

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO



Impactos en indicadores internacionales panameños a raíz de la apertura del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá

Trabajo de grado (Misión Empresarial)

Sergio Giovan Estupiñan Prieto

Juliana Andrea González Garzón

Bogotá D.C.

2018

UNIVERSIDAD DEL ROSARIO



Impactos en indicadores internacionales panameños a raíz de la apertura del tercer juego de esclusas en el Canal de Panamá

Trabajo de grado (Misión Empresarial)

Sergio Giovan Estupiñan Prieto

Juliana Andrea González Garzón

Tutor: Jaime Andrés Castañeda, Ph.D.

Administración de Negocios Internacionales

Bogotá D.C.

2018

Tabla de contenido

Glosario	8
Resumen.....	9
Abstract	10
1. Introducción	11
1.1. Objetivos	11
1.1.1. Objetivo general	11
1.1.2. Objetivos específicos.....	11
1.2. Contexto de la misión	12
1.2.1. República de Panamá	12
1.2.2. Organización territorial de Panamá.....	12
1.2.3. Constitución Política panameña	13
1.2.4. Economía de Panamá	14
1.3. Contexto del sector – comercio exterior panameño.....	15
1.3.1. Importaciones de Panamá.....	17
1.3.2. Exportaciones de Panamá.....	18
1.4. Contexto de las organizaciones visitadas.....	20
1.4.1. Canal de Panamá	20
1.4.2. Expansión del Canal de Panamá	24
1.5. Itinerario de la misión	25
2. Revisión de literatura	29
2.1. Producto Interno Bruto	29
2.2. Comercio internacional.....	30

2.2.1.	Teorías tradicionales del comercio internacional (Escuela Clásica).....	31
2.2.2.	Teorías modernas del comercio internacional.....	32
2.3.	Transporte marítimo.....	33
2.4.	Índices de desempeño internacionales	34
2.4.1.	Índice de Desempeño Logístico	34
2.4.2.	Índice Global de Competitividad	38
3.	Discusión - Impacto Tercer Juego de Esclusas	42
3.1.	Canal de Panamá.....	42
3.1.1.	Tránsitos	42
3.1.2.	Toneladas transportadas	45
3.1.3.	Ingresos por Peajes.....	46
3.2.	Economía y comercio de Panamá	47
3.2.1.	Crecimiento de la economía panameña.....	47
3.2.2.	Comportamiento de los principales puertos de Panamá	52
3.2.3.	Índice de Desempeño Logístico	55
3.2.4.	Índice Global de Competitividad	60
4.	Conclusiones	69
5.	Referencias	71

Índice de gráficos

Gráfica 1. Importaciones de Panamá del 2007 al 2017.....	17
Gráfica 2. Exportaciones de Panamá del 2007 al 2017.....	19
Gráfica 3. Tránsitos Canal de Panamá del 2015 al 2017	43
Gráfica 4. Tránsitos Canal de Panamá por segmento de mercado del 2015 al 2017	44
Gráfica 5. Tránsitos Canal de Panamá por toneladas del 2015 al 2017	45
Gráfica 6. Ingresos por peajes Canal de Panamá en USD del 2015 al 2017.....	46
Gráfica 7. Distribución de ingresos de peajes por segmentos.....	47
Gráfica 8. Crecimiento PIB real Panamá del 2014 al 2017 (en porcentaje)	48
Gráfica 9. Crecimiento del PIB de transporte del 2014 al 2017 (en porcentaje)	49
Gráfica 10. Movimiento total anual de contenedores en los principales puertos de Panamá ..	53
Gráfica 11. Movimiento total anual de contenedores de Panamá por puerto	54
Gráfica 12. LPI Panamá vs LPI América Latina y el Caribe, 2018	56
Gráfica 13. LPI Panamá, 2014 - 2018.....	57
Gráfica 14. LPI Panamá, 2007 - 2018.....	59
Gráfica 15. Desarrollo panameño, 2006 - 2007	61
Gráfica 16. Factores problemáticos para hacer negocios en Panamá, 2006	63
Gráfica 17. Desarrollo panameño, 2016 - 2017 vs 2017 - 2018	65
Gráfica 18. Factores problemáticos para hacer negocios en Panamá, 2016	68

Índice de imágenes

Imagen 1. Distribución territorial de Panamá	12
Imagen 2. Acuerdos internacionales de Panamá.....	16
Imagen 3. Principales rutas comerciales del Canal de Panamá.....	23
Imagen 4. Tipos de embarcaciones - transporte marítimo	33
Imagen 5. Marco del GCI.....	40
Imagen 6. Comparación clasificación GCI, 2016 - 2018.....	41
Imagen 7. Comparación ranking Panamá GCI, 2012 - 2018	63

Índice de cuadros

Cuadro 1. Metodología para la selección de los grupos encuestados por países	36
Cuadro 2. Top 10 LPI, 2018.....	37
Cuadro 3. Estructura de tráfico y carga del Canal de Panamá del 2014 al 2017	50
Cuadro 4. Tránsitos por el Aeropuerto Internacional de Tocumen del 2014 al 2017	51
Cuadro 5. LPI Panamá, 2014 - 2018	58
Cuadro 6. Diferencia pilares GCI, 2006 - 2017	64
Cuadro 7. Comparación rendimiento panameño, 2006 - 2007 vs 2016 - 2017	67

Glosario

Conectividad: Cualidad que surge y se desarrolla de la existencia de vínculos entre objetos y funciones que se interrelacionan, dando como resultado una estructura conformada por una red de corredores que sirven para movilizar bienes, servicios, información y personas entre distintos puntos del territorio (CEPAL, 2015).

Diversificación: Estrategia de crecimiento y expansión, en la cual una organización empieza a ofertar nuevos productos o se introduce en nuevos mercados mediante la adquisición de otras empresas o la inversión en nuevos negocios, que les permite a las corporaciones captar nuevos clientes y ampliar su área de actuación en el mercado (ENyD, 2015).

Globalización: Proceso dinámico de creciente libertad e integración mundial de los mercados de trabajo, bienes, servicios, tecnología y capitales; que tiene como agentes fundamentales las multinacionales, que se implantan en la mayor parte de los países, aumentando los flujos comerciales y capitales entre unos y otros, haciendo que estos estén cada vez más unidos y globalizados (Dehesa, 2000).

Indicador Logístico: Relación de datos numéricos y cuantitativos aplicados a la gestión logística que permite evaluar el desempeño y resultado de un proceso (Mora, 2018).

Perdurabilidad: Permanencia de las empresas en el tiempo de manera exitosa (Rivera, 2012).

Resumen

El diseño, construcción y apertura del Canal de Panamá representó para este país grandes oportunidades económicas y comerciales para acceder al mercado internacional en una posición privilegiada, bajo la cual resulta más sencillo el transporte y colocación de mercancías para la interacción global en conectividad con el Océano Atlántico y el Océano Pacífico. Sin embargo, el crecimiento acelerado de la demanda del transporte marítimo en Panamá hace necesario que la Autoridad del Canal enfoque sus esfuerzos en ofrecer servicios a otros segmentos de mercado, diversificando su portafolio para alcanzar la sostenibilidad y perdurabilidad en el tiempo. Por dicha razón, se desarrolla el plan de ampliación del Canal de Panamá: apertura del tercer juego de esclusas (Cocolí y Aguaclara).

Es aquí donde se encuentra el motivo de este trabajo, con el cual se busca determinar los impactos que ha tenido la apertura del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá sobre el comercio internacional y la economía del país, realizando una comparación de su situación comercial, desde el año 2006 al 2018, a través del análisis de indicadores de desempeño internacional, el estudio del comportamiento de los puertos cercanos al Canal, y la presentación de los principales retos y cambios que el comercio internacional panameño ha tenido que enfrentar desde la ampliación.

Palabras clave: indicadores internacionales, economía, ampliación del Canal de Panamá, comercio internacional, esclusas, transporte marítimo.

Abstract

The design, building and opening of the Panama Canal represented to this country great economic and commercial opportunities to enter the international market in a privileged position, under which it is easier to transport and place goods for global interaction, connecting the Atlantic and Pacific oceans. However, the accelerated demand growth for maritime transport in Panama makes necessary that the Canal authority focuses its efforts on offering services to other market segments, diversifying its portfolio to reach sustainability and perdurability over time. This gave birth to the expansion plan of the Panama Canal: opening the third set of locks (Cocolí and Aguaclara).

This is the reason for this research, which seeks to determine the impact of the opening of the Panama Canal third set of locks on Panama's international trade and economy, making a comparison of its commercial situation, from 2006 to 2018, through the analysis of international performance indicators, the study of the behavior of ports close to the Canal, and the presentation of the main challenges and changes that Panamanian international trade has had to face since the Canal expansion.

Key Words: International indicators, Economy, Panama Canal expansion, international trade, locks, maritime transport.

1. Introducción

1.1. Objetivos

1.1.1. Objetivo general

Determinar los impactos que ha tenido la apertura del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá sobre el comercio internacional y la economía panameña.

1.1.2. Objetivos específicos

- Realizar una comparación de la situación económica/comercial panameña antes y después de la apertura de las esclusas de Cocolí y Aguaclara.
- Presentar análisis de indicadores de desempeño internacional para determinar las consecuencias de la apertura del tercer juego de esclusas en dicho sector.
- Evaluar la situación económica del Canal de Panamá antes y después de su ampliación.
- Analizar el comportamiento que han tenido los diferentes puertos cercanos al Canal en los últimos años desde el aumento de su capacidad en el 2016.
- Conocer cuáles son los principales retos y cambios que el comercio internacional panameño ha tenido que enfrentar desde la ampliación del Canal.

1.2. Contexto de la misión

1.2.1. República de Panamá

La República de Panamá es un país ubicado en el istmo que une Centroamérica con Sudamérica con una superficie total de 75.517 km². Sus límites son al este con Colombia, al oeste con Costa Rica y al sur y norte con el Océano Pacífico y el Mar Caribe, respectivamente. Panamá cuenta con una población total de alrededor de 4.034.119 personas según el último reporte del Banco Mundial (BM) en el 2016, siendo la Ciudad de Panamá su principal ciudad y capital (República de Panamá, 2018).

1.2.2. Organización territorial de Panamá

Imagen 1. Distribución territorial de Panamá



Fuente: Google Imágenes, 2018

Panamá actualmente se encuentra distribuido territorial y políticamente por diez provincias (Panamá, Colón, Panamá del Oeste, Coclé, Herrera, Los Santos, Veraguas, Darién, Chiriquí y

Bocas de Toro) y cinco comarcas indígenas (Emberá-Wounaan, Guna Yala, Ngäbe-Buglé, Madugandí y Wargandí), de las cuales tres ellas son de nivel provincial, contando a su vez con 77 distritos municipales y 655 corregimientos distribuidos alrededor de todo el país. Es importante destacar que uno de los cambios en su organización territorial se llevó a cabo hace poco, en donde la República pasó de tener 9 provincias a 10 con la creación del estado de Panamá del Oeste el 01 de enero de 2014.

1.2.3. Constitución Política panameña

Panamá se identifica hoy en día como una nación soberana e independiente de democracia constitucional y república centralizada que ejerce y asegura el bienestar de sus ciudadanos a través de la constitución política de 1972, cuya última reforma se dio en 1983 bajo un acto constitucional. El gobierno panameño se encuentra actualmente dividido por los órganos ejecutivo, legislativo y judicial, que trabajan separadamente, pero en constante colaboración.

El órgano ejecutivo panameño se encuentra conformado por el presidente de la República, hoy en día el señor Juan Carlos Varela, y un gabinete de 13 ministerios que se encargan de planificar, dirigir, ejecutar, controlar y evaluar un conjunto de actividades que comprenden funciones económicas, sociales, de infraestructura y de política y soberanía que buscan a través de diferentes políticas públicas y otras organizaciones el desarrollo y bienestar de todos los sectores de interés del país (UNESCO, 2004).

El órgano legislativo panameño se encuentra conformado y dirigido por la Asamblea Legislativa que se compone principalmente por 71 legisladores que son elegidos democráticamente cada 5 años para representar los circuitos electorales establecidos por la ley. Dentro de sus principales funciones están la creación de leyes necesarias para el cumplimiento de la constitución pública y ejercer funciones administrativas para recibir las denuncias en contra del presidente, la Corte Suprema de Justicia y la Asamblea Legislativa para luego juzgarlas en dado caso que sea necesario (Organización de Estados Iberoamericanos, 2018)

Por último, el órgano judicial panameño se compone por la Corte Suprema de Justicia, los tribunales y los juzgados que establecen la ley. Su principal función es “decidir los conflictos en forma independiente, rápida y confiable, asegurando el respeto a la Constitución y las leyes de la República, la protección de las libertades y garantías ciudadanas, la convivencia pacífica y la defensa de los valores esenciales de la democracia” (Corte Suprema de Justicia de Panamá, 2018)

1.2.4. Economía de Panamá

Panamá es considerada hoy en día como una de las economías más sólidas de América Latina, ocupando para el 2016 el puesto número 88 en el ranking de las economías más grandes del mundo del Fondo Monetario Internacional. Su principal sector es el terciario, puesto que representa más del 70% de su producto interno bruto (PIB) y corresponde a los servicios de transporte portuario y aéreo, comunicaciones, turismo, construcción y el tráfico del Canal de Panamá.

Para el 2017, según el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC), Panamá tuvo un crecimiento económico de 5,4%, en donde su PIB fue de 40.176,9 millones de dólares, con un aumento en comparación con el año 2016 de 2.042,7 millones de dólares que se derivaron principalmente de las actividades económicas relacionadas con el servicio de transporte aéreo, con un desarrollo de alrededor del 7%; las intermediaciones financieras, con un crecimiento del 5%; y el Canal de Panamá, que según el INEC mostró “un aumento en su Valor Agregado de 16.1%, dado que durante el periodo los ingresos por peajes se incrementaron en 17.6% y los servicios que prestan a naves en 9.1%, efecto del mayor número de tránsitos y segmentos de mercados no tradicionales” (El Economista, 2018).

