agua, permitiendo un control más eficiente del flujo de agua necesario para elevar y descender los barcos desde el océano Atlántico hacia el Pacífico, o viceversa (El país, 2016, párr. 3). Durante su travesía por el canal, los buques se elevan a la altitud del lago mediante el llenado de las esclusas y luego continúa su travesía a través del corte continental hacia el océano atlántico o pacífico.

**Figura 3.** *Funcionamiento de las esclusas del canal de Panamá*

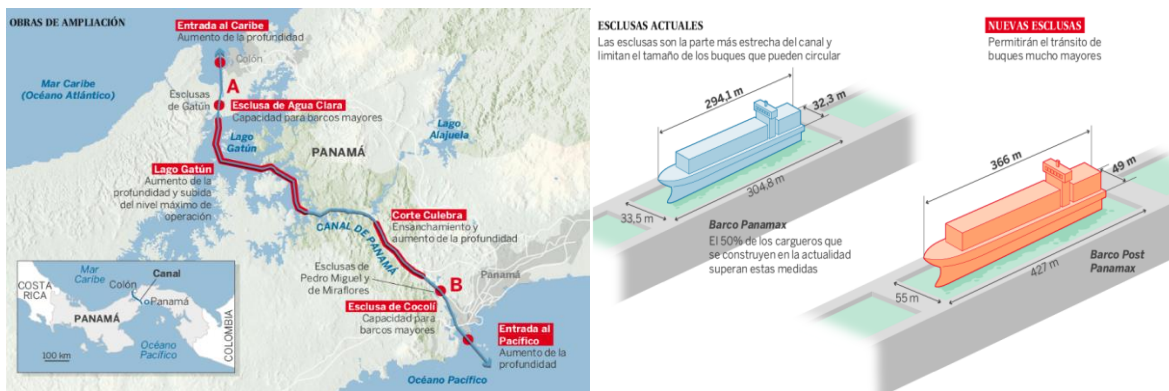


Tomado de El país de España (2016).

### 3.3 Ampliación del Canal

El canal de Panamá ha sido tan importante en la navegación comercial mundial que muchos barcos fueron construidos con las dimensiones máximas adecuadas para transitar sin problemas por el canal. Esos barcos recibieron la denominación de “Panamax”. Con el paso del tiempo y el aumento del comercio internacional los barcos se comenzaron a construir cada vez más grandes. Se denominó “Post Panamax” a los barcos que, por sus dimensiones, no podían atravesar el canal. Luego de la ampliación de 2016 la mayoría de esos barcos “Post panamax” pudieron comenzar a utilizar el canal de Panamá (El país, 2016, párr. 4). En la actualidad se construyen barcos con las dimensiones máximas que pueden circular por el canal ampliado. Se los denomina “Neo Panamax”, y tienen unas dimensiones máximas de 366 metros de largo, un ancho máximo de 49 metros y un calado máximo de 15 metros.

**Figura 4.** Ampliación del canal de Panamá



Tomado de EL país de España (2016).

El canal de Panamá se cruza en aproximadamente 9 horas, lo que reduce los tiempos de navegación, ya que antes de su construcción los barcos debían navegar hasta el estrecho de Magallanes, en el extremo sur de América, para cruzar del océano Atlántico al Pacífico. Con el

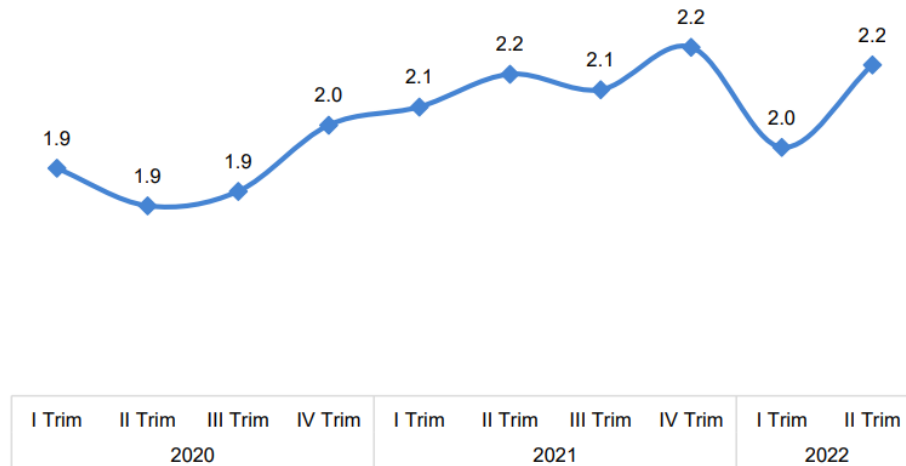
canal los buques solo deben transitar por una longitud de aproximadamente 80 km para cruzar de un océano al otro.

### **3.4 Actividad del Canal de Panamá**

En 2022 el canal atendió 14,132 tránsitos de buques, un 6.3 % por encima de la cifra del 2021, y 6.1 % por encima de los registrados en el 2020. Transitaron 518.5 millones de toneladas, un incremento del 0.4 % en comparación con el año 2021, y 8.4 % por encima del tonelaje registrado en el 2020. Los ingresos por peajes en el Canal de Panamá en el primer semestre del 2022 fueron de 1,493.5 millones, un incremento de 36.3 millones o 2.5% respecto al mismo semestre de 2021. Las toneladas transportadas aumentaron en 0.6%, por el aumento del paso de buques de gas licuado de petróleo (1.2%), según datos de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP, 2022, p. 24.).

