JBS JOURNAL BUSINESS SCIENCE

Journal Business Science
https://revistas.uleam.edu.ec/index.php/business_science

ISSN impreso 2737 - 6184 / ISSN electrónico 2737 - 615X

HUB LOGÍSTICO DE PANAMÁ Y SU IMPACTO EN LAS AMÉRICAS

PANAMA'S LOGISTICS HUB AND ITS IMPACT ON THE AMERICAS

Mariana Bustamante Chong[1]; César Bustamante Chong [2]; Vanessa Caamaño Bustamante [3]

Universidad Estatal del Sur de Manabí[1], Jipijapa-Ecuador
Universidad Tecnológica ECOTEC[2]; Guayaquil-Ecuador
Universidad San Gregorio de Portoviejo[3], Portoviejo-Ecuador

mebuschong@hotmail.com[1]; cbustamante@ecotec.edu.ec[2]; vecaamano@sangregorio.edu.ec[3]

Mariana Bustamante Chong[1] https://orcid.org/0000-0002-5815-3267
César Bustamante Chong [2] https://orcid.org/0000-0003-0150-1088
Vanessa Caamaño Bustamante [3] https://orcid.org/0000-0003-4171-5881

Recibido: 30/10/2020 **Aceptado: 17/12/2020**

Código Clasificación JEL: D2, D20.

Resumen

El siguiente artículo tiene por objetivo presentar un análisis en el hug logístico de Panamá y su impacto en las Américas, las organizaciones permanentemente están presentes, en la unificación del hombre para lograr metas y objetivos, constituyendo un elemento fundamental para su desarrollo, rol importante en el progreso de un país teniendo incidencia en la acción de personas, consideradas trascendental en el entorno social que envuelve la vida humana. Investigación documental bibliográfica donde se estudian teorías, conceptualizaciones y criterios referentes al Hub logístico de Panamá y su impacto en las Américas. Los autores creen en síntesis que los elementos del hug logístico de Panamá y su impacto en las Américas son convenientes que estén de forma interconectada y no como elementos aislados, debiéndose utilizar la triangulación para integrar resultados esperados e investigativos, pudiendo ser utilizados como guías para desplegar estrategias de recompensas en centros de conexiones y logística de distribución.

Palabras claves: competitividad global, aumento de la productividad, cadena de suministro, logística, reconocimiento comercial.

Abstract:
The following article aims to present an analysis in the logistic hug of Panama and its impact on the Americas, the organizations are permanently present, in the unification of man to achieve goals and objectives, constituting a fundamental element for its development, important role in the progress of a country having incidence in the action of people, considered transcendental in the social environment that involves human life. Bibliographic documentary research where theories, conceptualizations and criteria referring to the logistic Hub of Panama and its impact in the Americas are studied. The authors believe in synthesis that the elements of the logistic hug of Panama and its impact in the Americas are convenient to be interconnected and not as isolated elements. Triangulation should be used to integrate expected and investigative results, being able to be used as guides to deploy reward strategies in connection centers and distribution logistics.

Keywords global competitiveness, increased productivity, supply chain, logistics, trade recognition.

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

Introducción

El lugar 37 entre las 138 economías que se estiman en suministrar la dirección hacia las nuevas tecnologías es una de las razones más trascendentales para que Panamá sea evaluada como hug logístico y tenga impacto en las Américas, Panamá asimismo ocupa el puesto 53 con capacidad para la innovación, haciéndolo un buen punto de partida para enfrentar los desafíos en materia de desarrollo tecnológico y digital, de acuerdo a información obtenida del reportaje de Competitividad Global 2017-2018, que efectúa cada año el Foro Económico Mundial (WEF siglas en inglés).

La palabra logística proviene de la etimología griega "Logistikos" que significa cálculos, razonamiento, se ha desempeñado desde la existencia del hombre, sin embargo, el término como tal se instauró en el campo militar determinado como el conjunto de medios y métodos para llevar a cabo los diferentes procesos del lugar (abastecimiento, almacenamiento, transporte y distribución) (S., 2016).

En el presente artículo se detalla primero un acercamiento a la situación objeto de estudio, todo esto con el fin de puntualizar la importancia que tiene la investigación en el hub logístico de Panamá y su impacto en las Américas.

En la segunda parte todo lo concerniente a conceptos básicos y primordiales que permiten obtener los fundamentos y bases necesarias, que describe la importancia, objetivos, componentes y herramientas útiles para la comprensión y el desarrollo de un hub logístico en Panamá, detallándose el diagnóstico situacional de dicho proceso en las Américas objeto de estudio, en el cual se utilizó método deductivo, con el fin de obtener información relevante y coherente que, sirvió de base para fundamentar las conclusiones de los hechos observados en los diferentes entornos correspondientes a las variables investigadas del ensayo.

El Objetivo del presente trabajo es: Identificar los trascendentales procesos que demuestran los métodos, maquinaria especializada y procesos con los que cuenta y con los que ha conseguido establecer y posicionar una ventaja competitiva en los movimientos comerciales y económicos, y sobre todo el impacto de la logística favorable en la república de Panamá.

Referencias bibliográficas

Se consideran algunas variantes importantes que integran todo un eje logístico e inversionista, entre las principales están la infraestructura, que es el conjunto de obras y servicios que funcionan de manera correcta y concreta, otra variante es la infraestructura vial considerada como medio para llevar a cabo la conectividad terrestre para transporte de personas y carga, permitiendo realizar actividades productivas, Panamá es un país con disposición a las mejores condiciones infraestructurales, por medio del canal de Panamá, para atender las necesidades de los inversionistas y sus ciudadanos, por lo tanto es una buena referencia para lograr un incremento en la productividad.

Según Sánchez (2008) las obras de infraestructura se enfatizan por la distribución de redes, de modo que, estas clasificaciones terminan difuminándose en la predisposición que por ejemplo la construcción de carreteras en una ciudad puede mejorar el acceso y la conexión con el resto del país y el mundo, por tanto, la infraestructura conlleva al desarrollo económico, social, ambiental.

La infraestructura es importante para los países porque permite medirse a nivel mundial, como la calidad de vida de las personas, la conectividad a nivel mundial, incentiva a la inversión extranjera directa, a realizar negocios e interés particulares cuando el país posee buena conectividad y soluciones tanto viales como de obras. Se requiere invertir más y mejor y para conseguir este resultado se debe revisar constantemente la forma en que se planifican, evalúan y monitorean las obras del estado, para asegurarse que esas inversiones tengan el impacto social esperado (Cipoletta, 2010).