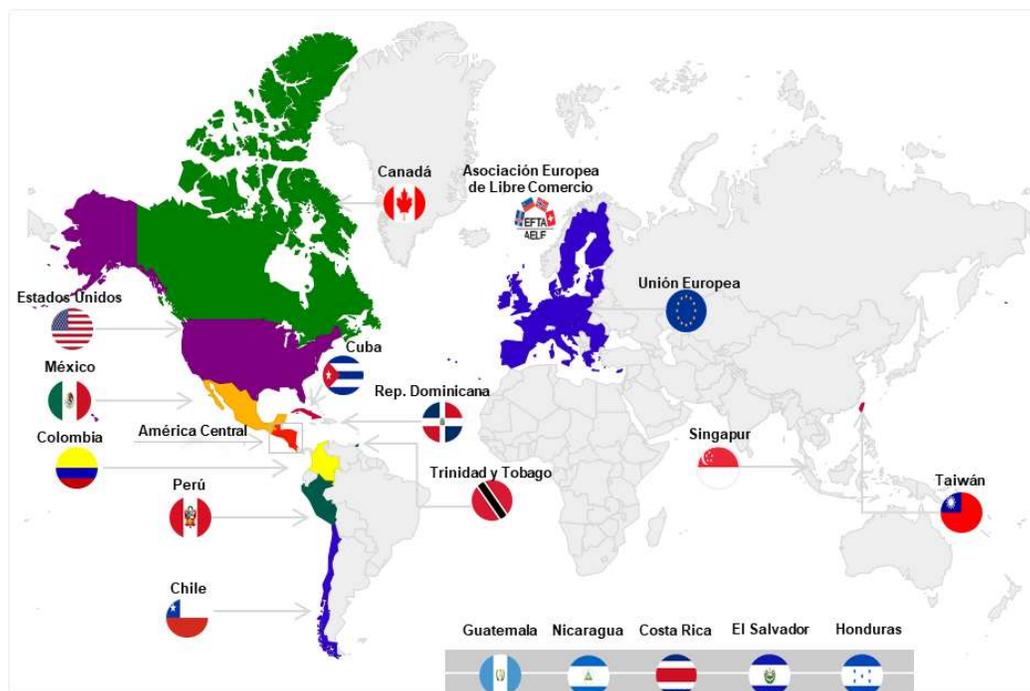
Por otra parte, según el BM, “Panamá ha sido una de las economías de más rápido crecimiento en todo el mundo” (Banco Mundial, 2018). Su crecimiento anual ha tenido un promedio de alrededor de 5,6% en los últimos años, gracias a los grandes esfuerzos que ha hecho el gobierno por buscar un crecimiento inclusivo y competitivo basado en el impulso a la productividad y la diversificación del crecimiento, la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos, el fortalecimiento del capital humano, el desarrollo de la infraestructura y el apoyo a la sostenibilidad del medio ambiente.

1.3. Contexto del sector – comercio exterior panameño

Debido a la ubicación estratégica de Panamá, el intercambio comercial en este país es uno de los pilares más importantes para su economía y desarrollo. De hecho, para el año 2017 la economía

creció en primera medida gracias al aumento de los servicios de transporte tanto aéreo como marítimo y el incremento de ingresos por parte de los peajes de su canal.

Imagen 2. Acuerdos internacionales de Panamá



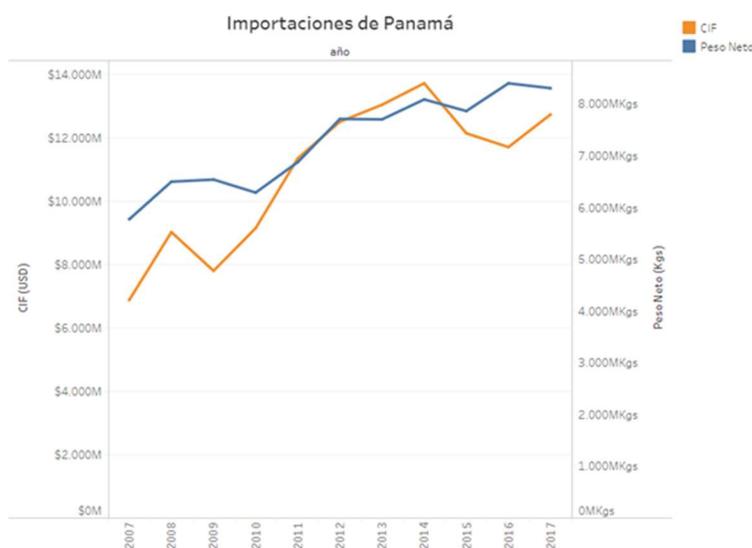
Fuente: Portal Logístico de Panamá, 2018

En el comercio internacional panameño juegan un rol importante sus importaciones y exportaciones, que se dan principalmente con los 19 países con los que tienen acuerdos comerciales (Imagen 2); la zona de libre de comercio de Colón, con la que importa alrededor de 9 millones de dólares provenientes de China, Singapur y Estados Unidos, y exporta más de 10 millones de dólares a países como Puerto Rico y Colombia; y el Canal de Panamá, por el que transitan más de 13.000 buques al año.

1.3.1. Importaciones de Panamá

Las importaciones de Panamá para el año 2017 fueron por un valor total de USD 12.724 millones en términos de costo, seguro y flete (CIF), representando un 8,8% más que el año anterior y siguiendo la tendencia de crecimiento que se puede evidenciar en la Gráfica 1, cerrando a su vez con un peso neto de 8.295M de kilogramos de la mercancía importada, un 0,9% menos con respecto al año 2016.

Gráfica 1. Importaciones de Panamá del 2007 al 2017



Fuente: Portal Logístico de Panamá, 2018

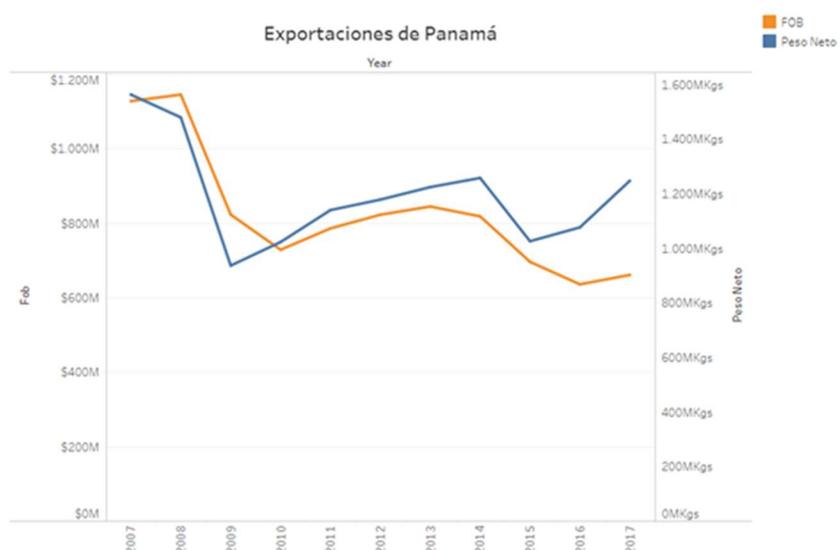
Los principales países de origen de la mercancía fueron Estados Unidos (24,2% del total), China (9,8%), México (4,9%) y Costa Rica (3,7%), además de las grandes importaciones que se hicieron en la zona libre de Petróleo y de Colón. Dentro de los productos importados más relevantes, se puede encontrar:

- Combustibles, que representaron el 15,6% del total. Su valor aumentó un 25,4% con respecto al año 2017 gracias al alza del precio del petróleo y sus derivados.
- Máquinas y artefactos mecánicos, con un peso sobre el total importado de 11,5% y cuyo incremento con respecto al año anterior se vio principalmente reflejado en artículos como bombas de impulso de líquidos, grúas y centrifugadoras.
- Vehículos y sus partes que, aunque significaron el 9,7% de las importaciones, tuvieron una disminución en las importaciones de 6,6% respecto al año anterior.
- Aparatos de reproducción y sonido, los cuales aumentaron un 22% sus importaciones con respecto al año 2016 y representaron el 8,5% sobre el total para el año 2017.
- Productos farmacéuticos, representando el 4,2%.

1.3.2. Exportaciones de Panamá

Las exportaciones de Panamá, por otra parte, representaron un valor total FOB (libre a bordo) de USD 660 millones, que significaron un aumento de 3,8% con respecto al año anterior y 16% más respecto a su precio. Según el ministerio de economía y finanzas, estos “resultados reflejaron la mayor demanda de mercancías a nivel mundial y mejores precios de alimentos y materias primas en general, respecto de los dos años previos” (Ministerio de Economía y Finanzas, 2017), como se puede evidenciar en la Gráfica 2.

Gráfica 2. Exportaciones de Panamá del 2007 al 2017



Fuente: Portal Logístico de Panamá, 2018

Los principales destinos para las exportaciones panameñas fueron Estados Unidos (18,3% del total), Países Bajos (16,5%), China (6,5%), Taiwán (5,5%) y Costa Rica (5,3%). Los principales bienes exportados fueron:

- Frutas, representando el 19,2% del total de las exportaciones, las cuales fueron dirigidas principalmente a Europa.
- Pescados, crustáceos y moluscos, que significaron el 20,3% del total exportado con una disminución de alrededor del 3% con respecto al año 2016.
- Maderas y sus manufacturas, cuyos principales destinos fueron India, China y Vietnam, representando el 7,3% del total.
- Fundiciones de hierro y acero, que significaron el 6,7% de las exportaciones, siendo Tailandia, Taiwán y Corea del Sur sus principales clientes.

1.4. Contexto de las organizaciones visitadas

1.4.1. Canal de Panamá

Considerado como una de las vías marítimas artificiales más importantes del mundo, el Canal de Panamá es el principal conector del Océano Atlántico con el Océano Pacífico. Su construcción terminó en agosto de 1914, tiene una longitud de costa a costa de aproximadamente 80 kilómetros, se encuentra ubicado en Centroamérica en el punto más angosto del Istmo de Panamá y en la actualidad es administrado por su gobierno nacional bajo la compañía “Autoridad del Canal de Panamá”.

Hoy en día, el Canal de Panamá es considerado como un bien inalienable de la nación panameña, por lo tanto, este no puede ser vendido, cedido, hipotecado o de ninguna manera enajenado.

1.4.1.1. Historia

La historia del Canal de Panamá se remonta a 1880 cuando el gobierno colombiano le otorgó la concesión de la construcción del Canal a la compañía privada “Universelle de Canal” bajo el mandato de Ferdinand de Lesseps, quien con apoyo de capital francés y varios inversionistas pequeños, se aventuró a empezar a construir el canal. Este proyecto no fue exitoso debido a que Lesseps no estudió adecuadamente las condiciones tropicales panameñas, lo que llevó a que la

empresa colapsara en 1889 como consecuencia de un proceso extremadamente costoso, lento y con alta tasa mortalidad.

En 1902, el congreso de Estados Unidos aprobó la compra de la compañía francesa con el fin de que el gobierno americano reanudara el proyecto, bajo el Tratado Herrán-Hay sobre los derechos de construcción del Canal por EE.UU. Este acuerdo casi se ve interrumpido por el gobierno colombiano, quien rechazó la firma del tratado a mediados de 1903. Sin embargo, esto no fue un impedimento ya que, a finales de ese año, Panamá se declaró independiente de la República de Colombia y autorizó finalmente que los americanos continuaran con las obras para la creación del canal marítimo.

En 1904, Estados Unidos abrió nuevamente la obra bajo la dirección de la Comisión Ístmica del Canal hasta el 15 de agosto de 1914, fecha en la que se finaliza la construcción del Canal. Finalmente, en 1999 el gobierno de EE.UU. le entregó a la República de Panamá la administración y funcionamiento del Canal, quien, para dicha función, creó la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

1.4.1.2. Autoridad del Canal de Panamá

La ACP es el ente gubernamental encargado de la administración, conservación, modernización y mantenimiento del Canal de Panamá. Fue creada el 11 de junio de 1997, a través de la ley orgánica número 19, que estableció las normas organizacionales para su funcionamiento y le

otorgó una autonomía financiera con un patrimonio propio, que le permitieran asegurar un manejo seguro, eficiente y rentable de este bien público.

Actualmente, la junta directiva de la compañía está conformado por 11 miembros, los cuales tienen el objetivo de seleccionar y supervisar el administrador y subadministrador de la ACP y funcionarios de mayor jerarquía de la organización encargados de administrar y ejecutar todas las políticas y decisiones del grupo directivo. Su junta directiva es seleccionada en su mayoría por el presidente de la República con el apoyo de la Asamblea Legislativa.

1.4.1.3. Misión

“Contribuir de forma sostenible a la prosperidad de Panamá, a través de nuestro valioso equipo humano, conectando la producción con los mercados globales para aportar valor a nuestros clientes” (Autoridad del Canal de Panamá, 2018).

1.4.1.4. Visión

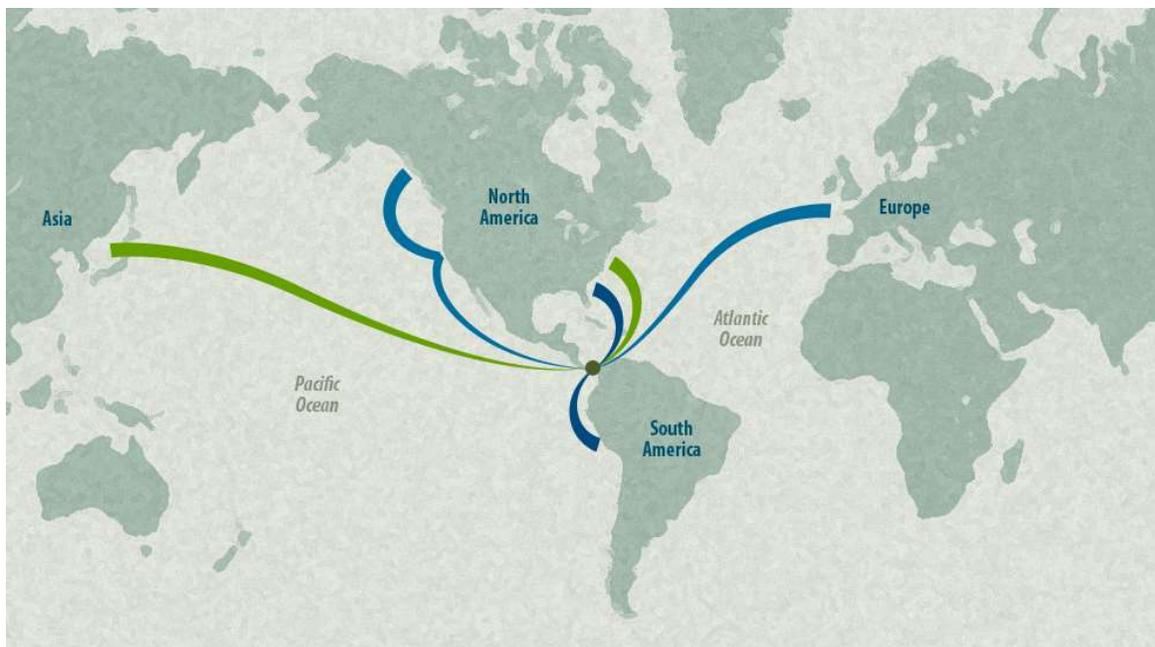
“Líder en conectividad global e impulsor del progreso de Panamá” (Autoridad del Canal de Panamá, 2018).