El Sistema portuario nacional movió 53.6 millones de toneladas, 2.5 millones de toneladas o 4.4% menos, mermado por la disminución en la carga a granel (-6.3%) y contenerizada (-3.6%). Sin embargo, la carga general aumentó 41.7% durante este período. Las terminales portuarias movieron 4.2 millones de TEUs, con una disminución de 1.7% respecto al año 2021, como lo muestra la gráfica.

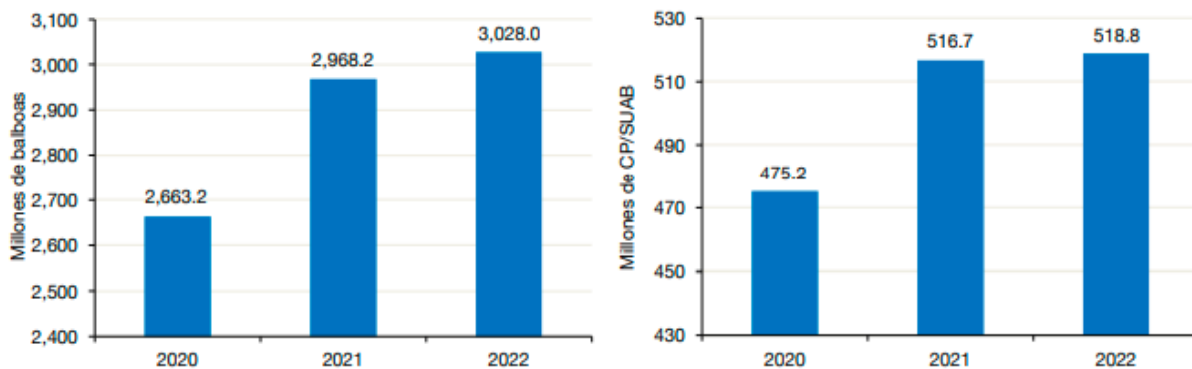
**Figura 5.** *Movimiento de contenedores en TEUs , por trimestre: Años 2020 – 2022 (En millones)*



Tomado de MEF, Instituto Nacional de Estadística y Censo (2022).

La autoridad del canal señala que por el canal de Panamá transita cerca del 3 % del comercio marítimo global, sirve de conexión a 180 rutas, en 170 países a través de 1,920 puertos a nivel mundial (ACP, 2022, p.12). Las principales rutas comerciales del Canal de Panamá en el 2022 por toneladas transportadas son la Costa este de los Estados Unidos - Asia, Costa este de los Estados Unidos - costa oeste de América del Sur, Costa oeste de América del Sur - Europa, Ruta América del Sur Intercostal y Costa este de América del Sur – Asia.

**Figura 6.** *Ingresos por peajes y tonelaje de buques - Año 2022*



Tomado de Autoridad del canal de Panamá (2022).

En 2022 el Canal registró 518.8 millones de toneladas CP/SUAB<sup>1</sup>, un incremento de 0.4 % en comparación con el tonelaje del año anterior. Los ingresos totales por peajes totalizaron 3.028.0 millones, un aumento del 2.0 %. El aumento del tonelaje estuvo impulsado por el segmento de buques portacontenedores que registró un alza de 6.6 % a 196.4M de toneladas CP/SUAB; le siguen los buques tanqueros con un incremento del 11.6 % a 72.6M de toneladas CP/SUAB y buques de pasajeros con un significativo incremento de 612.9 % a 6.1M de toneladas CP/SUAB en comparación con el año 2021 (ACP, 2022, p. 34). Aproximadamente el 72.1 % de la carga del Canal tiene como origen o destino los Estados Unidos, principalmente de la costa este y los puertos estadounidenses ubicados en el golfo de México. Los contenedores, tráfico de granos y energéticos son los principales productos que utilizan la ruta del Canal.

#### **4. Misión académica: Inteligencia Comercial & Supply Chain Management**

En conjunto, con la Universidad Latina de Panamá, la agencia EuroBusiness Misiones Académicas ofrece el programa de misión académica “inteligencia de negocios y gestión de la cadena de suministro” para los estudiantes de la Universidad Santo Tomás, en el cual se visitan los principales puertos de Panamá, las esclusas del atlántico y el pacífico del canal de Panamá, la principal bolsa de valores del país, las dos zonas de libre comercio más importantes y una de las empresas multinacionales establecidas en el país. La misión se desarrolla del 28 de abril al 4 de mayo en la ciudad de Panamá y en la provincia de Colon. A continuación, se detalla cada una de las visitas realizadas en la misión y posteriormente se contextualiza la actividad económica de cada

---

<sup>1</sup> El Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá (CP/SUAB) es un método de medición estandarizado utilizado para determinar el tonelaje de los buques que transitan a través del Canal de Panamá. Este sistema fue implementado para calcular las tarifas y los peajes que deben pagar los buques por utilizar la vía acuática.

entidad visitada, se muestran estadísticas de su operación y su importancia para la economía panameña.

#### 4.1 Puerto de Balboa y Hutchison Ports PPC

El puerto de Balboa está ubicado en la entrada del Pacífico y se considera la terminal de transbordo número uno de América Latina con una capacidad anual de 5 millones de TEUs, en él se realizan las actividades de embarque, desembarque y trasbordo de mercancías hacia la mayor parte del continente americano. El puerto cuenta con 40 hectáreas dedicadas al almacenamiento de contenedores y 5 muelles para barcos portacontenedores, opera con 25 grúas porticas (10 Post Panamax, 8 Panamax y 7 Super Post Panamax), y con más de 50 RTGs de patio que le permiten atender a los clientes. También tiene capacidad de recibir y despachar graneles secos y líquidos, así como carga especializada, disponiendo de un total de 3,612 conexiones para refrigerados.