La teoría de la competitividad existe cuando hay complemento de desarrollo y competitividad, y habiendo infraestructura hay desarrollo exponencial, que va conjuntamente con el comercio y crecimiento económico.

De acuerdo a Smith, el país superior le correspondería exportar y especializarse en los bienes donde tiene mayor ventaja absoluta, y el país inferior debería exportar y especializarse donde tuviera la menor desventaja, en consecuencia, un país tan superior no tendría beneficios del comercio internacional (Buendía, 2013).

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

Para llegar a ser un país superior o desarrollado se debe exportar productos o servicios que mejor hace dicho país e importar lo que no se tiene o está en desventaja, sin embargo, muchos países fabrican todo y bien y sus políticas internas permiten que sus trabajadores trabajen menos, por tanto, sus productos están más baratos a la venta que el resto ganándole la competencia. Para Porter (1999, p.170) esta teoría no se cumple en sectores y países avanzados por la globalización de la competencia y por el desarrollo tecnológico.

Porter aplica un nuevo concepto, la competitividad de una nación depende de su industria para innovar y mejorar, las empresas ganan ventajas entre sus competidores debido a la presión y el reto, enfocando en la eficiencia y eficacia en la distribución. El diamante de Porter es el modelo que determina los factores que forjan a los países más competitivos y por intermedio del cual logran el éxito empresarial.

Según Hathcock (2013) los límites de la República de Panamá considerado un país pequeño y ubicado en centro América son: al norte limita con el océano Caribe, al sur con el océano Pacífico, al este limita con la república de Colombia y al oeste con la república de Costa Rica.

Para Hathcock (2013) Panamá se ha industrializado desde la Segunda Guerra Mundial a pesar de haber sido un centro comercial durante siglos, de tal manera que, la generación del sector de servicios, especialmente la banca es aproximadamente el 83% del PIB, el 2.7% está representada por la agricultura, el 14.3% aproximadamente corresponden a la industria. La actividad de los Estados Unidos en Panamá representaba el 5% del PIB antes de la década de 1990. En el año 2016 se estimó en 4.5% la tasa de desempleo, de una fuerza laboral de más de 1.61 millones.

Además, el autor manifiesta que, básicamente en ciudad de Panamá y en Colón se agrupan la mayor parte de las actividades industriales, aprovechando la idoneidad de su ubicación para la producción, almacenamiento y la exportación de productos manufacturados. Centrando el comercio en la importación de maquinaria y combustibles fósiles, especialmente de los Estados Unidos, mientras que, exporta madera, acero, desechos de hierro, mariscos y frutas. Los empresarios comerciales más relevantes incluyen a Alemania, China, Estados Unidos, Países Bajos y otros países de América Central.

Panamá se conserva en etapa de transición de una economía apoyada en la eficiencia, establecida en la innovación y tecnología, esta etapa le permite el desarrollo siendo la meta de todos los países, a pesar de que, en el año 2016, disminuyó ocho posiciones con relación al año 2017, continua entre las primeras 50 economías más competitivas del mundo (Negocios, 2017).

Ciudad de Panamá

El sector logístico de la república de Panamá es consecuencia de su posición estratégica, así como también el obtener reconocimiento y posicionamiento por la infraestructura tanto vial como aeroportuaria, tecnología de élite e ingeniería de altura al contar con el canal, consiguiendo que el transporte marítimo y aéreo se fortalezcan y unifiquen, permitiendo conectividad entre los países eficaz y eficiente, viéndose reflejado en el impacto a nivel mundial y el crecimiento comercial y económico de Panamá.

Ciudad de Panamá es la capital de la República de Panamá, en ella reside la sede del gobierno nacional, así como también otras instituciones gubernamentales y una gran cantidad de embajadas y consulados de prestigio. Con una superficie de 2.245 km2 y según censo poblacional del año 2010 alcanza casi el millón y medio de habitantes en su área urbana, es la ciudad más grande y poblada, localizada a los costados del golfo de Panamá, y al este de la desembocadura del canal de Panamá en el océano Pacífico. Las autoridades de Panamá siempre han mantenido su interés por transformar al país en un hub tecnológico (centro de conexiones), aprovechando su situación estratégica, las ventajas fiscales para las compañías del sector y su desarrollo en materias como “cibertech” (Alfredo, 2014).

Otro elemento que invita al optimismo y que puede impulsar la corrección de algunos problemas estructurales como la brecha digital, es el contexto económico que se dibujó en el 2018, y que, en el año 2019, a nivel de América latina y el Caribe es considerado como el país de mayor crecimiento. El país creció en un 5,5% en el 2018 con respecto al 2017, aunque el análisis del prestigioso Adolfo Quintero sostiene que el país creció en un 6,3%.

Panamá desde hace más de un siglo de manera orgánica es un sistema coordinado que posee un conjunto de componentes logísticos, se encuentra bien entrelazado a través de una red de interconexión que contiene carreteras principales como la carretera transístmica y la Panamericana, corredores y autopistas, incluidos puertos, aeropuertos, zonas económicas especiales convirtiendo al país en un trascendental hug

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

para la comercialización regional e internacional, su ubicación geográfica junto a la expansión y continuo progreso de magnas infraestructuras, originan grandes expectativas a considerar al país como un centro viable de distribución para los mercados de Estados Unidos, Canadá y América latina tanto a nacionales como a extranjeros.

También posee una de las más avanzadas infraestructuras aeroportuarias de América latina, el aeropuerto internacional Tocumen por estar en Panamá y su excelente localización geográfica conecta a América del Norte y del sur convirtiéndose en un significativo hug.

Considerado como una de las maravillas del mundo moderno el canal de Panamá constituye una de las piedras angulares del crecimiento y desarrollo social del país, permitiendo la vinculación de dos océanos y el comercio marítimo de bienes internacionales a todos los continentes, articulando de modo competitivo todos los mercados especialmente a Asia, Europa, América del Norte y Sur, circulando un gran número de mercancías que van desde productos básicos hasta bienes manufacturados y de alta tecnología. El ferrocarril tiene como principal rol transportar a modo de enlace contenedores entre puertos del Atlántico y el Pacífico.