1.4.1.5. Principales rutas comerciales del Canal de Panamá

Según el portal logístico de Panamá, las principales rutas comerciales que utilizan los buques que transitan por el Canal de Panamá son (Imagen 3):

- Costa Este de EE.UU. y Asia (Lejano Oriente)
- Costa Este de EE.UU. y Costa Oeste de Suramérica
- Europa y Costa Oeste de Suramérica
- Costa Este de EE.UU. y Costa Oeste de Centroamérica
- Costa a Costa de Suramérica (Portal Logístico de Panamá, 2018)

Imagen 3. Principales rutas comerciales del Canal de Panamá



Fuente: Portal Logístico de Panamá, 2018

1.4.2. Expansión del Canal de Panamá

Tras siete años de un intensivo programa de construcción, el 26 de junio de 2016 se añadió un tercer carril al Canal de Panamá para el tránsito de buques neopanamax por medio de las esclusas de Cocolí y Agua Clara. El Canal ampliado ha superado las expectativas de tránsito y liderazgo ambiental en la industria marítima, priorizando el ahorro de agua y contribuyendo a la reducción de CO2 gracias a las menores distancias de viaje y a las mayores capacidades de carga que ofrece a sus clientes (Canal de Panamá, 2018).

Con relación a los tránsitos a través de las nuevas esclusas, los portacontenedores representan más de la mitad de ellos, seguidos por los buques de gas licuado del petróleo (GLP) y gas natural licuado (GNL). Igualmente han transitado graneleros, tanqueros, cruceros y porta vehículos. Los buques de GNL comenzaron a utilizar la vía interoceánica por primera vez luego de la inauguración del Canal ampliado. Desde entonces, este segmento ha experimentado un crecimiento constante. Más del 90 por ciento de la flota mundial de buques de GNL ahora puede transitar por el Canal, lo que abrió las puertas a un nuevo mercado y permite a los productores de GNL en Estados Unidos enviar gas natural a Asia a precios competitivos. El tráfico de buques de GLP ha crecido exponencialmente desde la inauguración del Canal ampliado, y se ha convertido en el segundo mayor segmento del tráfico por las esclusas neopanamax. El Canal ampliado favorece el desarrollo del comercio marítimo mundial multiplicando las oportunidades de conectividad e intercambio entre países y mercados.

1.5. Itinerario de la misión

Dentro de la reconocida actividad desarrollada por la Escuela de Administración, con el deseo de impulsar la internacionalización y aprendizaje de sus estudiantes, encontramos la Misión Panamá, un viaje programado durante cuatro días a Ciudad de Panamá, con el fin de visitar las principales empresas del país, indagar sobre sus estructuras, procesos, buenas prácticas y posibles mejoras a realizar. Dentro de dicho viaje, se llevó a cabo la siguiente agenda académica:

Para empezar, salimos en horas de la mañana desde el Aeropuerto Internacional El Dorado en la ciudad de Bogotá con destino a Ciudad de Panamá. El trayecto duró aproximadamente cuatro horas. Arribamos alrededor del mediodía, almorzamos y comenzamos el desarrollo de la agenda.

La ACP fue la primera empresa que visitamos. Allí, mediante videos explicativos, conocimos la historia del Canal, el proyecto de construcción y los diferentes participantes. Posteriormente, realizamos una visita guiada por las instalaciones de las Esclusas de Miraflores y observamos el proceso de paso de algunos tipos de barcos. Durante dicho proceso, nos explicaron la actividad de llenado y desagüe de las esclusas más antiguas y los agentes que participan con su respectiva función.

Después, visitamos la Bolsa de Valores de Panamá, lugar donde presenciamos una charla sobre las compañías cotizantes, el intercambio de capitales, y el ambiente económico y financiero del país en cuestión. Adicionalmente, realizamos un recorrido por las instalaciones y finalmente visualizamos cómo se negocian acciones en tiempo real. Es importante aclarar que fue un día muy

productivo porque identificamos y aplicamos de manera proactiva y experimental diferentes conceptos estudiados en las aulas de clase.

Durante el segundo día de la visita, conocimos el Acelerador de Empresas de Panamá. Mediante una conferencia, analizamos el crecimiento empresarial y transaccional que se ha presentado en el mercado panameño durante los últimos años. Siguiendo la agenda del día, llegamos a la ampliación del Canal de Panamá con las Esclusas de Aguaclara, en donde nos presentaron un video explicativo sobre el proceso de construcción, la inversión necesaria, los agentes implicados en el proyecto y las ventajas económicas y sociales que trajo consigo dicha ampliación. Del mismo modo, realizamos una visita guiada por las instalaciones y observamos el funcionamiento de las esclusas, mediante la observación del paso de buques de carga y cruceros que se encontraban allí en dicho momento.

Finalizando el segundo día de viaje, tuvimos la oportunidad de entrar a la zona libre de Colón. Allí, a través de una charla, conocimos la estructura y organización del sector para el libre intercambio de mercancías. Además, realizamos un recorrido por el lugar para interactuar directamente con los comerciantes y verificar los beneficios económicos de comprar en la zona libre de Colón. Esta actividad representó un momento de aprendizaje grandioso, en donde aplicamos técnicas de negociación directamente con un mercado reconocido por su tamaño y gran actividad.

Durante el tercer día, visitamos la terminal de carga del Aeropuerto Internacional de Tocumen. Participamos de una gran conferencia donde nos explicaron las principales técnicas de

consolidación de mercancía y optimización logística utilizadas para ser el gran referente en términos de acopio y transporte, tanto de pasajeros como de carga, a nivel latinoamericano. En este mismo lugar, visitamos el centro de acopio de la empresa Servientrega, donde estudiamos sus principales técnicas de distribución mediante la observación directa.

Finalizando el día, nos dirigimos al reconocido Panamá Pacífico, un desarrollo comercial y residencial enfocado en generar una plataforma que incentive la creación de valor, crecimiento continuo y creatividad de sus habitantes y del país en general, desarrollando labores de manufactura, logística, prestación de servicios y relacionadas con la industria marítima y de aviación. El itinerario estaba dividido en dos partes: la primera fue una charla sobre el origen, crecimiento y principales actividades desarrolladas en el complejo, y la segunda consistió de una visita guiada donde conocimos la zona residencial, educativa, administrativa y operativa del complejo.

Llegando al final del viaje, durante el cuarto día, visitamos el Terminal Internacional de Manzanillo, lugar donde recibimos una excelente conferencia sobre su modelo de negocio, planes de mercado y próximas alianzas estratégicas a desarrollar. Personalmente, es la visita que más resaltamos en términos de aprendizaje, debido a que compartieron con nosotros los principales retos afrontados por los cambios presentados en la industria. Aprendimos que por medio de la inversión de más de 8.000 millones de dólares lograron reestructurar su manera de trabajar, de tal manera que hoy en día es el puerto con más inversión que permite descargar mercancía en el Pacífico y cargar en el Atlántico o viceversa, mediante la utilización de un ferrocarril para el transporte de contenedores.

Así mismo, de las principales ventajas competitivas del Terminal Internacional de Manzanillo se resaltan la conectividad que tienen con la zona libre de Colón, así como sus fuertes alianzas con navieras locales. Enfocaron sus fuerzas para potencializar el frente de carga local, con el fin de contrarrestar los efectos de las economías decrecientes en Latinoamérica. Además, conocimos a fondo el proceso de carga y descarga en el Terminal, los agentes implicados y los aspectos legales y ambientales a tener en cuenta para el desarrollo de dicha actividad. Por último, resaltamos que la empresa se encuentra implementando un estudio de trazabilidad, cambiaron al uso de energía eléctrica en la mayoría de sus grúas e implementaron la luz led en el desarrollo de sus procesos. Lo anterior con el fin de cumplir certificaciones y agradar a la sensibilidad ambiental de sus clientes.

Posteriormente, disfrutamos de un espacio libre para conocer la parte turística de la ciudad e interactuar directamente con la cultura panameña, su cálida gente, gran historia y reconocida gastronomía. Finalizando la misión, en horas de la noche, nos dirigimos de nuevo a la ciudad de Bogotá para continuar con nuestras actividades diarias.

2. Revisión de literatura

2.1. Producto Interno Bruto

Gregory Mankiw, en su libro titulado Principios de Economía, define el PIB como el valor de mercado de todos los bienes y servicios finales producidos dentro de un país en un periodo determinado (Mankiw, 2012). Es una medida que resume el bienestar de la sociedad que da cuenta del ingreso total de todas las personas en la economía y el gasto total en los bienes y servicios producidos por la misma. Con el fin de comprender la forma en la cual la economía está utilizando sus recursos escasos, el PIB se compone de varios tipos de gastos, atendiendo a la siguiente ecuación:

$$\text{PIB} = C + I + G + \text{XN}$$

Para calcular el PIB, el autor Francisco Mochón divide la producción en cuatro categorías en función de qué grupo de la economía compra. Dentro de la ecuación anterior, C representa el consumo de bienes y servicios comprados por las familias. La inversión privada de bienes y servicios comprados por empresas se representa por medio de la letra I. El componente G es el gasto público o los bienes y servicios comprados por el sector público. Finalmente, están las exportaciones netas (XN), representando los bienes y servicios comprados por los extranjeros, menos las importaciones (Morcillo, 2006).

2.2. Comercio internacional

El comercio internacional puede ser definido como aquella actividad económica basada en la transacción e intercambio (importaciones y exportaciones) de bienes y servicios que se dan entre los diferentes agentes de las naciones utilizando múltiples divisas o monedas extranjeras, regulado siempre bajo unas normas internacionales o acuerdos bilaterales (Ballesteros, 1998). Su principal objetivo es buscar la integración de las economías abiertas (países que participan en el comercio internacional) con el fin de generar un flujo libre de productos que les permita a las naciones beneficiarse y crecer mutuamente.

Cabe resaltar que cuando se habla de comercio internacional, se involucra a su vez el concepto de economía internacional, ya que esta se encarga de entender cómo se encuentran actualmente distribuidos los diferentes recursos en cada nación y estudiar cuáles son los intercambios realizados por los países, permitiéndole a su vez al comercio definir cómo los recursos más escasos pueden ser utilizados de una manera óptima entre los diferentes entes comerciales (Jerez, 2011).

El estudio del comercio internacional y sus comportamientos en los diferentes países se ha caracterizado por el desarrollo de una serie de teorías que han buscado a lo largo de la historia definir y entender sus patrones, teniendo en cuenta las múltiples diferencias que existen entre las economías involucradas.

2.2.1. Teorías tradicionales del comercio internacional (Escuela Clásica)

Esta teoría se basa en que la riqueza de cada país depende de la dotación de trabajo que tenga el país y que el comercio exterior se da gracias a estas diferencias existentes que tiene cada economía, siempre siguiendo el supuesto de una competencia perfecta, lo cual incluye modelos de autores como:

- Adam Smith: Modelo de la Ventaja Absoluta (La mano invisible), el cual habla de la ventaja absoluta que tiene cada país en la producción de un bien o servicio específico y la necesidad de que cada economía se especialice en fabricar y exportar solamente las mercancías en las cuales cuenta con dicha ventaja. Adicional a esto, Smith habla de la importancia que tiene la reducción del control de la economía por parte del gobierno, que elimine las barreras y asegure la efectiva operación de la “mano invisible” del mercado, es decir, que este opere sin restricciones (Chiñas, 2013).
- David Ricardo: Modelo de la Ventaja Comparativa, que se basa en la teoría de los precios relativos de los bienes, en donde un país cuenta con una ventaja comparativa cuando tiene un precio relativo menor de un bien x comparado con otro país. En este caso, las economías deben especializarse en la producción y exportación del bien x (Escobar, 2010).
- Modelo Heckscher-Ohlin, el cual busca explicar las razones de las diferencias de los precios relativos de los bienes y por consiguiente su ventaja comparativa, con base en la dotación que tiene cada país en sus factores de producción. Según esta teoría, los países deben concentrarse en la exportación de bienes cuya producción es intensiva, en

el factor en el que el país es abundante y de bajo costo e importar los bienes que requieran un uso intensivo de factores escasos y costosos (Escobar, 2010).

2.2.2. Teorías modernas del comercio internacional

Estas teorías se basan en modelos que buscan definir los patrones del comercio internacional teniendo en cuenta la competencia imperfecta, dentro de los cuales se pueden encontrar:

- Economías de Escala: búsqueda de una mayor producción a un menor costo que permita la especialización y la fabricación a gran escala con bajos costos y oferta diversificada (Mayorga & Martínez Aldana, 2008).
- Costo de Oportunidad de G. Haberler: se basa en la síntesis de que el trabajo no es el único recurso ni es homogéneo, por lo cual siempre se deben estudiar los costos de oportunidad de producir un bien u otro (EALDE Business School, 2018).
- Modelo de Competencia Monopolística de Paul Krugman, que establece cómo a partir de las economías de escala, una empresa puede llegar a lograr un poder monopolístico y una fijación de precios en el mercado, que genere como resultado beneficios igual a cero a todas las firmas que deseen entrar al mismo sector (Posada & Vélez, 2008).
- Dumping: “Vender un producto en el extranjero a precio inferior al que se vendería en su propio mercado nacional” (Hinojoza & Luyo, 2010).

2.3. Transporte marítimo

El transporte marítimo consiste en la utilización de embarcaciones que puedan surcar diferentes cursos de agua con el objetivo principal de llevar pasajeros o carga de un puerto a otro. Es el transporte más utilizado (cf., aéreo, terrestre y ferroviario), porque permite movilizar grandes cantidades de mercancía a un coste bajo. Así mismo, participa de un sector clave que afecta el comercio internacional y la integración regional, debido a que transporta aproximadamente el 80% de las mercancías totales (Freire & González, 2003).

Para llevar a cabo la actividad marítima y tráfico interoceánico, la CEPAL divide la demanda en los siguientes segmentos:

Imagen 4. Tipos de embarcaciones - transporte marítimo



Fuente: Canal de Panamá, 2018.

- Buques graneleros: transportan granos secos como maíz, soya, trigo, mineral de hierro, carbón, manufacturas de hierro y acero, fertilizantes, cobre, aluminio, azúcar, sal, cemento, astillas de madera, entre otros.
- Buques tanqueros: transportan gránulos líquidos, que incluyen productos químicos, el petróleo crudo y sus derivados como diésel, gasolina y combustible de aviación, entre otros.

- Buques gaseros: transportan GNL y GLP.
- Buques porta contenedores: transportan contenedores que llevan toda clase de mercancía, usualmente de mayor valor que la carga transportada en graneleros.
- Buques porta vehículos: transportan automóviles, camiones y carga de proyecto (cargas extremadamente pesadas y/o voluminosas). Esta categoría también incluye los buques Ro-Ros (Roll On-Roll Off: buques equipados con rampas para que los camiones puedan entrar y salir a recoger o dejar carga).
- Cruceros: otra parte de la demanda que no guarda relación con los costos de transporte y que es totalmente diferente a los segmentos de carga es la industria de cruceros, que ven en la región destinos turísticos.