**Figura 7.** Puerto de Balboa – Tomado de: *KLog.co. (2023)*



Las operaciones de trasbordo de carga contenerizada representan el 90.2% del total de movimiento de contenedores, mientras que el resto está dirigido al mercado local. Un acceso directo y único con el ferrocarril en el Pacífico de Panamá permite el trasbordo de contenedores con destino a los puertos de Colón. Entre los dos puertos se llevan a cabo operaciones de transporte

vía ferrocarril, como uno de los componentes más importantes de la plataforma logística de Panamá, se ofrece una capacidad de alrededor de 2,000 contenedores diarios con un promedio de entre 110 a 150 contenedores llenos y vacíos por viaje. El puerto es operado por Hutchison Ports PPC quien está a cargo de su administración junto con la terminal de Cristóbal en el lado Atlántico. Mientras que el puerto de Balboa tiene capacidad para movilizar 5 millones de TEUs, el Puerto de Cristóbal tiene la capacidad de manejar un total de 2 millones de TEUs anualmente. Hutchison Ports es el líder mundial en inversiones, desarrollo y operaciones portuarias, con una red de 54 puertos que abarca 25 países de Asia, Medio Oriente, África, Europa, América y Australia. En 2022, Hutchison Ports manejó, en conjunto, 84.8 millones de TEUs (Hutchison Panamá Ports, 2023, párr. 1).

#### **4.2 Zona económica especial Panamá Pacífico**

**Figura 8.** *Panamá Pacífico – Tomado de: Panamá Pacífico. (2023)*



La Zona Económica Especial de Panamá Pacífico constituye un territorio que no solo alberga actividades económicas, sino que también incluye espacios residenciales, instalaciones destinadas al entretenimiento y una extensa área natural protegida. La Zona especial es administrada por la entidad multinacional London & Regional Panamá, la cual supervisa el

desarrollo integral del proyecto. El lugar está ubicada a solo quince minutos de la Ciudad de Panamá. Esta área pretende incentivar y asegurar el flujo y movimiento libre de bienes, servicios y capitales, con la finalidad de atraer y promover las inversiones, la generación de empleos y hacer a la República de Panamá más competitiva en la economía global. Dentro de las empresas que operan en Panamá Pacífico, se destacan las oficinas corporativas y bancarias, centros de logística y telemercadeo, servicios de operaciones en el extranjero, industrias tecnológicas, así como instalaciones dedicadas a la reparación y mantenimiento de aeronaves y servicios de exportación. Entre las compañías presentes en el proyecto, se encuentran multinacionales como Dell Panamá, 3M y Caterpillar (Panamá, L. S, 2023, párr. 4). Las empresas se ubican en esta zona especial claramente por la tasa cero de impuestos, por la ventaja de una infraestructura bien organizada, porque cuenta con agua potable, excelente conexión eléctrica y de Internet a través de las telecomunicaciones submarinas, excelentes carreteras y eficientes medios de transporte.

#### **4.3 Centro de Simulación de Equipos Portuarios INADEH**

El instituto nacional de formación profesional INADEH es la entidad del Estado panameño en materia de formación profesional y capacitación laboral. El INADEH cuenta con el Centro de Simulación de Equipos Portuarios – Panamá Pacífico, escuela donde se forman los operadores de equipo portuario; para el aprendizaje, los operadores utilizan herramientas de aprendizaje y entrenamiento interactivo. Los estudiantes utilizan distintos simuladores para la capacitación profesional en las áreas de logística y marítima portuaria. La escuela cuenta con simuladores de montacarga, simuladores de grúa móvil, grúas porticas, grúas RTG y simulador de Reachstaker, para la capacitación de operarios que posteriormente se integraran al mercado laboral en las empresas portuarias (Militza. M. 2017, párr. 7).

**Figura 9.** *Equipo de simulación – Tomado de: Militza, M, (2017)*



Los estudiantes aprenden a operar los montacargas que se utilizan para las tareas de levantar y mover cargas de un lugar a otro en las fábricas o almacenes; La grúa móvil que se utiliza para levantar los contenedores y moverlos horizontalmente; Las grúas pórtico utilizadas para cargar y descargar contenedores en puertos y astilleros; Las grúas RTG utilizadas para manipular contenedores de manera tal que se pueden desplazar fácilmente; y los Reachstacker se utilizan para apilar y desapilar contenedores, así como para cargar y descargar camiones y vagones de ferrocarril.

#### **4.4 Manzanillo International Terminal (MIT)**

La terminal de Manzanillo está localizada en la costa Atlántica de Panamá, cerca de la entrada norte del Canal. Está interconectada con el área de bodegas más grande de la Zona Libre de Colón. Esta terminal es un gran complejo logístico que incluye una terminal de contenedores y de carga rodante, amplias áreas de almacenamiento de contenedores, un parque logístico y una plataforma multimodal que conecta servicios de transporte marítimo, terrestre y aéreo.

**Figura 10.** Puerto de Manzanillo, Panamá – Tomado de: *mitpan.com* (s.f.)



El puerto de Manzanillo es parte del sistema logístico en el movimiento de carga en todo el mundo, por ser una de las terminales portuarias más importantes de la región. La terminal conecta alrededor de 125 puertos a través operaciones de trasbordo (MIT, 2023, párr. 2), las estadísticas del puerto no solo muestran cifras locales, sino que son el reflejo del movimiento general de la carga a nivel mundial.