El establecimiento de áreas especializadas en el almacenamiento y otras operaciones logísticas hacen que, Panamá a pesar de ser un país pequeño tenga una estrecha interacción entre los diferentes activos, produciendo accesibilidad a servicios de transporte de clase mundial, complementada a una tradición comercial histórica.

El centro de distribución natural para los mercados regionales de América Central, Sur y el Caribe lo constituye la zona libre de Colón, concretamente la ciudad de Colón por estar localizada en el punto central de las Américas
hacia la entrada Atlántica del canal de Panamá.

El objetivo principal de esta zona es promover el comercio internacional bajo un marco de beneficios fiscales. Las actividades están orientadas al comercio al por mayor y a otras actividades logísticas y bancarias que le brindan apoyo.

Se localiza rodeada de cuatro puertos especializados en carga contenerizada, dos estaciones de cruceros, un aeropuerto internacional que continua en construcción y una estación de ferrocarril. Esta plataforma multimodal está interconectada con una red de carreteras y autopistas.

En Panamá se han instituido una gran cantidad de centros logísticos, valiéndose de las facilidades multimodales existentes y la conectividad del país hacia los diferentes mercados de la región por parte de desarrolladores nacionales e inversionistas internacionales (Panamá, 4 de agosto de 2018). Esto, porque según Central América (Data, 2017) la economía de Panamá actualmente se ha consolidado gracias al desarrollo sostenible, lo cual ha traído como consecuencia la reducción de la pobreza y el aumento de los ingresos de sus habitantes, de acuerdo al estudio realizado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

Y es que, en las zonas habitadas por indígenas la pobreza es superior al 70% y la extrema pobreza supera el 40%, prevaleciendo las desigualdades económicas y sociales (Mundial, 2018).

Así, en el primer trimestre de 2017, la economía del país creció un 5,6% según el comunicado del Ministerio de Panamá, siendo la actividad de más influencia el transporte, almacenamiento y comunicación con un 11,8%, mientras que, las de menos incremento fueron la industria manufacturera (1,5%), la agricultura (1,1%) y la pesca (-3.1%) (Data, 2017).

Panamá tiene distintas conectividades por ser punto estratégico, siendo la conectividad su mayor ventaja competitiva, impactando en el crecimiento económico del país, la marítima, aérea, telecomunicaciones y la financiera, se cuentan entre las 26 conectividades (Panamá, 30 de mayo de 2017).

Por otro lado, la conectividad financiera se ubica en el centro bancario de la Ciudad de Panamá, desarrollado en 1970. Está influenciado en gran medida por la posición geográfica del país y por una economía dolarizada y diversificada, contando con libre flujo de capitales y mejorando el puntaje de grado de inversión (Panamá, s.f).

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

Para Insight (2016) un plan de acción caracterizado por ser integral es el desarrollado por Panamá. Donde abarca temas sociales, económicos, culturales y políticos, apreciándose como país líder de centro América, esta destreza es una alianza entre el estado panameño representante de la operación del área económica especial, asistencia y asesoramiento a inversionistas y proporcionar las operaciones de negocio internacional, como entidad que representa al estado panameño y London & Regional Panamá quien brinda conocimiento como desarrollador inmobiliario a gran escala, propietario y administrador de más de veinte mil millones de inmuebles en tres continentes, contribuyendo con su conocimiento y experiencia en el mercado de Latinoamérica en bienes raíces.

Panamá tiene el puesto número seis de acuerdo al Índice de Desarrollo Inclusivo 2018 (IDI), publicado por el Foro Económico Mundial (WEF, siglas en inglés), entre las economías emergentes y, el número uno entre los países de Latinoamérica. La evaluación de este índice es anual, valorando desempeño y crecimiento económico de cada país, constando de tres pilares para su evaluación: crecimiento y desarrollo, inclusión y equidad intergeneracional (Panamá C. d., 2018)

Se considera a Panamá con un puntaje por encima de la media, reflejándose en un desarrollo ascendente en el crecimiento económico, basándose en los puntajes del (IDI), en una escala del 1 a 7, donde 1 es el menor puntaje y el 7 el mayor. Obteniendo Panamá una calificación de 4,54 (El Capital, 2018).

El impacto del crecimiento económico de Panamá tiene relación directa con su ubicación estratégica, siendo su mayor ventaja competitiva, lo que la hace sea dueña de distintas conectividades, entre ellas la marítima, aérea, telecomunicaciones y la financiera (Panamá, 2016).

La conectividad marítima y aérea hace referencia al índice de carga movilizada entre países, que forman parte de las redes de transporte mundial (Mundi.). En Panamá la conectividad marítima la da el canal de Panamá, mientras que la aérea la da el HUB de Copa Airlines con el aeropuerto de Tocumen (Areatecnología, 2018).

Los cables submarinos de fibra óptica que pasan al lado del canal de Panamá, es un claro ejemplo de la conectividad de telecomunicaciones, ofertando los servicios de telefonía fija y red móvil, la empresa Cable & Wireless Panamá (CWP), contribuyendo así a la economía panameña con 7.200´000.000 USD (Panamá, 2017).

La posición geográfica del país y una economía dolarizada y diversificada, adicionalmente el libre flujo de capitales y la mejora del puntaje de grado de inversión hacen que, la conectividad financiera se ubique en el centro bancario de Panamá desarrollado en 1970 (Panamá, B. d.).

Velocidad de crecimiento, estructura de producción, colección de indicadores económicos y su ventaja en los puerto, almacenaje y turismo, son las cuatro grandes ventajas de Panamá (Trade, 2011).

El canal de Panamá es un proyecto que hace énfasis en constituirse en una vía interoceánica que cruza el continente americano a la altura de Panamá, teniendo como principal objetivo conectar el mar caribe y al océano Atlántico con el océano Pacífico, por medio de un sistema de esclusas que ascienden y descienden los barcos al nivel del mar (Características, 2017).

Para ampliar el paso diario de buques Neopamax, ampliando el cupo de 7 a 8 (Tiempo, 2018), se hizo necesario conocer las características principales de estos buques, caracterizándose por ser más eficientes al usar combustibles, permitiendo disminuir el impacto ambiental, ya que reduce el dióxido de carbono (CO_2) y otros compuestos contaminantes (Pacífico, 2015)

El agua entra a las cámaras de las esclusas a través de alcantarillas en el piso de cada cámara, este proceso se observa en las cámaras de las esclusas panamax Miraflores, Pedro Miguel y Gatún, las cuales miden 304.8 metros de largo y 33.5 de ancho.