2.4. Índices de desempeño internacionales

2.4.1. Índice de Desempeño Logístico

El Índice de Desempeño Logístico (LPI por sus siglas en inglés) es el indicador creado por el BM en el año 2007 como una herramienta de benchmarking que les permite a más de 160 países identificar sus fortalezas y oportunidades de mejora en el ámbito de la logística comercial. Su principal objetivo es medir qué tan eficiente es cada país en su cadena de suministro y determinar cómo se desenvuelve en el contorno del comercio internacional con las otras naciones involucradas (The World Bank, 2018).

El LPI es conocido hoy en día como un instrumento que muestra las tendencias globales en materia de logística, a través de la evaluación y calificación de 6 componentes en cada país:

- Desempeño en aduanas: velocidad y simplicidad por parte de los organismos de control fronterizo.
- Infraestructura: calidad en la infraestructura relacionada con el comercio y transporte internacional como puertos, ferrocarriles, carreteras, entre otros.
- Envíos internacionales: facilidad para organizar envíos a precios competitivos.
- Competencia de servicios logísticos: calidad en servicios logísticos en entidades como operadores de transporte y agentes aduaneros.
- Seguimientos y rastreo: capacidad para rastrear envíos.
- Puntualidad: entrega de envíos dentro del tiempo programado o previsto (Prieto, 2018).

2.4.1.1. Metodología

El cálculo del LPI se realiza por medio de una encuesta aplicada a empresas y usuarios de servicios de logística, en donde a través de un cuestionario estandarizado se evalúa la logística doméstica e internacional de cada país, dando una calificación de 1 a 5, siendo 1 el puntaje más bajo y 5 el más alto de cada uno de los componentes antes mencionados. Para llevar a cabo este proceso, primero se efectúa una categorización de los países dependiendo de su nivel de ingresos y ubicación (Cuadro 1), con el fin de determinar el grupo de países que evaluarán sus compañías o profesionales logísticos, después se ejecutan alrededor de 7.000 encuestas de forma online en los 160 países y, por último, se calcula el promedio ponderado de las calificaciones para determinar el LPI de cada uno de los países estudiados (Consejo Nacional de Competitividad, 2018).

Cuadro 1. Metodología para la selección de los grupos encuestados por países

Grupo de países a encuestar por cada categoría de mercado (país):			
	Países de Ingresos Bajos	Países de Ingresos Medios	Países de Ingresos Altos
Países Costeros	<p>Los cinco socios comerciales más importantes (exportaciones)</p> <p>+</p> <p>Los tres socios más importantes (importaciones).</p>	<p>Los tres socios comerciales más importantes (exportaciones)</p> <p>+</p> <p>El socio más importante (importaciones).</p> <p>+</p> <p>4 países al azar, uno de cada región: a) África b) Asia c) Latinoamérica d) Europa (no incluye el centro de Asia ni OECD)</p>	<p>Dos países al azar de la lista de los cinco socios comerciales más importantes (exportaciones e importaciones)</p> <p>+</p> <p>4 países al azar, uno de cada región: a) África b) Asia c) Latinoamérica d) Europa (no incluye el centro de Asia ni OECD)</p> <p>+</p> <p>Dos países al azar</p>
	Países sin Litoral	<p>Los cuatro socios comerciales más importantes (exportaciones)</p> <p>+</p> <p>Los dos socios más importantes (importaciones)</p> <p>+</p> <p>Dos países que sirven de puentes terrestres.</p>	<p>Los tres socios comerciales más importantes (exportaciones)</p> <p>+</p> <p>El socio más importante (importaciones)</p> <p>+</p> <p>Dos países que sirven de puente terrestre.</p> <p>+</p> <p>Dos países al azar, uno de cada región: a) África b) Asia c) Latinoamérica d) Europa (no incluye el centro de Asia ni OECD)</p>

Fuente: Consejo Nacional de Competitividad.

2.4.1.2. LPI 2018 (Top 10)

Cuadro 2. Top 10 LPI, 2018

PAÍS	PUNTAJE LPI
Germany	4,20
Sweden	4,05
Belgium	4,04
Austria	4,03
Japan	4,03
Netherlands	4,02
Singapore	4,00
Denmark	3,99
United Kingdom	3,99

Fuente: Banco Mundial, 2018

El último reporte del LPI fue publicado por el BM en el año 2018, el cual entregó en su reporte nuevamente a Alemania como el país que mejores resultados tuvo a nivel mundial por tercera vez consecutiva con un puntaje total de 4,20, en el cual se destacó principalmente por su infraestructura, puntualidad y competencias logísticas. Seguido de este, podemos encontrar a Suecia, que durante los últimos cuatro años ha estado escalando en el indicador hasta llegar a su posición actual con una evaluación de 4,05, y a Bélgica, que tuvo una importante recuperación en el ranking, pasando del sexto al tercer lugar.

Dentro del top 10 de países que se destacaron en el indicador se puede evidenciar que se trata de economías de altos ingresos, siendo ocho de estas europeas y dos asiáticas. Por otra parte, es importante resaltar las mejoras en los puntajes de LPI de Japón, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos y Nueva Zelanda desde el año 2012, además del mejor desempeño que tuvieron India, Indonesia, Vietnam y Costa de Marfil gracias a sus accesos a hubs de transporte (Consejo Nacional de Competitividad, 2018).

2.4.2. Índice Global de Competitividad

El Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) ha medido la competitividad de los países desde el año 1979 a través del Índice Global de Competitividad (GCI por sus siglas en inglés), publicado en el Reporte Global de Competitividad anual, donde mediante un conjunto de instituciones, políticas y factores evaluados determinan el nivel de productividad de un país.

Allí se estudia cómo los países promueven el bienestar de su población para ser más productivos, con el fin de llegar a un crecimiento que permita ingresos altos, menos riesgos y bienes en general para la sociedad.

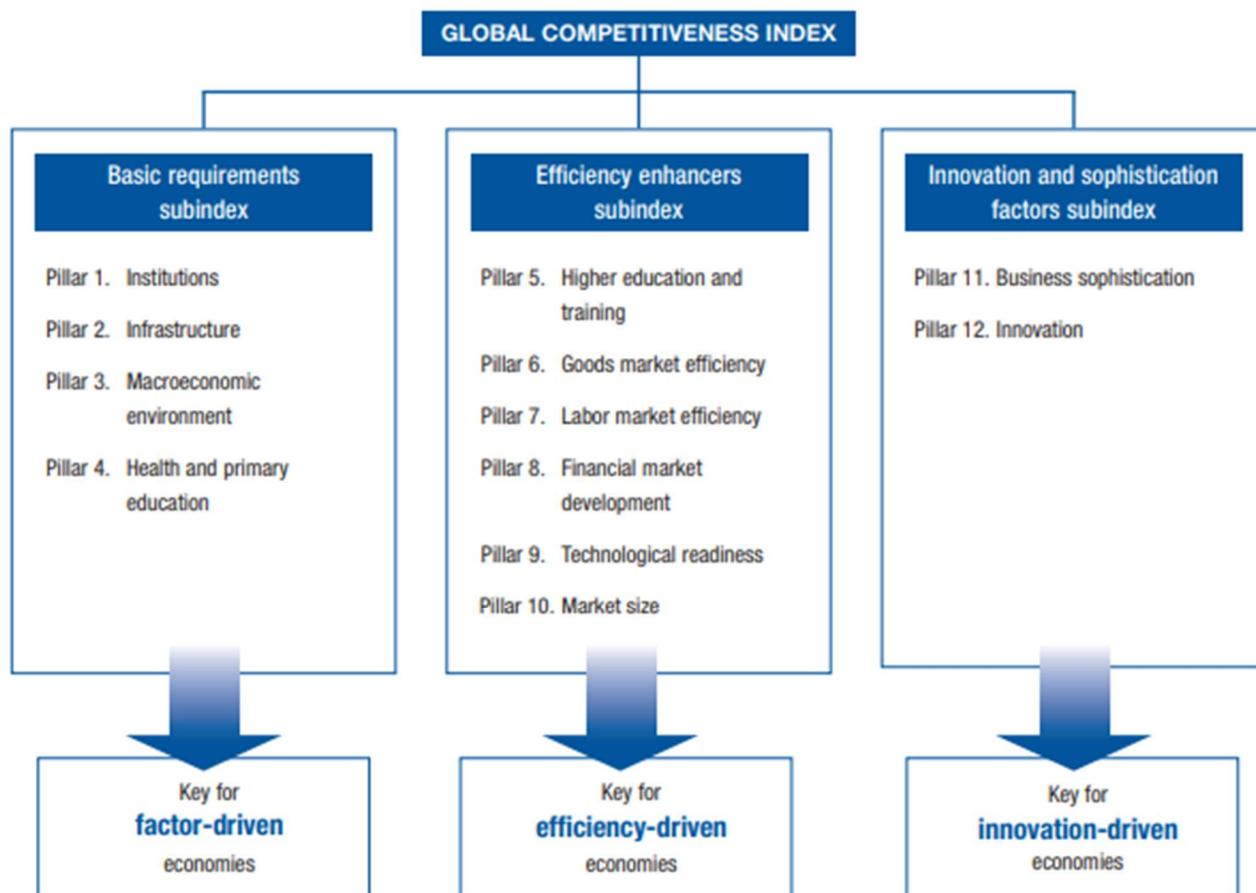
El WEF resalta: “Creemos que las economías competitivas son aquellas con más probabilidad de crecer de forma sustentable e inclusiva, lo que significa más probabilidad de que todos los miembros de la sociedad se beneficien con los frutos del crecimiento económico” (World Economic Forum, 2016).

2.4.2.1. Metodología

Para el cálculo del Índice se desglosa la competitividad de los países en 12 áreas diferentes, o pilares, que se agrupan en tres subíndices:

- *Requisitos básicos:* como se observa en la Imagen 5, aquí se incluyen pilares básicos como la infraestructura, entorno macroeconómico, y salud y educación primaria. Reciben dicha denominación porque suelen ser los primeros pilares que abordan los países en etapas tempranas de desarrollo.
- *Potenciadores de eficiencia:* se revisan los mercados y su funcionamiento, tanto mercado financiero como laboral y de bienes. También se considera la capacitación, educación superior y la preparación tecnológica con el fin de determinar el nivel de preparación de las economías para la transición a economías basadas en conocimientos y más avanzadas.
- *Innovación y sofisticación:* el último subíndice está compuesto por los pilares de innovación y sofisticación comercial. Estas son reconocidas como áreas más complejas dentro de la competitividad de un país debido a que requieren una economía que pueda aprovechar negocios de clase mundial, a través de establecimientos de investigación y el apoyo de un gobierno innovador. Generalmente, los países con calificaciones más altas en dichos pilares son economías avanzadas, caracterizadas por un alto PIB per cápita.

Imagen 5. Marco del GCI



Fuente: Reporte Anual de Competitividad, 2017-2018.

2.4.2.2. *Top 10 GCI 2018*

Imagen 6. Comparación clasificación GCI, 2016 - 2018

Economy	GCI 2017-2018		GCI 2016-2017	
	Rank (out of 137)	Score (1-7)	Rank (out of 138)	Score (1-7)
Switzerland	1	5.86	1	5.81
United States	2	5.85	3	5.70
Singapore	3	5.71	2	5.72
Netherlands	4	5.66	4	5.57
Germany	5	5.65	5	5.57
Hong Kong SAR	6	5.53	9	5.48
Sweden	7	5.52	6	5.53
United Kingdom	8	5.51	7	5.49
Japan	9	5.49	8	5.48
Finland	10	5.49	10	5.44

Fuente: Reporte Anual de Competitividad, 2017-2018.

Como se observa en la Imagen 6, en los últimos dos años no han ingresado países nuevos al top 10 de competitividad global. Se presentan variaciones en las posiciones 2 y 3 (Estados Unidos y Singapur) y entre las posiciones 6 a 9 (Hong Kong SAR, Suecia, Reino Unido y Japón). Sin embargo, Suiza permanece en el puesto N° 1 del 2016 al 2018 por su sólido y competitivo ambiente macroeconómico.

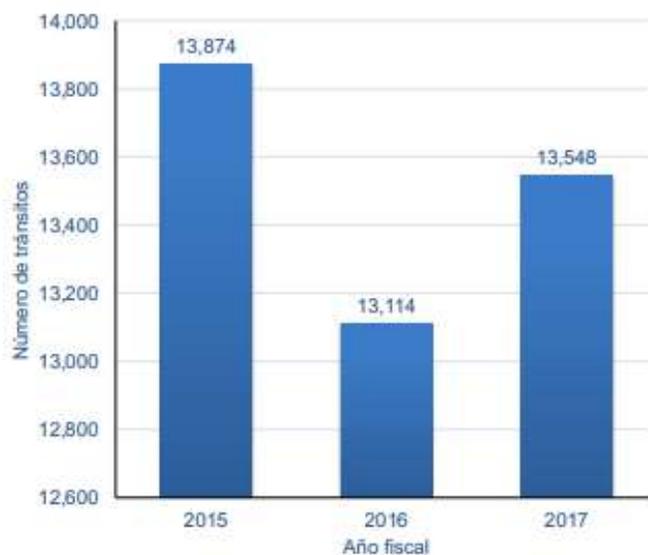
3. Discusión - Impacto Tercer Juego de Esclusas

Con el fin de identificar los impactos que ha tenido el tercer juego de esclusas del Canal de Panamá, tanto para la ACP como para la economía del país, realizaremos un comparativo de los principales resultados y estadísticas de organizaciones, tanto gubernamentales panameñas como internacionales, que nos permitan entender la situación económica y social antes y después de la inauguración de este proyecto.