El área está equipada con más de 2,300 metros que comprenden 8 muelles. Estos están distribuidos en 6 muelles para operaciones de contenedores y 2 muelles para Ro-Ro. Los muelles de contenedores están equipados con 19 grúas porticas post-panamax y super post-panamax; más de 2,000 conectores refrigerados y un moderno sistema computacional de gestión de la terminal. El puerto cuenta con una capacidad de manejo de 3.5 millones de TEUs. Las operaciones de trasbordo representan el 85% de sus actividades contenerizadas.

#### **4.5 Canal de Panamá Centro de Visitantes de Agua Clara**

El centro de visitantes de Agua Clara está ubicado en la provincia de Colón. Brinda a los visitantes una experiencia sobre la operación y la historia del Canal de Panamá y su impacto en el comercio mundial. El lugar ofrece una vista privilegiada de las esclusas de Agua Clara, permitiendo a los visitantes observar de cerca el funcionamiento de la obra; mientras los buques van atravesando el canal por medio de las esclusas, se va narrando el tipo de buque, su origen, su

capacidad y mercancía que transporta. Además, el centro alberga exposiciones interactivas y audiovisuales que detallan el proceso de tránsito de embarcaciones y destacan los hitos más relevantes de la construcción del canal.

**Figura 11.** *Esclusas de Agua Clara – Tomado de: ACP, (2023)*



El Centro de Visitantes atrae a una gran cantidad de turistas, se estima que recibe aproximadamente medio millón de visitantes anualmente. Las esclusas de Agua Clara son esenciales para el tránsito de buques de mayor envergadura. Se estima que entre 30 y 40 buques cruzan el Canal de Panamá a diario, facilitando un flujo constante de comercio global y posicionando al canal como un nexo crucial en las rutas marítimas internacionales (ACP, 2023, p.35). Un componente esencial del sistema del Canal de Panamá es el Lago Gatún, una vasta extensión de agua creada artificialmente para facilitar la navegación a través del canal. Con una superficie de aproximadamente 425 kilómetros cuadrados, este lago actúa como un reservorio de agua dulce que permite mantener los niveles de los lagos y ríos cercanos, así como proporcionar el suministro de agua necesario para el funcionamiento de las esclusas.

#### 4.6 Canal de Panamá Centro de Visitantes de Miraflores

El centro de visitantes de Miraflores está ubicado en la región de la Ciudad de Panamá y al igual que el centro en Agua Clara ofrecen una experiencia educativa sobre el funcionamiento del Canal. Ofrece a sus visitantes exhibiciones, audiovisuales y demostraciones en vivo que detallan la ingeniería que hace posible las operaciones de tránsito de los buques, cerca de 2000 extranjeros visitan el canal cada día.

**Figura 12.** *Esclusas de Miraflores- Tomado de: Eric Mohl, (s.f.)*



Una de las ofertas de exhibición es la película que presenta la historia del canal en una sala de cine y se ofrece en dos idiomas, inglés y español. Por supuesto los visitantes pueden observar el funcionamiento del canal, el movimiento de las esclusas y el paso de los barcos. Las esclusas situadas en el Pacífico permiten el ascenso y descenso de buques provenientes en su mayoría del lejano oriente.

#### 4.7 Turismo en Panamá: Casco antiguo y Calzada de Amador

**Figura 13.** *Casco Viejo de Panamá – Tomado de: ATP, (2023)*



El Casco Antiguo de la Ciudad de Panamá, es un lugar histórico y cultural en el corazón de la capital. Allí, se encuentran edificaciones que narran la historia de Panamá desde su fundación. Otro referente turístico es Causeway, o Calzada de Amador, una franja de tierra que se extiende sobre el océano Pacífico, uniendo cuatro islas a través de una carretera de tres kilómetros. Este enclave ofrece vistas panorámicas de la entrada del Canal de Panamá y el skyline de la Ciudad de Panamá. El Causeway es un epicentro de actividades recreativas, con una amplia gama de restaurantes, tiendas de souvenirs, locales de entretenimiento y el Biomuseo, un museo dedicado a la biodiversidad de Panamá. Estos dos destinos son un ejemplo de la contribución significativa del turismo a la economía de Panamá.

Para entender más a detalle el impacto del turismo es necesario referirse a las estadísticas del transporte aéreo, que indican que para el primer semestre de 2022 se movilizaron 7.3 millones de pasajeros en el Aeropuerto Internacional de Tocumen. En junio de 2022 se inauguró la nueva terminal 2, con lo cual el Aeropuerto Internacional de Tocumen aspira a recibir a 25 millones de pasajeros al año (MEF, 2022, p. 26). Este aeropuerto opera vuelos desde y hacia más de 90 ciudades de América y Europa, cubriendo la mayor parte de Latinoamérica. Es también el Hub

principal de operaciones de Copa Airlines y centro de conexiones de Star Alliance para América Latina y el Caribe. La aerolínea COPA movió 6.2 millones de pasajeros en 2022, 3.5 millones o 129.6% más que en 2021.

**Tabla 2.** *Movimientos de pasajeros internacionales entre Enero y Junio 2023 por Tocumen.*

Mes	Contraloría			Tocumen S.A	
	Turistas	Excursionistas	Visitantes (T+E)	Desembarcados	Tránsito Directo
<b>Total</b>	<b><u>750,613</u></b>	<b><u>138,802</u></b>	<b><u>889,415</u></b>	<b><u>1,197,623</u></b>	<b><u>3,092,316</u></b>
Enero	137,304	24,636	161,940	210,916	543,636
Febrero	124,958	20,660	145,618	190,925	458,398
Marzo	141,888	23,012	164,900	207,910	528,045
Abril	117,215	22,468	139,683	174,027	521,630
Mayo	109,611	22,924	132,535	174,086	555,698
Junio	119,637	25,102	144,739	239,759	484,909

Tomado de Autoridad de turismo de Panamá (2023).