La expansión del canal de Panamá generó un impacto en la manera de transportar los bienes a nivel mundial, una vez que comenzaron a operar con el tercer juego de esclusas, las dimensiones y el tránsito de los buques en el canal, presentaron grandes resultados en cuanto a logística.

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

El cambio generado por la expansión del canal de Panamá se ve reflejado en la manera de transportar los bienes a nivel mundial, con el inicio de operar con el tercer juego de esclusas, las dimensiones y el tránsito de los buques en el canal (Luis, 2018).

Este gran proyecto en que aproximadamente trescientas cincuenta personas (Tiempo, 2018) hicieron parte además de permitir una mayor conectividad con el continente americano y el mundo entero beneficia a la economía de Panamá. Es por esto que, además de que el canal es importante en la economía panameña, es considerado patrimonio cultural, y se realizan campañas de mantenimiento y limpieza para conservar las esclusas, compuertas, muros y válvulas exentas de impurezas cada uno o dos años (Tiempo, 2014) y suciedad que impiden el normal funcionamiento de las instalaciones y previene accidentes laborales.

Según Solution (2016) en el año 2016 Panamá exportó un mayor porcentaje a: Exportaciones de Panamá hacia los Estados Unidos de norte América un valor de US$ 2,308 que representa el 20.62%, mientras que, las exportaciones de Panamá a república de Colombia son de US$ 1,064 una proporción de 9.50% de los asociados exportaciones de Panamá hacia no especificados existen el valor de US$ 1,004 una proporción de 8.97% de los asociados, las exportaciones a Costa Rica es de un valor de US$ 753 una proporción de 6.73% de los asociados, a Venezuela es de US$ 602 una proporción de 5.38% de los asociados.

En ese mismo orden en cuanto a las importaciones, desde China por un valor de US$ 2,894 millones, con una proporción de 31.33% de los asociados, desde Singapur por un valor de US$ 1,749 millones, con una proporción de 18.93% de los asociados. Desde Estados Unidos de Norteamérica US$ 880 millones, con una proporción de 9.53% de los asociados. Desde México US$ 481 millones, con una proporción de 5.21% de los asociados. Y, por último, desde Viet Nam US$ 314 millones, con una proporción de 3.40% de los asociados.

La alianza público-privada Panamá Pacífico, brinda magníficas ventajas a su inversionista, entre las que podría citarse a: incentivos migratorios, conectividad de punta, aduanales, fiscales y legales, así como una mezcla única de negocios, servicios recreativos y residencial en espacios de áreas verdes, espacios abiertos y senderos naturales. Lugar ideal para promover y crear competitividad de servidos compartidos, sedes regionales, operadores de logística, outsourcing, sector de la aviación y marítimo, comunicaciones y manufactura de alto valor (3 M) (Panamá Pacífico, 2015).

Además, esta compañía cuenta con el direccionamiento a talento bilingüe certificado y calificado con excelente estándares de calidad, tramitaciones inmobiliarias relacionadas a las necesidades y requerimientos del cliente, construcciones de clase mundial en el mercado de transporte aéreo, marítimo y terrestre, y la consideración de conseguir un aeropuerto internacional, centro de capacitación experto para los empleados de las empresas que estén dentro de allí, y el beneficio de una ventanilla única dentro del espacio, para apresurar las gestiones y operaciones con más de 17 agencias gubernamentales. Servicio que a la carga administrativa reduce a las empresas que están instituidas en Panamá Pacífico. Actualmente, más de 500 millones de dólares han sido invertidos desde el 2008, entregando 1.000 nuevas propiedades residenciales y generando 10.000 puestos de trabajo, además que el proyecto, es un lugar donde sus habitantes pueden vivir y trabajar con un área económica especial, que confina credenciales globales y estabilidad financiera como actividad principal del proyecto de desarrollo (Panamá Pacífico, 2015).

Entre los países que limitan con Panamá, Colombia es el que más ha invertido en infraestructura. El administrador de la autoridad del canal de Panamá, Alberto Alemán, reconoce que el puerto de Cartagena, muy conocida por su atractivo turístico de Colombia, se ha capacitado para tener intercambio en su 100% con Panamá a través de las reformas con las que tienen acceso los buques de Pospanamax (Tiempo, 2012).

Colombia cristalizó sus políticas dentro de los procesos comerciales a nivel mundial, ofertando excelentes servicios, disminuyendo costos del transporte marítimo y funcionando como columna fundamental para el futuro de la economía, por el intercambio que se da entre ambos países, por la ampliación de las fronteras marítimas, ampliación del comercio internacional, acortamiento de distancias y aumento de competitividad (Cartagena, 2016).

El puerto de Cartagena tiene como objetivo y meta mantener el estándar por excelencia y posesionarse en el puesto como uno de los mejores en América latina y el Caribe, para lo cual las líneas navieras estarán al tanto de regular y comprobar que las terminales portuarias, cuenten con capacidad e infraestructura

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

necesaria para acceder al paso de estos nuevos barcos, y así asegurar la productividad, número de grúas pórtico y conseguir que los tiempos de espera sean competitivos (Semana, 2017).

Metodología

En la presente investigación se realizará la aplicación de métodos de carácter lógico, que ayudarán a detallar objetivamente el presente trabajo y son: cualitativo, deductivo, inductivo y bibliográfico.

En el método cualitativo se utilizará a partir de la caracterización del hug logístico y sus variables, determinación de creencias, así como del nivel de aceptación de los sistemas, procedimientos y comportamientos asumidos en el Panamá objeto de estudio, su correspondencia con el hug logístico y con los aspectos relacionados al impacto de las Américas.

En el método deductivo, se aplicará como un procedimiento lógico de razonamiento deductivo, donde se analiza y se procesa la información para deducir las regularidades y determinar las carencias en el hug logístico ante las condiciones actuales del hug logístico de Panamá y su impacto en las Américas.

En el método inductivo, que va de lo particular a lo general y que contribuye en la investigación constituyéndose en el referente para organizar la teoría y la información que sirve de sustento a la investigación.

En el método bibliográfico, se utilizará con el propósito de conocer, ampliar, profundizar y deducir nuevos y diferentes enfoques, teorías, conceptos y criterios de diferentes autores sobre el hug logístico, sus variables, y relaciones, así como indicadores de desempeño a nivel de Panamá y su impacto en las Américas.