3.1. Canal de Panamá

3.1.1. Tránsitos

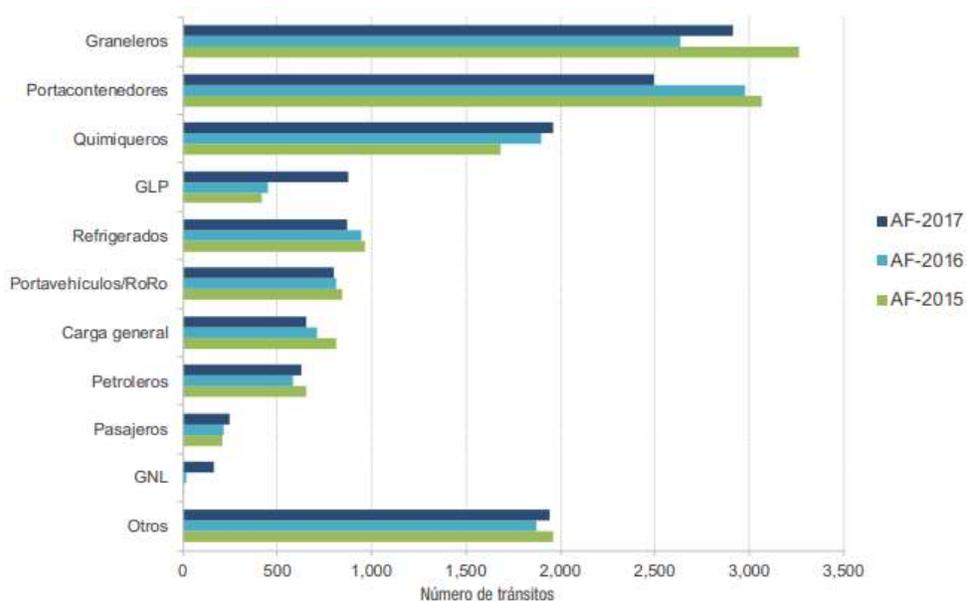
Para el año fiscal 2017, el Canal de Panamá cerró con un total de 13.548 naves transitadas de pequeño y alto calado comercial (3,3% más que el año 2016), representadas principalmente por 2.493 buques portacontenedores, 2.915 graneleros y 1.959 embarcaciones tanqueras (quimiqueras), los cuales significaron el 21%, 24% y 16% de participación en cuanto a todos los tránsitos registrados en el año, respectivamente.

Gráfica 3. Tránsitos Canal de Panamá del 2015 al 2017

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

Por su parte, el tercer juego de esclusas abiertas en el año 2016, cerró el año 2017 con un poco más de 2.000 busques transitados desde su inauguración, un promedio de 5 naves diarias, en donde el “54% de estos buques fueron portacontenedores; 29% portadores de gas licuado de petróleo (GLP) y el 9% corresponde a los de gas natural licuado (GNL), mientras que el resto perteneció a otros segmentos como graneleros, tanqueros, porta vehículos y cruceros” (Autoridad del Canal de Panamá, 2018).

Gráfica 4. Tránsitos Canal de Panamá por segmento de mercado del 2015 al 2017

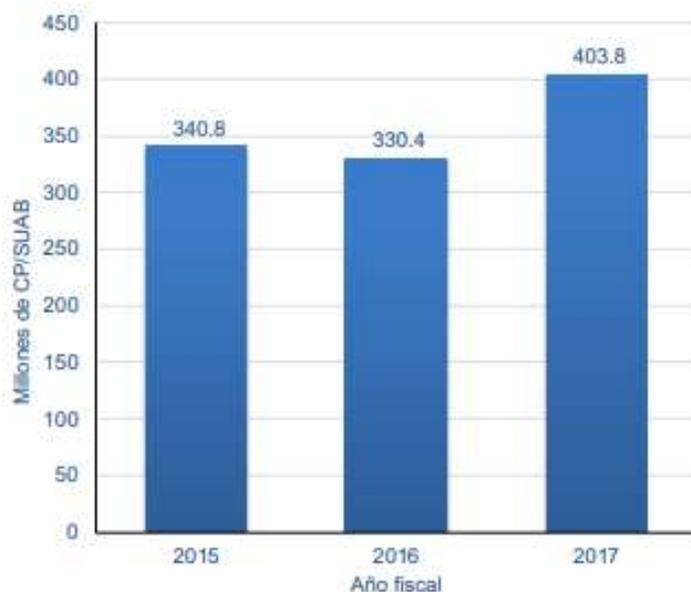


Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

En comparación con el año 2016, estos resultados muestran una disminución de 16,3% en el segmento de portacontenedores, que se dio gracias al emplazamiento de buques de mayor tamaño como resultado de las nuevas oportunidades de economías de escala ofrecidas por el Canal, las cuales buscan el transporte de más toneladas de mercancía con un menor número de tránsitos. Además de esto, se evidenció un fuerte fortalecimiento en los segmentos de GLP, que llegó a ser el segundo mayor en utilizar el tercer juego de esclusas, y GNL, que hasta mediados del 2016 era una categoría que no podía cruzar el Canal debido a las medidas de los buques que lo transportaban y que hoy en día más del 90% de su flota mundial puede cruzarlo gracias a su ampliación.

3.1.2. Toneladas transportadas

Gráfica 5. Tránsitos Canal de Panamá por toneladas del 2015 al 2017

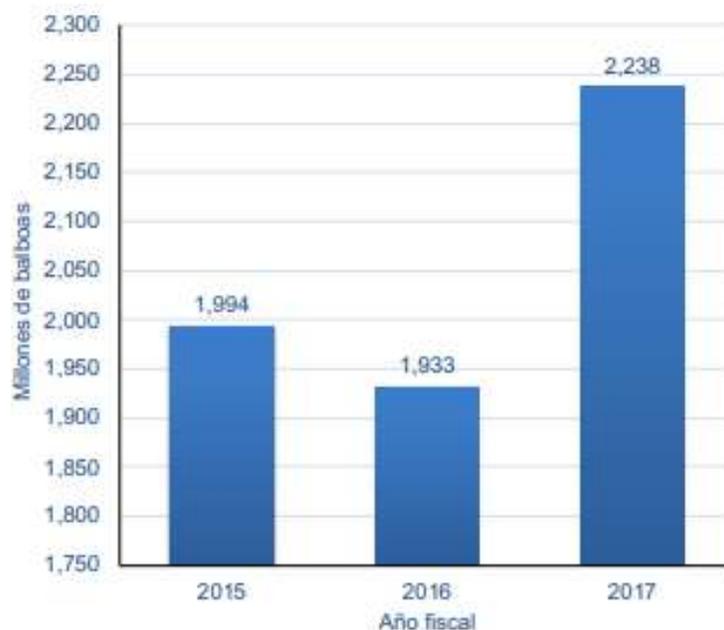


Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

Respecto a las toneladas transportadas por el Canal de Panamá, estas cerraron con un total para el año 2017 de 403,7 millones de toneladas netas, es decir, un 22,2% más que el año anterior. Esto como resultado del aumento evidenciado principalmente en los gráneles líquidos, los cuales contaron con un incremento en su tonelaje transportado por el canal del 54,5%, impulsado principalmente de nuevo por el aumento del flujo del GNL y el GLP, y la carga contenerizada, que cerró el año con un total de 142,6 millones de toneladas transitadas (19% más que el año anterior). Cabe resaltar que el tercer juego de esclusas jugó un papel primordial en este aumento al ser el punto de entrada y salida de alrededor de 76 mil toneladas diarias que al final del año representaron el 34% de todo el tonelaje registrado.

3.1.3. Ingresos por Peajes

Gráfica 6. Ingresos por peajes Canal de Panamá en USD del 2015 al 2017



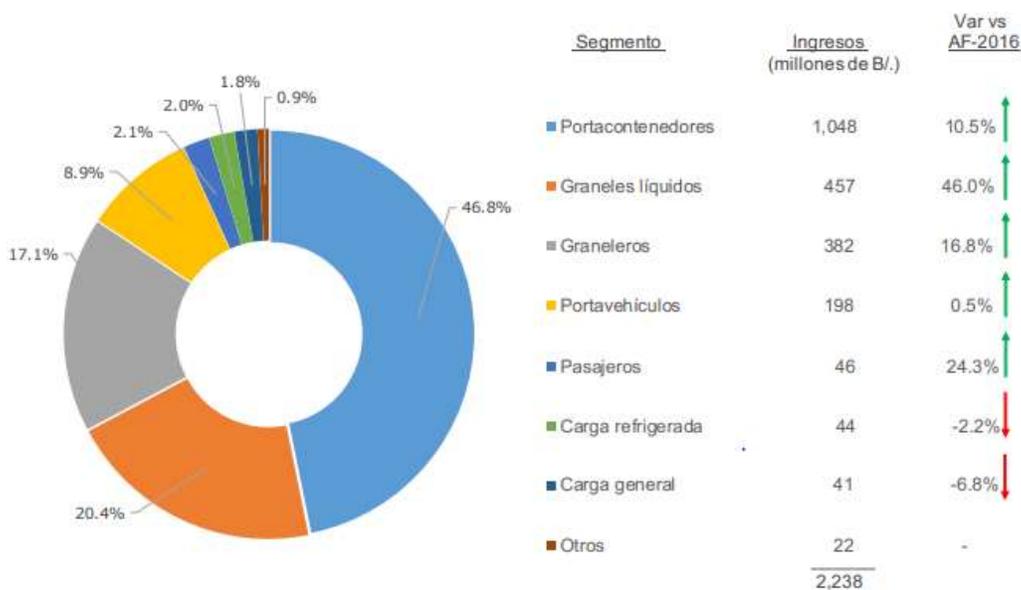
Fuente: Autoridad del Canal de Panamá

Para el año 2017 el Canal de Panamá cerró con una cifra récord de ingresos por concepto de peajes, con un total de 2.238 millones de dólares, aumentando un 15,8% (305 millones de dólares más recaudados) en comparación con el año anterior fiscal. Por su parte, el tercer juego de esclusas del canal representó el 37% de estas entradas por un valor total de 819 millones de dólares gracias a los 1.828 buques de diferentes segmentos que transitaron por esa vía en todo el año.

Como se puede evidenciar en la Gráfica 7, los segmentos que representaron mayor participación en los ingresos por peajes fueron los correspondientes a portacontenedores, gráneles líquidos, graneleros y pasajeros, lo cual estuvo impulsado principalmente por el aumento de tránsito de

buques neopanamax y, por lo tanto, el número de contenedores; el ingreso de nuevos sectores al canal como el de GNL y GLP; el incremento del tráfico de productos como el carbón y los minerales; y por último, la llegada de nuevas líneas de cruceros que aumentó los pasajeros a través de tránsitos turísticos parciales y completos.

Gráfica 7. Distribución de ingresos de peajes por segmentos



Fuente: Autoridad del Canal de Panamá, 2018

3.2. Economía y comercio de Panamá

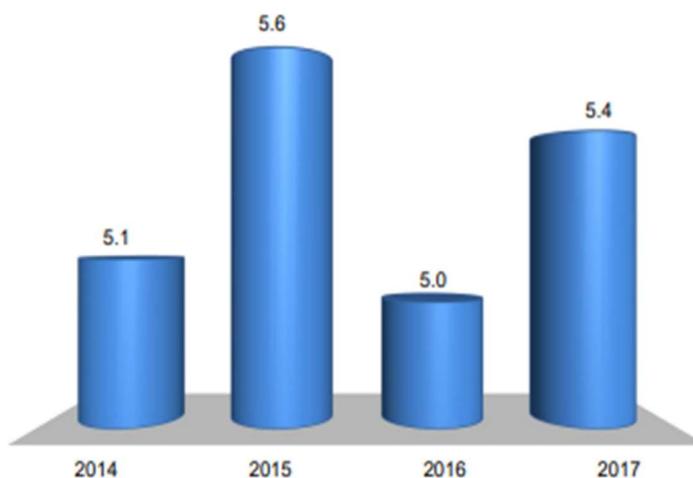
3.2.1. Crecimiento de la economía panameña

Panamá es un país reconocido por su ubicación estratégica en el sureste de Centroamérica. Tiene una condición como país de tránsito porque cuenta con la vía interamericana que une al

Océano Atlántico con el Océano Pacífico: el Canal de Panamá. Esta obra permite un transporte más eficiente de bienes y se establece como un punto de encuentro global de culturas.

Así mismo, a nivel económico, el crecimiento del PIB en Panamá fue 5,4% para el año 2017 (De La Guardia, 2017). De acuerdo con la Gráfica 8, del año 2014 al 2015 el crecimiento del PIB presentó un aumento de 0,5 puntos porcentuales, pero disminuyó 0,6% para el fin del 2016.

Gráfica 8. Crecimiento PIB real Panamá del 2014 al 2017 (en porcentaje)



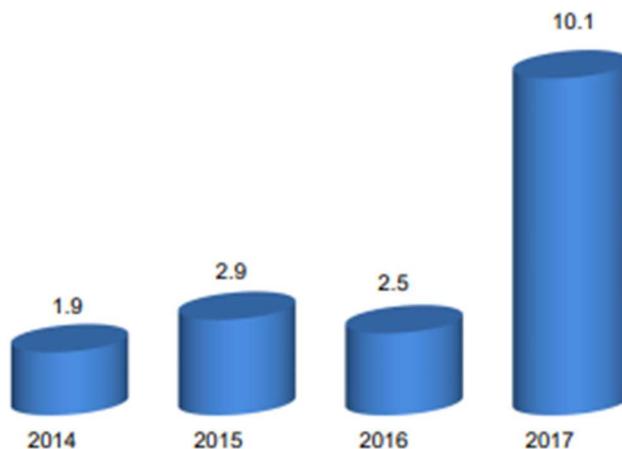
Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo, 2017.

Según el INEC, las actividades que lideraron el crecimiento económico fueron:

- *Transporte, almacenamiento y comunicaciones:* gracias al dinamismo del transporte aéreo de personas y de carga y el incremento de los peajes del Canal de Panamá, la participación de esta actividad en el PIB aumentó en 10,1% en consideración con el año 2016 (Gráfica

9). En el Canal de Panamá los ingresos por peajes sumaron 2,316.3 millones, creciendo 17,6% con respecto al 2016.

Gráfica 9. Crecimiento del PIB de transporte del 2014 al 2017 (en porcentaje)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo, 2017

De acuerdo con la Gráfica 9, se observa una tendencia de crecimiento del aporte de dicha actividad para la construcción del PIB en el año 2014 y 2015 con 1,9% y 2,9%, respectivamente. Sin embargo, para el año 2016, el crecimiento de dicha actividad disminuyó 0,4 puntos porcentuales (ubicándose en 2,5%). Esto se corrige en el año 2017 debido a la apertura de las nuevas esclusas y el aumento de capacidad para el cruce de embarcaciones mucho más grandes, llevando a que el crecimiento del PIB de transporte panameño fuera de 10,1%.

Como se puede observar en el Cuadro 3, el movimiento de toneladas netas aumentó de 342 millones a 416,7 millones entre el año 2016 y 2017, es decir, presentó un incremento del 21,6%.

También, en el año 2017 se registró la mayor cantidad de tránsitos representado en 13.666 naves (5% más en comparación con el 2016) y los ingresos por peajes pasaron de 1.969 millones (2016) a 2.316 millones, representando un crecimiento del 17,6% en el año 2017. Estas cifras son producto de la mayor capacidad que tienen las esclusas, el flujo constante de embarcaciones de mayor capacidad por el paso de la línea neopanamax y el auge del comercio mundial, debido a que los servicios ofrecidos conectan puertos de Asia y la costa este de Estados Unidos.