Según la autoridad de turismo de Panamá, en su informe de desempeño turístico, el sector turístico reportó entre enero y junio de 2023 un aumento en la llegada de visitantes Internacionales de un 55.1 % más que el mismo período del año 2022. Los ingresos turísticos alcanzaron los \$2,797.1 millones, lo cual representa un aumento del 22.9 % en comparación con el mismo período del año 2022 (ATP, 2023, p. 9). El tiempo promedio de estadía de un visitante en Panamá es de aproximadamente 8 días y está gastando en promedio por estadía un total de 2,092 balboas y diariamente unos 262 balboas promedio.

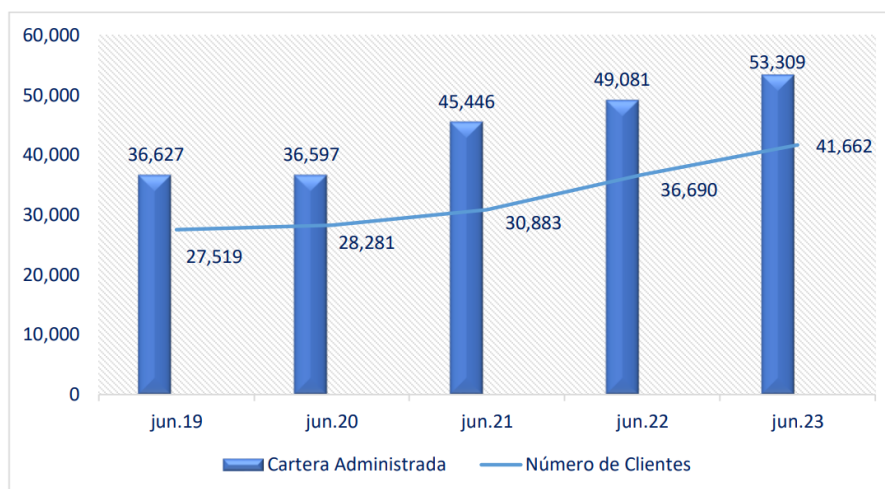
#### 4.8 Mercado de Capitales en Panamá

El mercado de capitales panameño a junio 2023 está integrado por los siguientes entes: Emisores (272), Entidades Autorreguladas (2), Casas de Valores (58), Asesores de Inversión (56), Administradoras de Inversión (20), Fondos de Pensiones (4), Sociedades de Inversión (59),

Operadores Remotos (6), Calificadoras de Riesgo (10) y Proveedores de Precio (1). Dando un total de 488 entes jurídicos regulados. Los Emisores al primer semestre del 2023 han registrado emisiones por el orden de los 980 millones de dólares, dándose una participación de 86% de nuevos emisores.

El pago realizado a los inversionistas a junio de 2023 fue de USD 1,545 millones de dólares segregados en: pago a capital USD 1,097 millones, pago a dividendos USD 179 millones y pago a intereses USD 269 millones (SBP, 2023, p. 27). En cuanto a las Entidades Autorreguladas, para este periodo Latinex realizo 5,026 transacciones por un monto de USD 2,980 millones de dólares, distribuidos en el mercado primario 50%, mercado secundario 38% y en recompras 12%. Del total negociado, la deuda corporativa lidero el mayor volumen en ambos mercados representando el 85%, mientras que la deuda gubernamental el 15%. En tanto, LatinClear mantiene su ritmo de crecimiento en custodia, y a junio 2023 alcanzo un total de USD 28,612 millones de dólares segregados en un 95% en custodia local y 5% en custodia internacional.

**Figura 14.** Casas de Valores, Cartera Administrada y Número de Clientes En millones de dólares.



Tomado de Superintendencia de Bancos de Panamá (2023).

A junio 2023 las casas de valores mantienen 41,662 clientes y administran una cartera por el orden de los USD 53,309 millones de dólares distribuida en un 48% en casas de valores subsidiarias de banco, 32% en casas bancos y en un 20% en casas de valores independientes. La custodia de la cartera administrada por las casas de valores se encuentra distribuida en custodios procedentes de Panamá 46%, Estados Unidos 44% y otros países 10% (SBP, 2023, p. 29).

#### 4.9 Bolsa Latinoamericana de Valores (Latinex)

Latinex es una empresa privada con tenencia pública de sus acciones que se constituyó con el objetivo de operar un mecanismo centralizado de negociaciones bursátiles, es un mercado organizado en el que compradores y vendedores de valor realizan sus intercambios. Las transacciones que se realizan solo pueden ser ejecutadas por funcionarios corredores de valor que están autorizados para realizar estas funciones. Para realizar las transacciones la Bolsa Latinoamericana utiliza un sistema de transacciones electrónicas el cual permite realizar en tiempo real las transacciones bursátiles de manera rápida y sistemática, estas transacciones se realizan de lunes a viernes de 10.00 a.m. a 3.00 p.m.