El impacto del progreso de la economía de Panamá está representado en el estudio de acuerdo al registro empresarial usada en la ciudad de Panamá, disponiendo el examen y la correspondencia de modo más recóndito, los argumentos y prácticas que constituyen el presente trabajo.

La ciudad de Panamá no consigue el completo desarrollo social forzoso de un país que está en desarrollo y tiene inyección financiera extranjera. La razón principal es, la diferencia social instalada en la cultura de Panamá. Al ingresar al país lo primero que se observa es el cambio cultural tan fuertemente instalado ingresando del aeropuerto a la ciudad, donde se visualiza disconformidad de infraestructura bastante evidente. Se encuentran estructuras actuales y estéticamente delicadas, opuestamente coexisten con barrios populares, invasiones, casas de fachadas viejas a consecuencia de que no hay mantenimiento y contribuye el tiempo, y el viento de mar, ambos contrastes uno al lado del otro, se concluye que se debe a la falta de planeación urbanística. Los ciudadanos tienden a elegir comodidades superfluas en vez de necesidades básicas haciéndolos diferentes, al realizar recorrido por la ciudad se observa deficiencia en la planeación urbana y el dividendo de espacios. Dada la discrepancia económica y de estratos por la discriminación social que puede mostrarse entre los barrios de ciudad de Panamá, inicialmente, los comercios y locales, la estética, la limpieza, todo cambia en ambos extremos.

La cantidad de trabajo o colaboración en los proyectos propios y tendencias económicas debe ser ajustada al desarrollo de la economía de esta ciudad, no obstante el progreso de la misma se debe a la necesidad de la diversidad de organizaciones que requieren del capital humano, y a pesar de que la totalidad de la población capacitada para trabajar, y de acuerdo a la oferta de trabajo, la dificultad estriba en el prototipo de necesidad de cada empresa, la población panameña en educación superior no está especializada.

La educación puede direccionar a la población de acuerdo a los cambios de la demanda, creando una colectividad que esté preparada al progreso, partiendo desde lo fundamental hasta las carreras profesionales, cimentada en la mejora de la sociedad, apoyándose en principios de conducta, mecanismos para hacer de las acciones habituales, la condición de programarse en el futuro, diligencias de valor que solo agreguen a la sociedad. Los miembros de una sociedad, para alcanzar sus mayores pretensiones para la vida deben encontrase entre el discernimiento y la teoría permitiéndoles abrir camino a nuevos acontecimientos y oportunidades que plantea el mundo ante los constantes cambios del día a día.

Los conocimientos primordiales en una sociedad educada, contribuirá más a un país, viéndose reflejada en el incremento de la inversión extranjera, considerando que las empresas buscan especialidad en el talento humano, para conseguir competencia en la fuerza laboral y vencer los desafíos que la manufactura y el

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

comercio integral requieren. Los resultados en la excelencia de la productividad se ven reflejados cuando la mano de obra es competente y especializada frente a recurso humano que realiza los sucesos por apatía y hábitos. Se concluye que, con el plus que solo la educación puede ofrecer a un empleado, teniendo mano de obra tecnificada, mayores posibilidades tiene la empresa de expandir sus mercados, por el constante perfeccionamiento de los procesos, y consecuentemente los países donde la educación transforma, se vuelven más interesantes para la inversión extranjera.

La habilidad de atender a los clientes es una deficiencia que se localizó en relación al servicio de algunas empresas a las que se concurre durante las visitas, como por ejemplo en las esclusas del canal y de Manzanillo Internacional Terminal (MIT), donde la clase obrera ostentaba discreción suficiente de las acciones que se desplieguen, y lo llevaban con datos e informes, aumentando valor a la visita. Se observó, que, se distinguían perfiles profesionales de empleados con conocimiento adquirido de manera empírica, que aparentemente no está mal, sin embargo, se refleja en el deficiente desempeño de sus labores y la mala calidad de las charlas y la representación en las que transfieren sus ideas, reflejándose negativamente en el tipo de servicio al cliente que facilitan las empresas, industriales y comerciales.

El caso de la cuenca del canal de Panamá, que tiene diferentes usos, como el suministro de agua a comunidades, generación de energía, el funcionamiento del canal, actividades de tipo turístico, industrial y del agro, su importancia radica en que la conservación de esta cuenca no es solo económica, sino ambiental, por las situaciones de diversidad biológica con las que cuenta, el incremento de las esclusas impactaría directamente al medio ambiente, por esto las autoridades del canal de Panamá desplegaron planes para reducir los perjuicios que esta produjo, implementando medidas para el mantenimiento de los recursos, como por ejemplo el uso de tinas de ahorro de las nuevas esclusas, la eliminación del uso de asistencia hidráulica para la operación de las esclusas y la interrupción de las actividades para crear electricidad por medio de la hidroeléctrica frente a las actividades que se despliegan y el incremento de la población, mostrando impactos negativos en esta zona; tales como: infertilidad de suelos, contaminación de las fuentes hídricas, erosión del suelo, entre otros.

Las tinas de recolección de agua, en la visita informan sobre su labor las cuales tienen un funcionamiento natural, porque se llenan de manera gravitacional, cada esclusa tiene 3 tinas de 3 niveles cada una y la intención de estas es el ahorro de hasta un 60% del uso de agua en las operaciones de las esclusas, además que sirven como barreras protectoras de la condición del agua dulce del lago Gatún (Iagua, 2016).

Cuando las precipitaciones bajan la situación se torna crítica, ya que, la recolección de aguas lluvias es una de las bases para las operaciones ecoeficientes, en el caso de que se disminuya el nivel de lluvias las autoridades ambientales del canal deben tomar decisiones para aminorar las consecuencias. Así en época de visita las precipitaciones eran de una o dos al día, por lo que las tinas estaban presentando una actividad normal y fluida (Inc., 2017).