Cuadro 3. Estructura de tráfico y carga del Canal de Panamá del 2014 al 2017

Detalle	2013	2014	2015	2016	2017
Tránsito de naves, en unidades	13,599	13,506	13,796	13,015	13,666
Ingresos por peajes, millones de balboas	1,863.4	1,920.4	1,988.0	1,969.0	2,316.3
Toneladas netas del Canal, en millones	322.9	327.6	338.8	342.0	416.7
Volumen de carga, millones de toneladas largas	214.0	230.0	217.0	209.9	244.7

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo, 2017.

La carga comercial transportada por el Canal tuvo un aumento significativo (17,8%), principalmente por los productos derivados del petróleo (41,0%), como el GLP y GNL, el petróleo crudo (13,9%) y la carga contenerizada (24,0%). Con relación al transporte aéreo, incrementó su valor agregado al PIB en 10,1%, derivado de la mayor movilización de pasajeros representados de la siguiente manera:

“Transitaron más personas de Suramérica, 45.2% del total, en especial de Brasil asociado a una leve recuperación de su economía luego de dos años de caída consecutiva, beneficiando el tránsito de pasajeros de esa región, Norteamérica con 28.3% del total, el Caribe, 13.8%, Centroamérica 9.8% y Europa 2.9%” (De La Guardia, 2017)

Cuadro 4. Tránsitos por el Aeropuerto Internacional de Tocumen del 2014 al 2017

Detalle	2016	2017	Variación porcentual (%)
Pasajeros, número	<u>8,400,406</u>	<u>9,246,632</u>	<u>10.1</u>
Embarques	4,218,318	4,638,030	9.9
Desembarques	4,182,088	4,608,602	10.2
Carga, toneladas métricas	<u>112,414</u>	<u>117,230</u>	<u>4.3</u>
Embarques	53,952	56,505	4.7
Desembarques	58,462	60,725	3.9
Correos, toneladas métricas	<u>653</u>	<u>832</u>	<u>27.4</u>
Embarques	60	97	61.4
Desembarques	593	735	24.0

Fuente: Autoridad de Aeronáutica Civil, 2017.

- *Construcción:* según el INEC, esta actividad creció un 8,3% con respecto al año 2016 gracias a las inversiones en infraestructuras públicas y privadas, entre ellas la planta de gas natural AES y la mina de cobre en la provincia de Colón, la Renovación Urbana de Colón y la Línea 2 del Metro de Panamá.
- *Explotación de minas y canteras:* dicha actividad creció 8,3% con respecto al año 2016, debido al aumento de demanda de materias primas para suplir los requerimientos de la industria de construcción.

De la misma manera, se encuentran actividades que presentaron contribuciones positivas al PIB en el año 2017 como: agricultura y ganadería (2,5%) y las industrias manufactureras (2,2%) y suministro de servicios (3,6%). Adicionalmente, se observa aportes bajos por parte de las actividades de hoteles y restaurantes (1,9%) y los servicios sociales y salud privadas (2,1%).

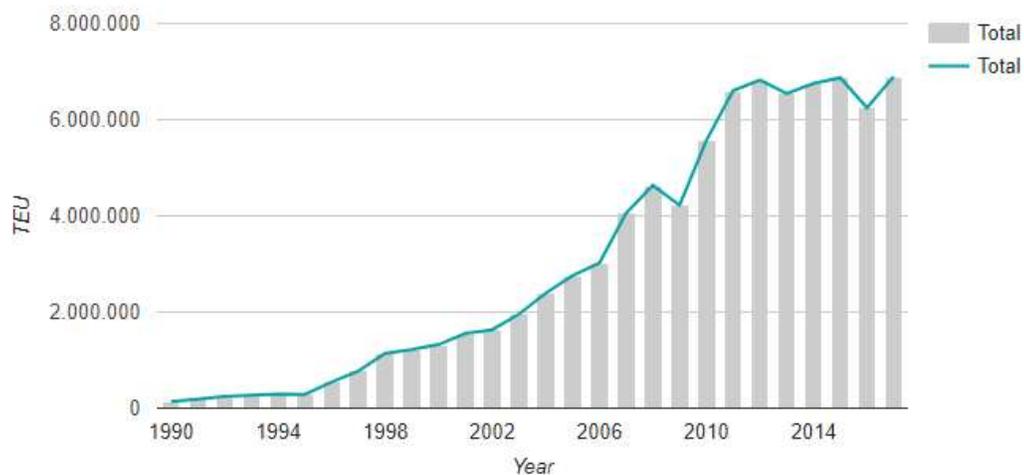
También se resalta negativamente la actividad de pesca, con una disminución en su valor agregado al PIB real de -2,7%.

Por otro lado, la tasa de inflación panameña cerró para el año 2017 en 0,88%, 0,17% más que el año 2016. Esto debido principalmente al aumento de los precios en el sector de transporte.

3.2.2. Comportamiento de los principales puertos de Panamá

Como se puede evidenciar en la Gráfica 10, el comercio internacional marítimo panameño ha tenido que enfrentar un importante aumento en el manejo, carga y descarga de mercancía contenerizada a lo largo de los últimos 20 años, en donde sus operaciones desde el año 2000 a la fecha se han incrementado casi en seis veces. Esto es resultado del fuerte impulso e inversión efectuado tanto por parte del gobierno como por entidades privadas nacionales e internacionales, y a la suma importancia que han adquirido los puertos de Panamá por ser los centros de distribución más importantes de América Latina.

Gráfica 10. Movimiento total anual de contenedores en los principales puertos de Panamá

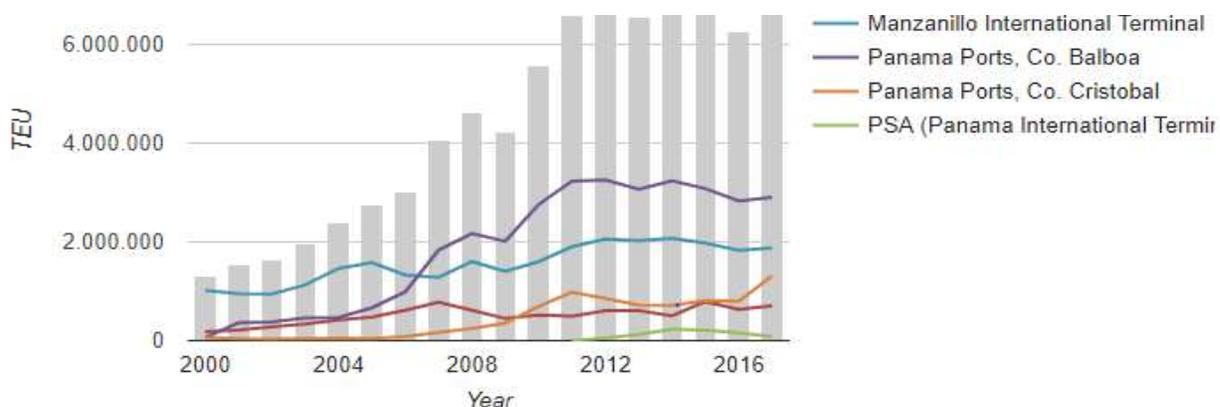


Fuente: Portal Logístico de Panamá, 2018

Por otra parte, haciendo una comparación del total de contenedores movilizados en los últimos años, se puede identificar (Gráfica 11) que esta tendencia de crecimiento se ha reducido completamente. Para el año 2014 se registró un total de contenedores en TEUs (unidad de medida de capacidad de transporte marítimo de contenedores) movilizados de 6.755.019, mientras que el 2017 cerró con 6.898.246 TEUs transportados, dejando una variación de apenas el 2,12%. Adicional a esto, es importante resaltar que el año 2016 se registró una disminución del 9,5% de contenedores manejados por Panamá como producto de una reducción que tuvo el crecimiento del comercio mundial, registrando como consecuencia la cifra más baja de operaciones desde el año 2011. Para el año 2017 estos valores se lograron recuperar a la normalidad, según el informe económico y social de dicho año, gracias a la competitividad que ofrece la infraestructura logística del país que se potenció con el Canal ampliado y a las medidas tomadas por las navieras para

redirigir cargas y moderar el nivel de riesgo utilizando el paso por áreas alejadas de rutas de huracanes (Ministerio de Economía y Finanzas, 2017).

Gráfica 11. Movimiento total anual de contenedores de Panamá por puerto



Fuente: Portal Logístico de Panamá, 2018

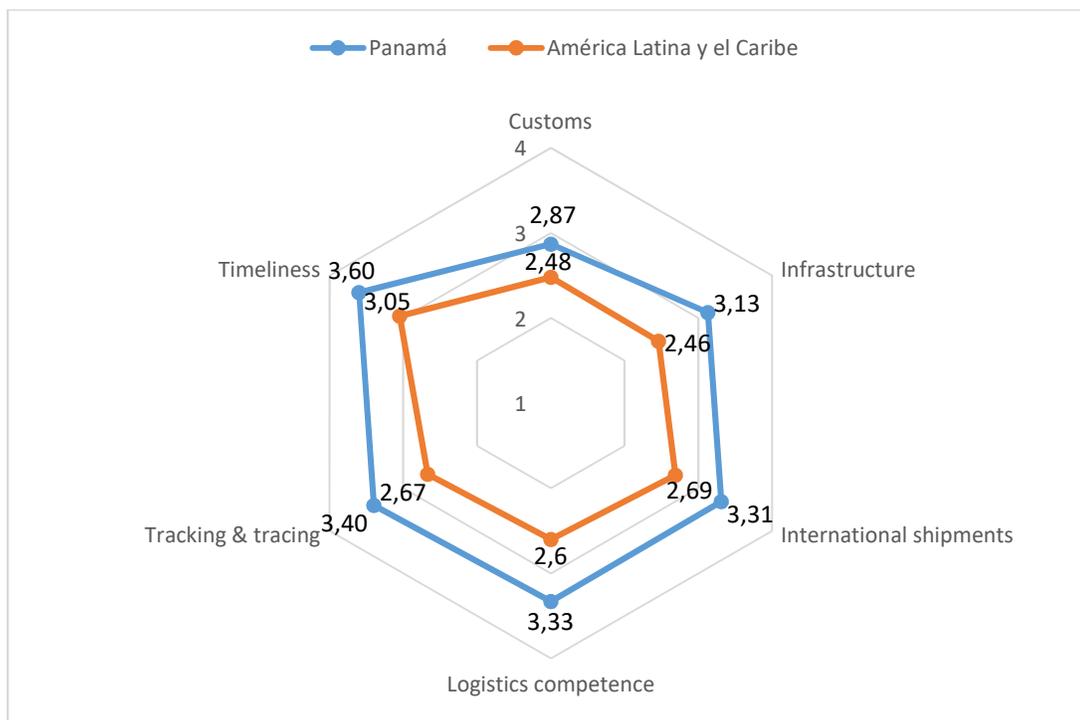
Así mismo, haciendo una evaluación de los movimientos de contenedores por puertos, se puede identificar que el puerto de Balboa desde el año 2007 se ha consolidado como el líder del sistema portuario panameño, que para el 2017 manejó un total de 2,90 millones de TEUs que representan aproximadamente un 42% de todas las operaciones, siendo su principal competidor el Terminal Internacional de Manzanillo, que lo siguió con un movimiento de 1,87 millones de TEUs. Respecto al comportamiento de los últimos años, se puede determinar que este ha estado muy ligado al comportamiento general del país en donde, por ejemplo, para el año 2016 Balboa enfrentó una disminución del 8% en sus operaciones, causada por el descenso general de las operaciones que la red marítima tuvo en comparación con el año 2015.

3.2.3. Índice de Desempeño Logístico

Con el objetivo de identificar el impacto que la expansión del Canal de Panamá ha tenido en la logística comercial del país, realizaremos un comparativo de los últimos informes del LPI para determinar el progreso que ha tenido la cadena de suministro panameña a partir de la inauguración del tercer juego de esclusas.

Panamá para el año 2018 obtuvo una puntuación total de 3,28, ocupando el puesto número 38 entre 160 países. El país se destacó principalmente por las mejoras en los componentes de Seguimiento y rastreo y Competencia de servicios logísticos, en los cuales logró escalar significativamente en el ranking, llegando a los puestos 36 y 35, respectivamente. Por otra parte, los indicadores que más bajo desempeño logístico tuvieron con respecto al resto de las economías evaluadas fueron Aduanas, la cual obtuvo la calificación más baja con 2,87 y ocupó el puesto 45, y Puntualidad que, pese a su alto puntaje de 3,60, apenas alcanzó el lugar número 46.

Gráfica 12. LPI Panamá vs LPI América Latina y el Caribe, 2018

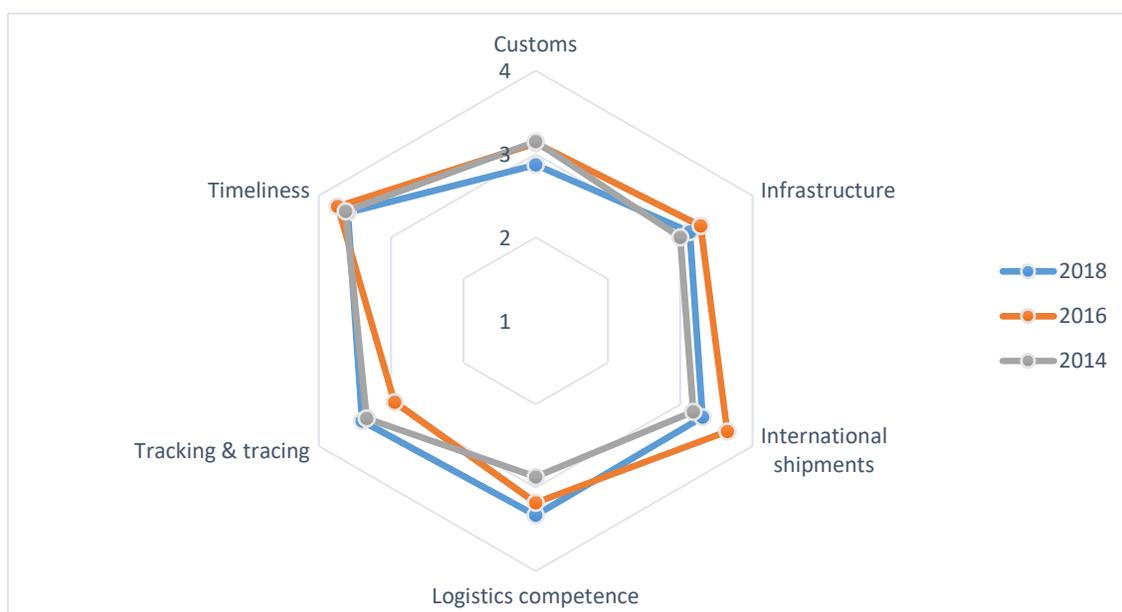


Fuente: LPI 2018, Banco Mundial

A nivel regional, el LPI panameño para el año 2018 ocupó el segundo lugar de América Latina y el Caribe, detrás de Chile, que se ubicó en el puesto número 34 con un puntaje de 3,32, escalando 12 posiciones con respecto al año 2016 gracias al incremento en sus indicadores de Infraestructura (15,8%) y Competencia de servicios logísticos (5,1%) (Consejo Nacional de Competitividad, 2018). Además, como muestra la Gráfica 12, Panamá se encuentra actualmente con una puntuación mayor al de la región en todos los componentes evaluados. Latinoamérica ha tenido un puntaje promedio de 2,60 en los dos últimos informes realizados por el BM (2016 – 2018), mientras que Panamá ha tenido puntajes de 3,34 (2016) y 3,28 (2018).