**Tabla 3.** *Volumen mensual de Negociación - Mercado Primario Enero a Agosto – 2023*

AÑO 2023 - Mercado Primario (En millones de USD)									
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Acumulado
Acciones	-	-	-	-	-	-	4,06	-	4,06
Acciones de Fondo	51,44	6,55	9,48	6,26	4,26	23,30	2,93	6,81	111,04
Acciones Preferentes Acumulativas	-	-	0,68	0,09	0,33	0,24	0,07	0,51	1,92
Acciones Preferidas	0,40	0,03	0,36	-	0,03	0,09	-	0,15	1,06
Bonos	47,41	154,50	44,93	116,01	35,40	160,57	53,28	94,15	706,25
Bonos - SVS	-	-	-	-	-	-	-	125,51	125,51
Bonos del Tesoro	-	-	-	-	-	-	691,47	-	691,47
Bonos Hipotecarios	18,59	14,59	13,48	11,82	6,15	11,63	13,26	16,82	106,31
Certificados de Participación Fiduciaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Letras del Tesoro	-	41,00	31,48	31,26	26,95	35,03	21,73	28,23	215,67
Notas Corporativas	11,85	0,03	4,06	4,86	4,83	1,71	3,55	10,00	40,89
Notas del Tesoro	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valores Comerciales Negociables	34,98	89,68	137,41	76,17	108,24	116,80	25,69	92,44	681,40
<b>TOTAL</b>	<b>164,67</b>	<b>306,37</b>	<b>241,87</b>	<b>246,46</b>	<b>186,19</b>	<b>349,36</b>	<b>816,04</b>	<b>374,63</b>	<b>2.685,59</b>

**Tabla 4.** *Volumen mensual de Negociación - Mercado Secundario Enero a Agosto – 2023*

AÑO 2023 - Mercado Secundario (En millones de USD)									
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Acumulado
Acciones	18,19	105,86	9,61	8,83	21,54	39,05	8,59	8,84	220,52
Acciones de Fondo	9,14	11,10	9,06	39,37	13,69	13,69	11,96	10,59	118,61
Acciones Preferentes Acumulativas	0,32	0,23	0,80	0,13	0,08	0,02	0,32	0,56	2,45
Acciones Preferidas	0,37	0,09	0,89	0,25	-	0,07	0,56	0,23	2,46
Bonos	18,05	10,33	27,37	8,14	42,30	16,06	22,63	9,81	154,68
Bonos del Tesoro	27,11	21,56	50,10	428,45	20,26	9,09	54,18	22,46	633,21
Bonos - SVS	-	-	0,01	-	-	-	-	0,25	0,26
Bonos Hipotecarios	0,19	1,50	1,02	1,10	1,13	0,34	0,47	0,75	6,50
Bonos de Deuda Publica Externa	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Certificados de Participación Fiduciaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Letras del Tesoro	-	-	-	-	-	7,48	-	-	7,48
Notas Corporativas	0,01	0,09	0,16	0,06	0,11	0,17	0,24	1,00	1,85
Notas del Tesoro	16,86	13,89	3,59	4,56	20,66	73,29	11,88	1,47	146,20
Valores Comerciales Negociables	1,40	0,70	1,13	0,40	0,12	1,49	0,33	0,48	6,05
<b>TOTAL</b>	<b>91,65</b>	<b>165,35</b>	<b>103,75</b>	<b>491,28</b>	<b>119,90</b>	<b>160,74</b>	<b>111,16</b>	<b>56,45</b>	<b>1.300,28</b>

Adaptado de Bolsa Latinoamericana de valores (2023).

El mercado de valores es un mecanismo integrante del sistema financiero, este está compuesto por el mercado primario y el mercado secundario. El mercado primario es aquel en donde se realiza la colocación de nuevos instrumentos mientras que el mercado secundario es donde se negocian los valores anteriormente colocados. Los participantes del mercado de valores son los emisores que captan recursos a través de este mercado, los inversionistas que buscan diferentes alternativas de inversión y corredores de valores e intermediarios entre otros. Como se puede observar en la tabla el volumen total negociado durante los primeros 8 meses del año en el mercado primario es de 2.685 millones de dólares y en el mercado secundario es de 1,300 millones (Latinex, 2023). En la bolsa se negocian instrumentos de capital tales como acciones comunes, preferidas, acciones de fondo. Así como también instrumentos de deuda tales valores comerciales negociables, letras y notas del tesoro, Bonos corporativos, hipotecarios, agropecuarios, agroindustriales, turísticos, forestales y bonos del Estado entre otros. Además de todos los instrumentos que cumplan con los requisitos para constituirse en un título valor.

#### 4.10 Zona Libre de Colón – ZLC

Es la segunda zona franca más grande del mundo y la más grande de América, está localizada a minutos de los tres mejores puertos de carga del Atlántico, ideal para acceder a los mercados de Centroamérica, el caribe y la comunidad Andina. Enfocada como centro de distribución regional, ofrece una plataforma logística integrada por puertos de clase mundial, ferrocarril, autopista y aeropuerto. La Zona tiene 1,064.5 hectáreas, localizada en la costa caribeña de Panamá en la provincia de Colón. El objetivo de la zona franca es promover e incentivar el comercio exterior, alcanzando una disminución en el precio de los productos extranjeros a la industria nacional y al consumo de las regiones a las cuales se envían los productos. Por esto, cuentan con un régimen de exenciones tributarias y aduaneras, gracias a los cuales las personas, empresas e instituciones pueden acceder a atractivas ventajas y condiciones para el desarrollo de su negocio.