La dinámica económica y acceso a la apertura económica, enlazando múltiples destinos, ofertando un servicio óptimo al conceder el transporte de grandes volúmenes de mercancía y diversidad de bienes transportados son las tendencias portuarias en Panamá y adicionalmente la pers de tránsito de contenedores de gran capacidad hacen de este puerto uno de los más encantadores a nivel mundial. Los diferentes servicios que ofertan los clústeres mejoran el servicio ofrecido a los clientes que incrementan sus acciones el contar con una oferta tan amplia de beneficios unidos al paso por el canal, la constante mejora en la infraestructura, las actividades aeroportuarias, le ha permitido a Panamá la elasticidad y el aumento de capacidad necesaria para poseer un desarrollo de crecimiento de la productividad. Un ejemplo de esto es el Aeropuerto Internacional de Tocumen, el cual hace de Hub de las Américas, donde se concentran todas las operaciones de Copa Airlines; por un lado, esta concentración trae beneficios tales como: horarios de vuelo delineados para conseguir conexiones rápidas, el equipaje solo es registrado una vez y no necesita pasar por los procesos de aduana otra vez, aportando a la cadena de valor con conectividad eficaz y necesaria en este tipo de operaciones. Una de las primicias que ofrece Panamá son las buenas condiciones climáticas, que acceden al desarrollo normal de las actividades y la constante entrada y salida de vuelos, los 365 días del año; así como también la existencia de dos pistas correctamente adecuadas que permiten el arribo y despegue de las aeronaves, sin ningún contratiempo, con la apertura de mercados internacionales, al desarrollar rutas que proporcionen un servicio a los viajeros que lo soliciten o así mismo establecer la

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

necesidad para que al desarrollar la capacidad, acceda a responder la demanda pronto y crear relaciones con los clientes que perduren a través del tiempo (Airlines, 2018).

Panamá sigue progresando en este mercado y desarrollando infraestructura que esté a la vanguardia de las tendencias globales. El valor agregado de esta ventaja competitiva aeroportuaria se da por operaciones tales como: diseñar una estrategia de conectividad para no hacer movimientos de más en cuanto a equipaje de pasajeros o carga que se transportará a otro país, carga con la salida, para disminuir tiempos muertos, planeación correcta de vuelos para coincidir los tiempos de llegada de pasajeros. Por otro lado, analizar los vuelos (tanto comerciales como de carga) que sean uniformes en la operación, para así mismo diseñar un plan estratégico para responder de manera efectiva, con recursos y operaciones adecuadas, de manera que se desarrollen con prioridad y normalidad (Center., 2016).

La combinación de los temas académicos con el mundo real empresarial y las visitas empresariales que se realicen a Panamá enriquecerá los conocimientos previos impartidos en la Universidad, los estándares de la industria y el impacto de la logística en el desarrollo de la economía de Panamá y su eficacia comercial, muestran como las diferentes actividades y servicios ofertados por este país admiten un comienzo económico y de mercados, lo adecuadamente eficiente como para posicionar la productividad de este país como sinónimo de excelencia en el continente.

Resultados:

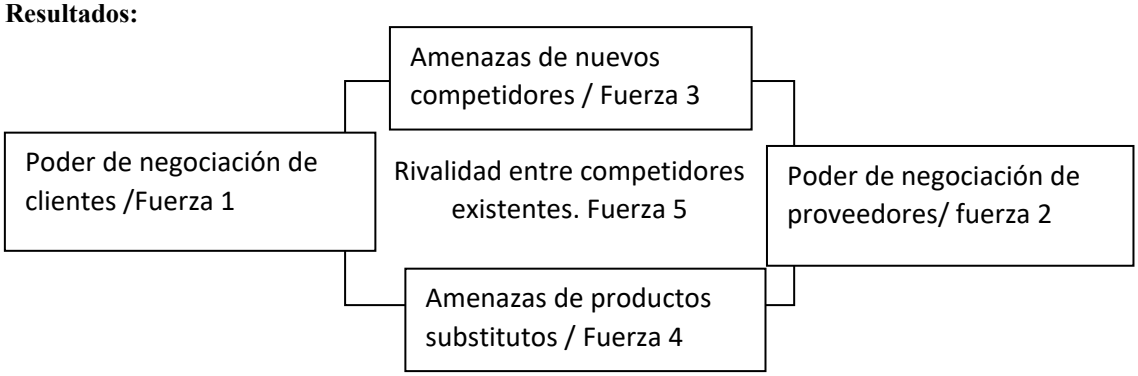

Gráfico 1. Diamante de Porter, basado en las cinco fuerzas del libro de Porter.

Elaboración: propia.

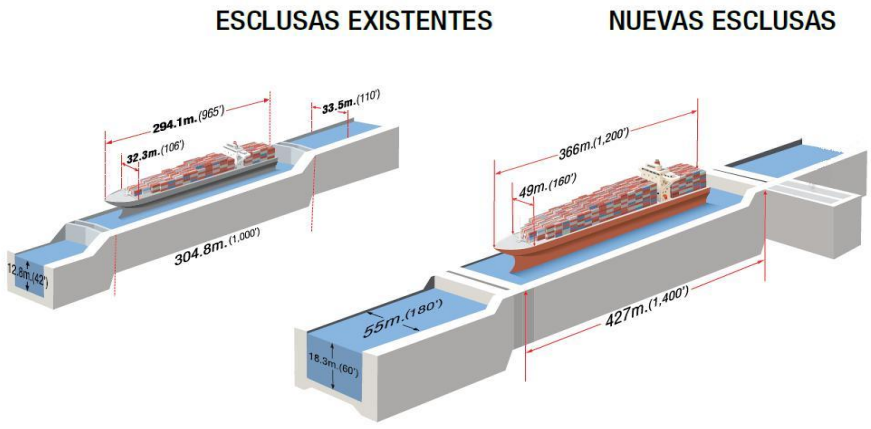

Gráfico 2. Comparación de esclusas existentes vs. Ampliación.

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

Análisis:

La logística en general y la inversión extranjera directa han sido puntos clave para el hug logístico de Panamá y su impacto en las Américas, direccionándola a la logística distributiva, y a los perfiles de inversión, características que hacen de Panamá un foco potencial de inversión.

El año 2016, fue muy importante para Panamá, este país entregó al mundo la apertura de nuevas esclusas, extendiendo así su canal, pasando por varios cambios para poder afrontar al mundo globalizado, proporcionando mejores oportunidades para el tráfico internacional de mercancías, con la mejor infraestructura, al ampliar su canal, se dio un nuevo acceso al Pacífico, barcos como el Post Panamax y Super Post Panamax, con capacidad de carga de hasta 14.000 contenedores (teus), abriendo puertas, para la inversión directa extranjera, denominándose inversor directo, que es una parte o entidad interesada en una economía o un interés económico, y en la otra parte está Panamá, quien oferta su economía y su trabajo a disposición del inversor directo, logrando alianzas estratégicas económicas en diferentes países.