Así mismo, como se puede evidenciar en la Gráfica 12, dentro de los indicadores que mejor desempeño tiene Panamá con respecto a la región se encuentran Competencia de servicios logísticos, Seguimiento y rastreo e Infraestructura, con 0,73, 0,73 y 0,67 puntos por encima de América Latina y el Caribe, respectivamente. Esto impulsado principalmente por los constantes esfuerzos e inversiones realizadas por el gobierno panameño por mejorar e innovar toda su infraestructura logística, construir nuevos puertos y ampliar el Canal de Panamá.

Gráfica 13. LPI Panamá, 2014 - 2018



Fuente: LPI 2018, Banco Mundial

Por otra parte, haciendo una evaluación del comportamiento del LPI panameño en los últimos tres reportes del BM (antes y después de la inauguración del tercer juego de esclusas), podemos encontrar que los índices con mejor comportamiento durante estos periodos fueron: Competencia de servicios logísticos, el cual logró escalar 33 posiciones en el ranking y tuvo una tendencia de crecimiento en todos los periodos; Envíos internacionales, siendo esta la categoría en lograr la

mejor posición del LPI en el año 2016; e Infraestructura, cuyo puntaje y posición crecieron de forma importante en el año 2016. Respecto a los índices que más bajo desempeño tuvieron, se puede evidenciar el componente de Aduanas, el cual ha reducido su puntaje de forma importante desde el año 2014, atribuido principalmente, según el periódico El Capital, a la Autoridad Nacional de Aduanas (ANA) de Panamá, “la cual ha sido cuestionada por su retraso en la adopción de un plan de modernización y facilitación del comercio internacional” (Prieto, 2018).

Cuadro 5. LPI Panamá, 2014 - 2018

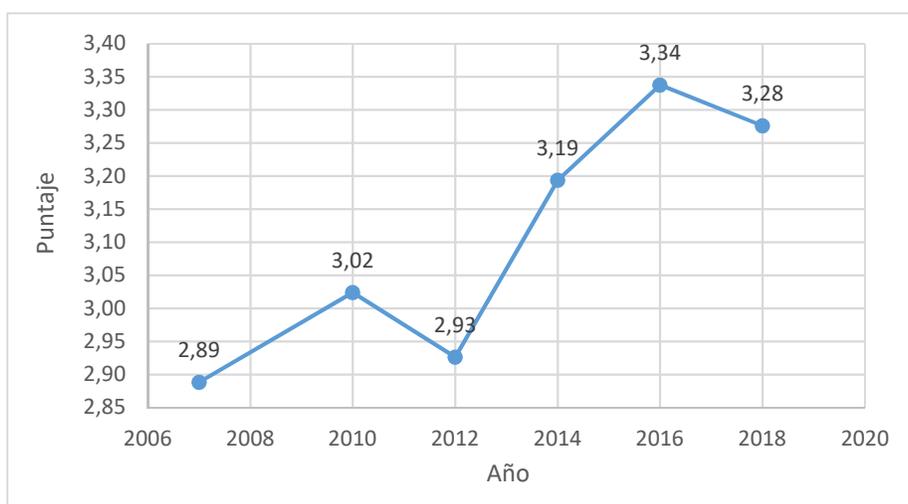
	2014		2016		2018	
	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje
LPI	45	3,19	40	3,34	38	3,28
Aduanas	40	3,15	42	3,13	45	2,87
Infraestructura	52	3	38	3,28	42	3,13
Envíos internacionales	47	3,18	16	3,65	34	3,31
Competencia de servicios logísticos	68	2,87	45	3,18	35	3,33
Seguimiento y rastreo	37	3,34	63	2,95	36	3,40
Puntualidad	42	3,63	41	3,74	46	3,60

Fuente: LPI, Banco Mundial

Del mismo modo, haciendo una valoración de los resultados del LPI del año 2016 (año de inauguración del tercer juego de esclusas), se puede identificar que, en dicho año, Panamá tuvo un importante incremento en la mayoría de sus indicadores que no solo lo llevó a subir cinco lugares en el ranking mundial, sino que también lo posicionó a nivel regional como el país con mejor desempeño logístico de América Latina y el Caribe para dicho periodo. En donde cabe resaltar que

según el Consejo Nacional de Competitividad de República Dominicana, en el caso panameño “la ampliación del Canal de Panamá impulsó de manera importante la puntuación del destino, lo que derivó en una mejora en la infraestructura logística del país, pero también en una mejora del indicador de envíos internacionales y la calidad y competencia logística del país” (Consejo Nacional de Competitividad, 2018)

Gráfica 14. LPI Panamá, 2007 - 2018



Fuente: LPI, Banco Mundial

Para finalizar, como se puede identificar en la Gráfica 14, Panamá, a lo largo de los últimos años, se ha caracterizado por llevar una tendencia de crecimiento en su LPI, llegando a obtener su puntuación más alta para el año 2016 y su mejor posición en el ranking para el año 2018. Esto ha sido impulsado principalmente por las múltiples construcciones, mejoras y modernizaciones realizadas en sus diferentes puertos e infraestructuras logísticas, además de la construcción del tercer juego de esclusas del Canal que ha sido uno de los factores que más ayudó al incremento de las puntuaciones en los componentes de Infraestructura y Competencia de servicios logísticos,

dejando como reto para el país una modernización de los sistemas fronterizos que faciliten y agilicen los procesos aduaneros.

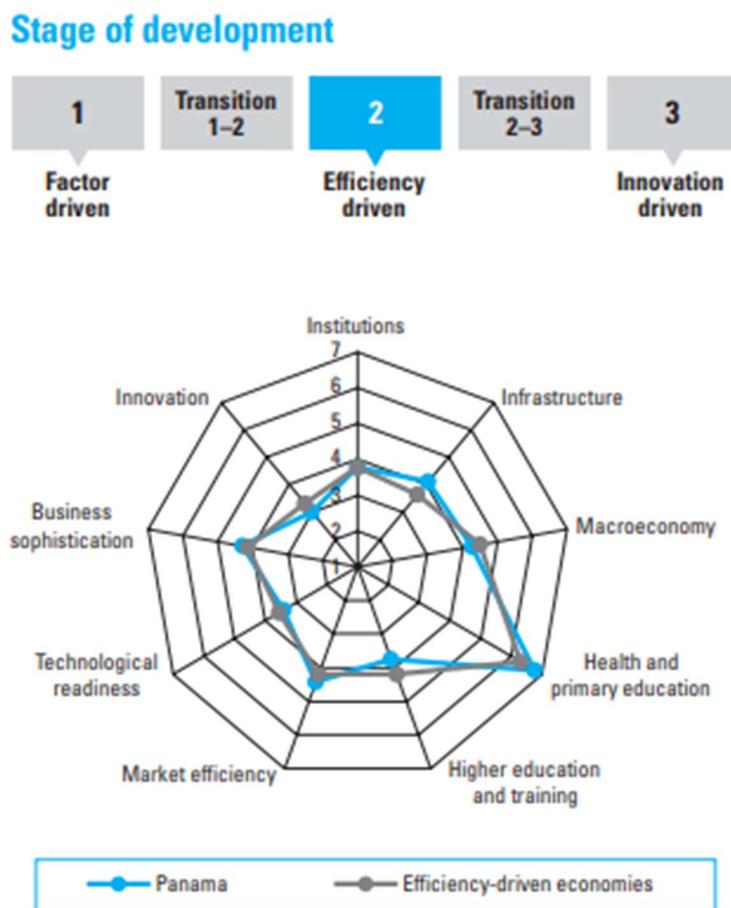
3.2.4. Índice Global de Competitividad

Con el fin de evaluar la situación panameña y su potencial relación con la ampliación del tercer juego de esclusas, se realizará también un comparativo del GCI del WEF para determinar las posibles consecuencias de este gran proyecto.

Para comenzar, en el año 2006-2007 Panamá se posicionó en la casilla número 57 dentro de 125 países, subiendo ocho posiciones en comparación con el año anterior. Su calificación, ponderando los 12 pilares evaluados, fue de 4,2. Tenía una población de 3,2 millones y su PIB per cápita era de 7.283 USD (World Economic Forum, 2006).

En la Gráfica 15 se puede observar que, para dicho año, el país se encontró dentro de las economías potenciadoras de eficiencia, resaltando la Salud y Educación Primaria como el pilar mejor posicionado en la casilla número 27 (6,8 puntos), debido a la gran cantidad de matrículas registradas en educación primaria en comparación con la población apta para la actividad (ranking 20/125) y a la esperanza de vida al nacer, posicionada en el puesto 36. Sin embargo, dentro de este pilar también hubo desventajas como la prevalencia del VIH, su influencia en el medio empresarial a mediano plazo y la mortalidad infantil, puntuado en 89, 75 y 66 respectivamente.

Gráfica 15. Desarrollo panameño, 2006 - 2007



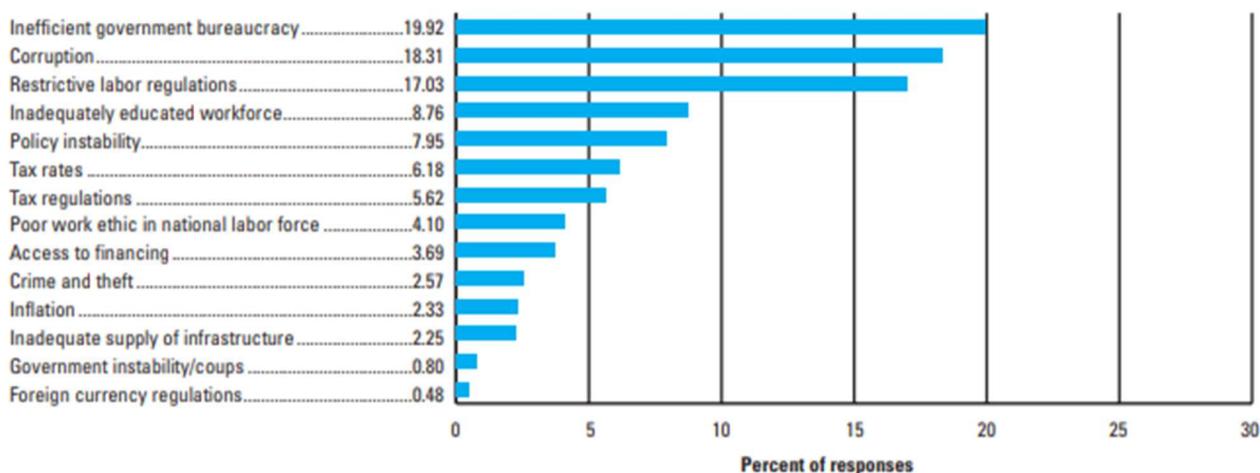
Fuente: The Global Competitiveness Report, 2006.

Adicionalmente, en la gráfica anterior se evidencia que el pilar de Innovación tuvo el menor desarrollo, quedando con tres puntos en la posición 85. Esto se debió a la poca disponibilidad de ingenieros y científicos en el país (102), la disminución del gasto de las compañías en investigación y desarrollo comparado con el año anterior, las pocas patentes registradas (79) y baja utilización de productos tecnológicos en la contratación pública (91).

Por su parte, el Ambiente Macroeconómico se encuentra en el puesto número 75 debido a la baja tasa de ahorro nacional (94), el déficit gubernamental (92), la deuda pública (78) y el diferencial de tasas de interés (65). En contraste con los anteriores aspectos, se encuentran ventajas en la tasa de cambio a efectivo real (31) y la baja inflación (puesto 44). De la misma manera, es importante presentar los resultados en el pilar Infraestructura. Su posición para el año 2006 fue 46 con 4,1 puntos, resaltando la alta calidad en infraestructura portuaria (14) y de transporte aéreo (42). Sin embargo, presentó una desventaja en el desarrollo de la infraestructura y comunicación ferroviaria (62).

Para culminar el resumen competitivo del año 2006, el pilar Competitividad Empresarial, que evalúa aspectos como la sofisticación de las estrategias y operaciones en las compañías panameñas (58) y la calidad del entorno empresarial nacional (57), posiciona a Panamá en el puesto 58 de 121 países evaluados debido a que el país contaba con un alto porcentaje de ineficiencia gubernamental (19,92%), el nivel de corrupción se situaba en el 18,31% y poseían regulaciones laborales restrictivas en un 17,03% (Gráfica 16), factores que no facilitan el desarrollo empresarial.

Gráfica 16. Factores problemáticos para hacer negocios en Panamá, 2006
The Most Problematic Factors for Doing Business



Fuente: The Global Competitiveness Report, 2006

Para el periodo 2016-2017, en el cual se realizó la inauguración del tercer juego de esclusas, eran 138 países participantes dentro del informe del WEF y Panamá se posicionó como número 42, lo que representó una mejora notable de 15 posiciones con respecto al año 2006. Con relación a la población, aumentó a cuatro millones de habitantes para el periodo 2016-2018 y el PIB per cápita fue de 13.012 USD finalizando el año 2017 y 13.654 USD para el 2018, representando un incremento aproximado del 46% respecto al 2006. En la Imagen 7 se puede observar la variación de las posiciones ocupadas por Panamá en el Reporte Global de Competitividad, donde Panamá ha ocupado la posición 50 o mejor con posiciones y puntajes relativamente estables.

Imagen 7. Comparación ranking Panamá GCI, 2012 - 2018

Edition	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18
Rank	40 / 144	40 / 148	48 / 144	50 / 140	42 / 138	50 / 137
Score	4.5	4.5	4.4	4.4	4.5	4.4

Fuente: The Global Competitiveness Report, 2017.