**Figura 15.** *Movimiento comercial en Toneladas y en balboas en la ZLC - Primer semestre de 2022*

MOVIMIENTO COMERCIAL ENERO-JUNIO 2022 EN VALOR (Millones de balboas)							
DETALLE	2019	2020	2021	2022	Var % 22/19	Var % 22/20	Var % 22/21
IMPO	4,394.0	3,115.3	3,887.4	5,104.1	16.2	63.8	31.3
REEXP.	4,791.6	3,373.6	4,339.1	5,272.2	10.0	56.3	21.5
TOTAL	9,185.6	6,488.9	8,226.5	10,376.3	13.0	59.9	26.1
MOVIMIENTO COMERCIAL ENERO-JUNIO 2022 EN PESO (Miles de Toneladas Métricas)							
DETALLE	2019	2020	2021	2022	Var % 22/19	Var % 22/20	Var % 22/21
IMPO	407.8	331.7	405.7	483.2	18.5	45.7	19.1
REEXP.	365.0	282.7	364.0	419.2	14.8	48.3	15.2
TOTAL	772.8	614.4	769.7	902.4	16.8	46.9	17.2

Adaptado de Zona libre de Colon (2022).

La ZLC es ideal para establecer y potenciar negocios de importación, exportación, almacenaje, venta, comercialización, distribución y servicios logísticos de valor añadido,

almacenaje, embalaje, envasado, etiquetado, clasificación y exhibición. Estas actividades son atractivas para empresarios, inversionistas y turistas. Por esta razón existen más de 2.600 empresas establecidas en este sector (ZLC, 2023, párr. 10), la actividad más común en la Zona libre es la reexportación, puesto que su ubicación en el centro de las Américas permite que sea un lugar de tránsito libre de impuestos donde las mercancías pueden permanecer y estar cerca de quienes serán posteriormente sus compradores y consumidores finales en los países de Centro, Sur y Norteamérica. En las estadísticas del año 2022 se puede notar que, en el primer semestre de 2022 la actividad comercial acumulada registró un total de 10,376.3 millones, representando un incremento del 26.1% con relación al primer semestre del 2021, el cual cerró la actividad con un total acumulado de 8,226.5 millones. Igualmente, el manejo de carga acumulada para el primer semestre 2022 registro un movimiento de 902.4 mil toneladas métricas, representando un incremento del 17.2%, qué en comparación al mismo periodo del año 2021, el cual registró un manejo de carga acumulada de 769.7 mil toneladas métricas.

#### **4.11 Hub Humanitario: Centro Logístico Regional de Asistencia Humanitaria**

El Hub Humanitario ubicado estratégicamente en territorio panameño cuenta con una infraestructura destinada a coordinar y agilizar la respuesta ante emergencias y desastres naturales en América Latina y el Caribe. Su enfoque integral incluye instalaciones para almacenamiento y distribución de suministros vitales, así como espacios de capacitación y coordinación para profesionales y organizaciones dedicadas a la asistencia humanitaria. El Hub Humanitario no solo representa un testimonio de la determinación de la región para enfrentar adversidades, sino también un símbolo de colaboración internacional y de esperanza para las comunidades afectadas por crisis humanitarias. El complejo logístico se localiza dentro del Área Económica Especial

Panamá Pacífico y cuenta con un área total de 6.12 hectáreas ubicadas de forma contigua a la pista del Aeropuerto Internacional Panamá Pacífico y con una alta conectividad con los más importantes puertos de carga contenerizada ubicados en Panamá y Colón.

**Figura 16.** *Centro Logístico Regional de Asistencia Humanitaria (CLRAH).*



Tomado de Ministerio de Gobierno, Republica de Panamá (s.f.)

El Hub Humanitario es un centro de vital importancia para la gestión de emergencias. Alberga tres edificios clave: el UNHRD (United Nations Humanitarian Response Depot), operado por las Naciones Unidas, que se dedica al almacenamiento y distribución ágil de suministros esenciales en situaciones de crisis; el edificio del Sistema de Protección Civil de Panamá, centro neurálgico de coordinación y toma de decisiones para la gestión de emergencias a nivel nacional; y el espacio de la Cruz Roja Internacional, que despliega operaciones de socorro y almacenamiento de suministros médicos (Mingob Panamá, 2023, párr. 2). Estos edificios juntos fortalecen la capacidad de respuesta ante desastres y consolidan a Panamá como un punto de apoyo esencial en la región para situaciones de emergencia y desastres humanitarios.

#### 4.12 Sede Regional para América Latina y El Caribe, Compañía 3M

La Minnesota Mining & Manufacturing Company, conocida mundialmente como 3M, es una multinacional conocida por su constante innovación y su diversidad de productos. Fabrica productos para la industria manufacturera, como cintas adhesivas industriales y recubrimientos especializados, insumos esenciales en el ámbito de la atención médica, como apósitos, sistemas de esterilización y dispositivos de diagnóstico. También, en el ámbito de la electrónica, 3M desarrolla componentes fundamentales, como cintas conductoras y materiales para pantallas táctiles. La empresa ha establecido una sólida reputación gracias a su dedicación a la investigación y desarrollo, ofreciendo soluciones para el correcto funcionamiento de los procesos de las fábricas y materiales futuristas que facilitan el trabajo en variedad de sectores industriales.

**Figura 17.** *Planta de manufactura de 3M en Panamá Pacífico*



Tomado de Pardini, (2020).

La compañía cuenta con más de 89.000 empleados en 70 países y con un volumen de ventas mundial que supera los 30.000 millones de dólares en 200 países, sus marcas más conocidas son Scotch, Post-it, Scotchgard, Nexcare o Thinsulate (3M España, s.f.). En la empresa trabajan científicos e investigadores que usan 46 plataformas tecnológicas que les permiten constantemente

seguir innovando. Las innovaciones de 3M, que incluyen más de 55.000 productos, llegan a todo tipo de ámbitos, desde oficinas y hospitales hasta carreteras y fábricas. Las investigaciones de 3M la han llevado a especializarse en más de 45 tecnologías principales, empleando a 8300 investigadores y logrando más de 105.000 patentes registradas.