Discusión

La innovación es el resultado de logar que las empresas tengan ventaja competitiva a través de ella, y a su vez cada país debe crear su prosperidad ya que no se hereda, las empresas se ven afectadas en su capacidad y empuje para innovar por cuatro atributos que constituyen el "poquer de ases", de la ventaja nacional y que se reflejan en el rombo superior. Así cada as del poquer se relaciona a los factores principales para logar el liderazgo internacional. El poquer actúa como un sistema: frecuentemente, el resultado de una carta depende del estado de las otras. Porter se fundamenta en el estudio del rombo para mostrar a ciertas políticas que el gobierno de cada país y las empresas deben seguir (Porter, 2009)**.**

La inversión extranjera ha sido relacionada como la evolución del mundo, complementándose con la logística distributiva, siendo esta uno de los factores más importantes a considerar en negocios internacionales y la decisión de invertir.

Los impactos en indicadores internacionales panameños cuando se apertura el tercer juego de esclusas del canal de Panamá, de acuerdo a estudios y teorías tratan de explicar y entender el modelo. Básicamente son las teorías de tradición del comercio internacional y moderna del comercio internacional, conjuntamente encuestas e índices que muestran el crecimiento que ha impactado el paso por el canal, así como también se busca determinar los impactos que desafían al país en el comercio internacional desde la ampliación del canal de Panamá, desde el punto de vista de que la nueva apertura simboliza grandes oportunidades económicas y comerciales, variando su portafolio y consecuentemente ampliar sus horizontes. Así la apertura del tercer juego de esclusas facilitó un aumento en el sector de almacenamiento y transporte. Las importaciones se beneficiaron con un 8% y las exportaciones disminuyeron con un 3,8% (Estupiñan, 2018).

La evolución que ha tenido el sector transporte y de transformación del canal de Panamá, que el BID ha realizado progresos para el acrecentamiento de la economía panameña, destacando también los adelantos a la infraestructura vial panameña logrando desarrollar la inversión extranjera directa, el transporte y el fortalecimiento logístico, conquistando beneficios, desde la ejecución de políticas y plataformas tecnológicas para lograr una Panamá que se encuentre a nivel mundial con un comercio de logística internacional, según el libro sobre la evolución del sector logístico y apoyo del Banco Iberoamericano de desarrollo en Panamá (Mundial, 2019).

Basándose en que, Panamá con muchos puntos a su favor, como sus diferentes accesos por agua, aire y tierra, su posición geográfica, su moneda oficial como es el dólar como base de su economía, su clima, sin desastres naturales, se ha convertido en los últimos años en una de las plataformas más grandes a nivel mundial, ofreciendo conectividad entre el océanos Pacífico y caribe por medio del canal de Panamá, transporte multimodal y sus diferentes puertos, comunicando los dos océanos, debido a la excelente posición logística, libre de huracanes y terremotos, clave para su crecimiento desde el punto de vista empresarial (Bernal, 2015).

Por otro lado, la logística forma la base principal de toda empresa y desarrollo de un país, estableciendo y sistematizando en forma óptima el tiempo, producto y cliente correcto, siendo una actividad funcional, marco referencial mecanismo de planificación, si no un modelo, ni una función operacional, si es un modo de pensar que aprobará disminuir la incertidumbre en un futuro desconocido (Catellanos, 2015).

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

La inversión extranjera se manifiesta como beneficios económicos, empezando con ideología liberal, reduciendo el poder del estado, permitiendo que las empresas y personas puedan desarrollar a nivel internacional, sin influencia del estado, crecimiento de la economía a nivel latinoamericano, beneficiándose un país con otro.

Se dio beneficios de esta inversión extranjera desde los inicios de la Primera Guerra Mundial, que empezó con la ideología liberal que prevalecía en los círculos gubernamentales, convenciendo a los políticos que la inversión directa incorpora una contribución precisa a la promoción del desarrollo económico (Bulmer, 2017).

El canal de Panamá simboliza la mejor infraestructura en un mundo globalizado, con mercados en logística distributiva de primera calidad, sin embargo, interiormente, el país no cuenta con una comparación logística ante el canal, generando el tránsito de mercaderías, de tal manera que beneficie a algunos sectores, no permitiendo participar a sectores que aún no están explotados, los habitantes de Panamá, no aprovechan pertenecer a empresas extranjeras, teniendo el sistema de logística distributiva integrado en el país y sus zonas industriales, necesitando una buena red de infraestructura logística distributiva en todo el país. Por tanto, existe una importante diferencia entre la zona canalera, servicios de clase mundial e infraestructuras, y el resto del país con déficit de servicios logísticos básicos y de conectividad (Farromeque, 2016).

Conclusiones

Panamá ha conseguido ser el primero en logística y transporte a nivel de Centroamérica, al innovar sus obras como el canal, y en la logística del país, atrayendo a inversionistas extranjeros, con importante repercusión desde el 2016 hasta el 2019, desarrollando significativamente, el nivel de exportaciones y de inversiones.
En proceso de desarrollo Panamá está en el sector transporte, como resultado de la admisión que tiene el canal, y sus diferentes puertos para la comunicación interna. El crecimiento alrededor del canal, debido al alto flujo, se ha visto obligado a ejecutar una ampliación y una incesante contribución al crecimiento de la economía, estableciendo nuevas autopistas para excelentes conexiones para ampliar el transporte de contenedores hacia el centro del país y sus bodegas en construcción beneficiando arancelaria y tributariamente al país.
El hug logístico de Panamá ha logrado enfocarse a Panamá como líder del continente en el área del comercio exterior y logística, así como también con gran crecimiento notorio, reflejándose en estudios realizados tanto económicos como industriales.

Que la mercancía llegue a su destino en el tiempo y escenarios establecidos con eficiencia y eficacia es el resultado de que Panamá cuente con tecnología de punta y maquinaria especializada.
Las nuevas normativas ajustadas a las políticas del canal de Panamá y su cumplimiento han logrado que, Panamá mejore el comercio a nivel mundial en términos de conectividad y competitividad, disminuyendo distancias, reduciendo costos, acortando el tiempo de carga y descarga de la mercancía, incrementando la capacidad de transportar bienes de un lugar a otro.

Costos disminuidos y rotación cada vez mayor es la consecuencia del aumento de números de contenedores por buque, gracias a la ampliación de las esclusas, logrando que el volumen y la capacidad de los nuevos buques puedan desplazarse por el canal de Panamá, permitiendo un transporte más eficaz y eficiente a la hora de enviar.

La generación de un mayor flujo económico y financiero se observa después de la ampliación de las esclusas en el canal de Panamá, trayendo beneficios a gran escala, beneficiándose los países que intervienen directamente y a su vez el comercio mundial formando mayor interacción entre los mismos y generando alianzas y pactos con un mayor flujo económico y financiero.

El canal de Panamá considerado como una de las obras más grandes en los últimos años, ha permitido que Panamá logre posicionamiento y reconocimiento comercial a nivel mundial, fortaleciéndolo como un país líder en el sector de la logística.

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

Referencias Bibliográficas

Airlines, C. (2018). Hub de las Américas. *https://www.copaair.com/es/web/ar/hub-de-las-americas* .

Alfredo, P. (2014). Ciudad de Panamá. *http://ez.urosario.edu.co/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=edsdoj&AN=edsdoj.1597bac82e5d42b385fb962a0d1638d9&lang=es&site=edslive&scope=site*.

Areatecnologia. (2018). ¿Qué es La Tecnología. *http://www.areatecnologia.com/que-es-tecnologia.html* .

Bernal, P. &. (2015). Panamá como centro logístico multimodal de las américas en un mundo globalizado. *Revista Aglala*, 121-141.

Buendía, R. E. (2013). El papel de la Ventaja Competitiva en el desarrollo económico de los países. Análisis Económico, *XXVIII, 55-78.*

Bulmer, T. V. (2017). La historia Economica de america latina desde la independencia. Fondo de Cultura Económica.

Cartagena, G. P. (14 de julio de 2016). ¡La apertura del Canal de Panamá aumentará los beneficios para Puerto de Cartagena! https://www.youtube.com/watch?v=qFnVLMaG6bg&feature=youtu.be .

Catellanos, R. A. (2015). Logística Comercial Internacional. ECOE Ediciones.

Center, G. T. (2016). Conectividad Aérea. https://logistics.gatech.pa/es/assets/airports/connectivity/ .

Cipoletta, G. P. (2010). Políticas integradas de infraestructura transporte y logistica: experiencias internacionales y propuestas iniciales. Naciones Unidas CEPAL.

Data, C. A. (2017). Barreras al crecimiento económico de Panamá. https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Barreras_al_crecimiento_econmico_de_Panam

Data, C. A. (18 de diciembre de 2017). Economía de Panamá crece 5,6% https://www.centralamericadata.com/es/article/home/Economa_de_Panam_crece_56 .

Estupiñan, S. G. (2018). Impactos en indicadores internacionales Panameños a raiz de la apertura del tercer juego de exclusas en el canal de Panamá. (Tesis de pregrado). Universidad del Rosario, Colombia.

Excelencias, R. (s.f.). Panamá, epicentro de conectividad aérea en la región. http://www.excellencesmagazines.com/excelencias-turisticas/10-anos-premios-excelencias/entrevista/panama-epicentro-de-conectividad-aerea

Farromeque, Q. R. (2016). Pefil Logístico de América Latina (PERLOG). (CAF, Ed.). *Ciudad de Panamá: Gatos Gemelos Comunicación.*

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1023/CAF_PERLOG%20PANAMA.pdf?sequence=65&isAllowed=y .

Financiero, E. c. (2018). Panamá muestra buen desempeño en crecimiento y desarrollo, según el Índice de Desarrollo Inclusivo 2018. https://elcapitalfinanciero.com/panama-muestra-buen-desempeno-crecimiento-desarrollo-segun-indice-desarrollo-inclusivo-2018/

Hathcock, B. (2013). Panama. Our World. *http://ez.urosario.edu.co/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?diect=true&db=ers&AN=88391155&lang=es&site=e*.

Iagua. (2016). Así son las tinas de reutilización de agua del Canal de Panamá. https://www.iagua.es/noticias/panama/autoridadcanal-panama/16/02/16/asi-son-tinas-reutilizacion-agua-canal-panama .

Inc., U. H. (2017). Estudio de Impacto Ambiental Categoría III Proyecto de Ampliación del Canal de Panamá Tercer Juego de Esclusas.

Insight., P. E. (2016). Perspectivas de la economía de Panamá 2016-2019 .

Luis, C. J. (2018). Effects of the Expanded Panama Canal on Vessel Size and Seaborne Transport. Promet(Zagreb), *30(2), 241-251.*

Mundi., I. (s.f.). Índice de conectividad de carga marítima (valor máximo en 2004= 100).

mundial, B. (2019). Banco mundial. https://www.bancomundial.org/es/country/panama/overview .

Mundial, B. (2018). El Banco Mundial en Panamá. http://www.bancomundial.org/es/country/panama/overview#1 .

Negocios, E. y. (2017). Panamá, la tercera economía más competitiva de Latinoamérica.

Pacífico., P. (2015). Conoce Panamá Pacifico. http://www.panamapacifico.com/es/conoce-panama-pacifico .

Panamá, B. d. (s.f.). Panamá como Centro Financiero.

Panamá, C. d. (2018). Diseño de las Esclusas. https://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/diseno-de-las-esclusas/ .

Panamá, L. E. (2016). Neopanamax, a la medida de las nuevas esclusas.

Panamá, L. E. (2016). Neopanamax, a la medida de las nuevas esclusas.

Panamá, L. E. (2017). Saint Malo destaca crecimiento económico de Panamá en encuentro centroamericano.

Panamá, C. d. (s.f.). Preguntas Frecuentes.

Panamá, L. E. (30 de mayo de 2017). Conectividad: presente y futuro de las telecomunicaciones.

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)

Panamá, N. d. (4 de agosto de 2018). Panamá como líder en logística regional.

Porter, M. E. (2009). Ser competitivo. Grupo Planeta.

S., J. (2016). Blogística. http// blogistica. es/ glosario/ h/hub/.

Sánchez Calderón, F. V. (2008). Portal de Revistas UN. *https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/article/view/10896/11478* .

Solution, W. I. (2016). Resumen del comercio Panamá.

Tiempo, E. (2014). Canal de Panamá, con vida para cien años.

Tiempo, E. (2018). El Canal de Panamá permite paso diario de 8 buques neopanamax.

Tiempo, E. (2012). Canal de Panamá traerá beneficios para Cartagena.

Tiempo., E. (2018). El Canal de Panamá permite paso diario de 8 buques neopanamax.

Trade, L. (2011). Economía, El Mejor Comienzo.

Licencia de Creative Commons (http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0)