## **5. Conclusión**

El análisis de la economía de Panamá y sus componentes clave revela un panorama de crecimiento, estabilidad y oportunidades para el establecimiento de nuevas empresas. El Canal de Panamá, obra esencial para la actividad económica del país, persiste como un elemento clave también para el comercio global, conectando continentes y facilitando flujos comerciales de vital importancia. Las zonas libres, como la Zona Libre de Colón y la Zona de Panamá Pacífico, han impulsado la inversión y el comercio, fortaleciendo la posición estratégica de Panamá en el mercado internacional. El sector financiero, caracterizado por una sólida infraestructura bancaria y un sistema dolarizado favorable para la inversión extranjera y la negociación de activos en el mercado de valores, proyecta también una imagen de estabilidad para los inversionistas. También, muchas empresas multinacionales encuentran en Panamá un entorno propicio para establecer sus operaciones y aprovechar su ubicación privilegiada. Al mismo tiempo que el turismo sigue en constante crecimiento, aportando a la economía y diversificando las fuentes de ingreso para los panameños. En conjunto, todos estos elementos definen a Panamá como un actor influyente en el escenario económico global con condiciones únicas y favorables cuyo potencial se proyecta aumentar gradualmente con el paso del tiempo y que en definitiva presenta múltiples oportunidades para el desarrollo de las empresas y los negocios internacionales.

### Referencias

- 3M España. (s. f.). *La historia de 3M*. MMM-ext. [https://www.3m.com.es/3M/es\\_ES/3m-espana/historia/](https://www.3m.com.es/3M/es_ES/3m-espana/historia/)
- Autoridad de turismo de Panamá (2023). *Análisis del desempeño turístico, reporte de enero a julio de 2023*. Recuperado el 1 de noviembre de 2023. <https://www.atp.gob.pa/wp-content/uploads/2023/10/ANALISIS-WEB-enero-a-julio-2023.pdf>
- Canal de Panamá (2023). *Centro de Visitantes de Agua Clara*. <https://visitcanaldepanama.com/es/sitios-de-interes/centro-de-visitantes-de-agua-clara/>
- Canal de Panamá. (2022). *Informe anual 2022*. <https://pancanal.com/wp-content/uploads/2023/01/Informe-2022.pdf>
- Ferrer, R. (2016, 19 junio). *La ampliación del canal de Panamá*. El País. [https://elpais.com/elpais/2016/05/18/media/1463580181\\_843203.html](https://elpais.com/elpais/2016/05/18/media/1463580181_843203.html)
- Hutchison Panamá Ports. (2023, 5 mayo). *Conoce PPC*. <https://www.ppc.com.pa/conoce-ppc/>
- KLog.Co. (2023, 18 agosto). *Puerto de Balboa: historia y proyecciones del terminal*. <https://klog.co/blog/puerto-de-balboa-historia-y-proyecciones-del-terminal>
- Latinex. (2023). *Volumen mensual de negociación*. <https://www.latinexbolsa.com/es/actividad-bursatil/estadistica/volumen-mensual-de-negociacion/>
- Longley, A. (2023, August 22). *Cómo la sequía que afecta al Canal de Panamá está afectando al comercio global*. Bloomberg Línea. <https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/panama/la-sequia-que-afecta-al-canal-de-panama-esta-afectando-al-comercio-global/>
- Manzanillo International Terminal. (2023). *Estadísticas / TEUs movidos*. <https://www.mitpan.com/>

Militza. Marin. (2017, 27 septiembre). UTP-INADEH firman convenio de cooperación. Universidad Tecnológica de Panamá. <https://utp.ac.pa/utp-inadeh-firman-convenio-de-cooperacion>

Ministerio de Economía y Finanzas. (2023). *Informe Económico y Social, al primer semestre de 2022*. pág. 12. <https://www.mef.gob.pa/wp-content/uploads/2023/05/MEF-DAES-Informe-Economico-y-Social-Segundo-Trimestre-2022.pdf>

Ministerio de Gobierno, Panamá. (2023). *Centro Logístico Regional de Asistencia Humanitaria*. <https://www.mingob.gob.pa/hub-humanitario/usuarios/>

Panamá Pacífico. (2023, 4 julio). *El espacio para liberar tu potencial*. <https://www.panamapacifico.com/>

Panamá, L. S. (2023). *Ventajas de situar tu empresa en la zona económica especial Panamá Pacífico*. Legal Solutions Panamá - Abogados. <https://legalsolutionspanama.com/blog/las-ventajas-de-situar-su-empresa-en-la-zona-economica-especial-panama-pacifico-en-panama/>

Pardini, Jose Alejandro. [@RojasPardini]. (15 de mayo de 2020). *Recorrí la planta de manufactura de @3M en @panamapacifico donde observé las mejores prácticas y nuevas medidas de seguridad* [Tweet]. Twitter. <https://twitter.com/RojasPardini/status/1261462078809833475>

Superintendencia de Bancos de Panamá. (2023). *Informe de estabilidad financiera, I semestre de 2023*. [https://www.superbancos.gob.pa/analitica/data/otros/IAB\\_es.pdf](https://www.superbancos.gob.pa/analitica/data/otros/IAB_es.pdf)

Zona Libre de Colon. (2023). *Sobre Nosotros*. <https://www.zolicol.gob.pa/sobre-nosotros/>