Para la comparación del año 2017-2018 con el 2006, es necesario tener en cuenta que se incorporan tres categorías o pilares nuevos a evaluar (color verde) y se modifican algunos de sus nombres (color azul) de la siguiente manera:

Cuadro 6. Diferencia pilares GCI, 2006 - 2017

Pilares año 2006	Pilares año 2017 - 2018
1. Instituciones	1. Instituciones
2. Infraestructura	2. Infraestructura
3. Macroeconomía	3. Ambiente macroeconómico
4. Salud y Educación Primaria	4. Salud y educación primaria
5. Educación y formación superior	5. Educación y formación superior
6. Eficiencia del mercado	6. Eficiencia del mercado de bienes
7. Actualización tecnológica	7. Eficiencia del mercado de trabajo
8. Sofisticación empresarial	8. Desarrollo del mercado financiero
9. Innovación	9. Actualización tecnológica
	10. Tamaño del mercado
	11. Sofisticación empresarial
	12. Innovación

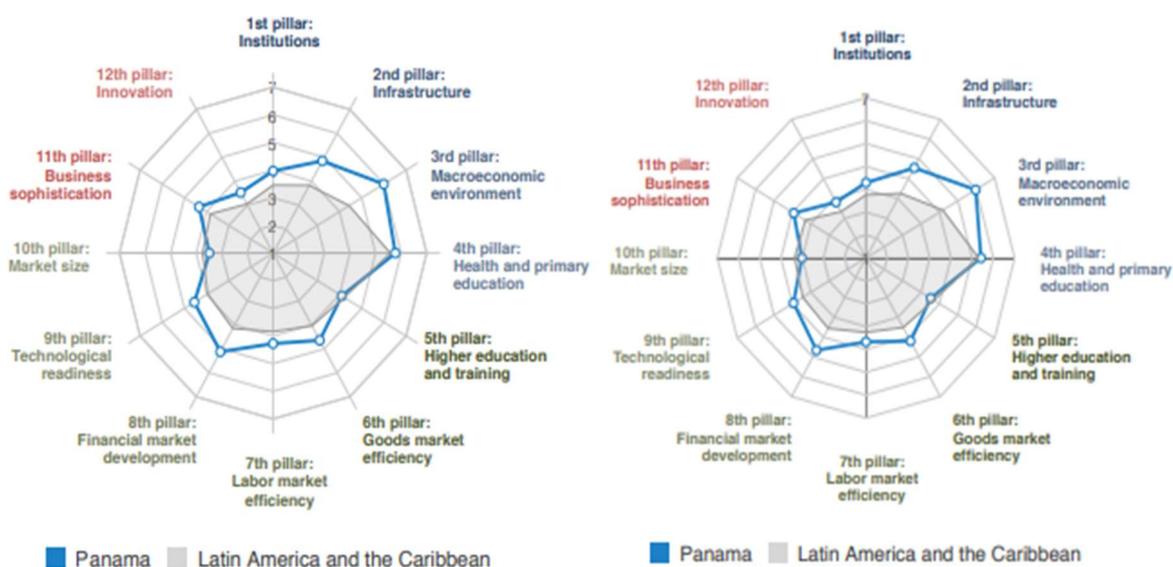
Fuente: Elaboración propia, 2019.

En comparación con los resultados del año 2006, los pilares Macroeconomía y Desarrollo del Mercado Financiero presentaron gran mejoría, alcanzado los puestos 16 y 12, respectivamente, para el año 2016-2017. En el siguiente periodo los resultados fueron igualmente buenos, con las posiciones 11 y 14, respectivamente (Gráfica 17). Esto se debe a que los servicios financieros del país satisfacen las necesidades de los negocios, los bancos se caracterizan por gran solidez, existe

fácil acceso tanto a préstamos como a cualquier servicio financiero y el porcentaje de ahorro nacional en comparación con el PIB aumentó.

Por otro lado, el pilar Educación y Formación Superior presentó el más bajo rendimiento, ocupando la posición 86 para el año 2016 y la 84 en el 2018 debido a que el porcentaje de matriculación en secundaria es muy bajo con respecto a la población apta para dicha actividad. Además, el sistema de educación panameño presentó baja calidad, así como el entrenamiento en matemáticas y ciencias (posición 110/137). Dentro de los pilares de menor calificación también se encuentra Instituciones, donde aspectos como la independencia judicial, la división de los fondos públicos, la confianza en los políticos y la eficiencia del marco legal en resolución de conflictos alcanzaron puntajes bajos, entre 2,5 y 3,0, debido a la corrupción latente en los territorios latinoamericanos e inequidad social.

Gráfica 17. Desarrollo panameño, 2016 - 2017 vs 2017 - 2018



Fuente: The Global Competitiveness Report, 2016 - 2018

El Cuadro 7 presenta una comparación del rendimiento de Panamá en los años 2006 y 2016. Con respecto a Infraestructura, hay un avance de 31 casillas en el ranking. Después de la inauguración de las esclusas, este pilar subió 15 posiciones con respecto al año 2006. Además, para el año 2016 se encuentran mejoras en la calidad de la infraestructura portuaria (puesto cinco con 6,3 puntos), infraestructura para el transporte aéreo (puesto seis), y la desventaja que había en infraestructura y comunicación ferroviaria mejoró notablemente, pasando del puesto 62 al 27.

Sin embargo, el WEF presentó recomendaciones para aumentar la cantidad de líneas telefónicas fijas instaladas (67) y mejorar la calidad del suministro eléctrico (57) con la implementación de energías alternativas y amigables con el medio ambiente. Por último, en términos de infraestructura, se resalta la necesidad de mejorar la calidad de las carreteras, aspecto situado en el puesto 48 con 4,5 puntos.

Cuadro 7. Comparación rendimiento panameño, 2006 - 2007 vs 2016 - 2017

Global Competitiveness Index

	Rank (out of 125 countries/economies)	Score (out of 7)
2006-07	91	3.7
2005-06 (out of 117 countries).....	94	3.5
Basic Requirements	93	4.0
1st pillar: Institutions.....	79	3.5
2nd pillar: Infrastructure	67	3.4
3rd pillar: Macroeconomy.....	86	4.2
4th pillar: Health and primary education.....	108	4.8
Efficiency Enhancers	91	3.3
5th pillar: Higher education and training.....	104	2.8
6th pillar: Market efficiency.....	54	4.2
7th pillar: Technological readiness	89	2.8
Innovation Factors	60	3.7
8th pillar: Business sophistication.....	66	4.0
9th pillar: Innovation	60	3.3

Global Competitiveness Index	42	4.5
Subindex A: Basic requirements	34	5.1
 1st pillar: Institutions	70	4.0
 2nd pillar: Infrastructure	36	4.9
 3rd pillar: Macroeconomic environment	16	6.0
 4th pillar: Health and primary education	67	5.8
Subindex B: Efficiency enhancers	51	4.4
 5th pillar: Higher education and training	86	4.1
 6th pillar: Goods market efficiency	40	4.6
 7th pillar: Labor market efficiency	67	4.3
 8th pillar: Financial market development	12	5.1
 9th pillar: Technological readiness	53	4.6
 10th pillar: Market size	79	3.5
Subindex C: Innovation and sophistication factors	44	3.9
 11th pillar: Business sophistication	38	4.3
 12th pillar: Innovation	49	3.5

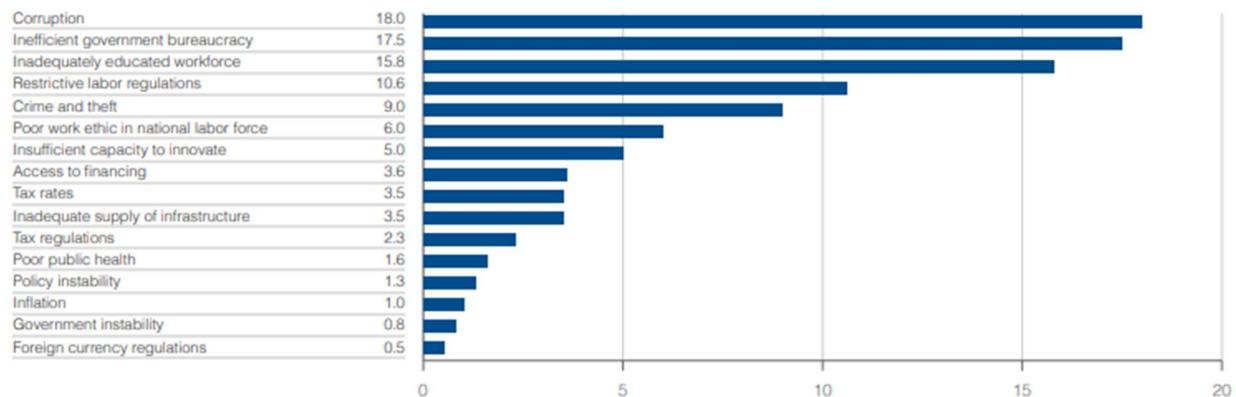
Fuente: The Global Competitiveness Report, 2006 - 2016

Finalmente, los factores que más dificultaron el ambiente para realizar negocios en Panamá en este periodo fueron la corrupción (18%), la ineficiencia gubernamental (17,5%), carencia de educación en la fuerza de trabajo (15,8%) y las regulaciones laborales restrictivas (10,6%) (Gráfica 18).

Gráfica 18. Factores problemáticos para hacer negocios en Panamá, 2016

Most problematic factors for doing business

Source: World Economic Forum, Executive Opinion Survey 2016



Fuente: The Global Competitiveness Report, 2016.

4. Conclusiones

Como resultado de la comparación presentada, es posible concluir que la apertura del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá aportó, a nivel económico, en el crecimiento del sector de transporte y almacenamiento. Gracias a los nuevos ingresos generados por el aumento de tránsitos en la ampliación, el sector aumentó su aporte al PIB en 10,1%. Por otro lado, en términos comerciales, la actividad en importaciones del país se vio favorecida por un aumento en el 8%. Sin embargo, resaltamos que el crecimiento en exportaciones fue inferior (3,8%), esto debido a que dicho proyecto se enfocó en buscar un mayor tránsito de mercancías y embarcaciones, dejando de lado el impulso del comercio exterior panameño.

Adicionalmente, teniendo en cuenta el LPI, se puede determinar que el mejoramiento de los servicios logísticos y la inauguración de nueva infraestructura en el Canal trajo consigo una mejor percepción por parte de los operadores en términos de competencias logísticas, posicionando a Panamá dentro de las 40 mejores economías del mundo y la primera en América Latina y el Caribe para el año 2016. Por su parte, el GCI establece avances en pilares importantes como la Infraestructura y el Ambiente Macroeconómico, aspectos impulsados por la mejora en el Canal y los atractivos proporcionados para inversión extranjera y desarrollo económico continuo.

Continuando con la presentación de resultados del análisis, la ACP aumentó los ingresos por peajes como consecuencia de un aumento en las toneladas transportadas con un menor número de tránsitos. Además, el paso de nuevos segmentos derivados del petróleo y el gas (GLP y GNL) aportaron a la diversificación del portafolio y al aumento de la utilidad. Con relación al

comportamiento de los puertos alrededor del Canal de Panamá, se identifica una caída del transporte marítimo para el año 2016 como producto del poco dinamismo mundial en la industria. Sin embargo, para el año 2017, se presenta un crecimiento en el movimiento de contenedores, pero por factores ajenos a la ampliación del Canal como condiciones climáticas difíciles por el Caribe que impulsaron el arribo de embarcaciones directamente a los puertos panameños.

Finalmente, con base en lo anterior se puede establecer que Panamá desde la inauguración y puesta en marcha del Canal ampliado continuará enfrentándose a los siguientes retos: la extensión y el desarrollo de servicios logísticos a embarcaciones neopanamax que se ajusten a las nuevas necesidades del mercado y a la diversificación de los productos transportados; así como seguir impulsando el desarrollo de las economías de escala dentro de las navieras que asegure el continuo paso de embarcaciones de gran tamaño por las esclusas de Cocolí y Aguaclara. También, es necesario el impulso del comercio exterior panameño a través del estímulo de todos los componentes del PIB con el fin de disminuir el déficit comercial y promover el crecimiento de exportaciones. Por último, existe una barrera latente en el desempeño logístico del país, representada en el sistema aduanero, demandando la modernización y simplificación del proceso para mejorar tiempos de entrega y alcanzar su máxima productividad.

5. Referencias

- Autoridad del Canal de Panamá. (18 de 07 de 2018). *Canal de Panamá*. Obtenido de <https://micanaldepanama.com/nosotros/sobre-la-acp/vision-mision-y-valores/>
- Autoridad del Canal de Panamá. (06 de 03 de 2018). *Mi Canal de Panamá*. Obtenido de Informe Anual 2017: <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/InformeAnual/Informe-Anual-2017.pdf>
- Ballesteros, A. (1998). *Comercio exterior - teoría y práctica*. Murcia, España : Universidad de Murcia.
- Banco Mundial. (22 de 10 de 2018). *El Banco Mundial en Panamá* . Obtenido de Banco Mundial : <http://www.bancomundial.org/es/country/panama/overview#1>
- Canal de Panamá . (01 de 2018). *Canal de Panamá*. Obtenido de <https://micanaldepanama.com/ampliacion/documentos/puente-atlantico/>
- CEPAL. (2015). *Conectividad, ámbitos de impactos y desarrollo territorial: el caso de Chile*. Santiago de Chile: Naciones Unidas. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6299/S05902_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Chiñas, C. G. (09 de 2013). De Adam Smith a List ¿del libre comercio al proteccionismo? *Revista de la Facultad de Economía BUAP*, págs. 103 - 113. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/376/37602407.pdf>
- Consejo Nacional de Competitividad. (2018). *Consejo Nacional de Competitividad República Dominicana*. Obtenido de Índice de Desempeño Logístico 2016:

<http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2016/08/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2016.pdf>

Consejo Nacional de Competitividad. (07 de 2018). *Consejo Nacional de Competitividad Republica Dominicana* . Obtenido de Índice de Desempeño Logístico 2018:

<http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2018/07/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2018-Final-1.pdf>

Corte Suprema de Justicia de Panamá. (05 de 11 de 2018). *Órgano Judicial*. Obtenido de Misión y Visión: <https://www.organojudicial.gob.pa/acerca-de-nosotros/mision-y-vision>

Dehesa, G. d. (2000). Comprender la globalización. *Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales*, 245. Obtenido de

http://www.mitramiss.gob.es/es/publica/pub_electronicas/destacadas/revista/numeros/31/RComprender.pdf

EALDE Business School. (2018). *Comercio exterior - teorías del comercio exterior*. Obtenido de <https://www.ealde.es/teorias-comercio-internacional/>

El Economista. (08 de 03 de 2018). *Economía de Panamá creció 5.4% en 2017 impulsada por el Canal y los servicios*. Obtenido de El Economista :

<https://www.economista.net/economia/Economia-de-Panama-crecio-5.4-en-2017-impulsada-por-el-Canal-y-los-servicios-20180308-0048.html>

ENyD. (4 de 11 de 2015). *¿Cuáles son las razones de diversificar un negocio?* Obtenido de Escuela de Negocios y Dirección:

<https://br.escueladenegociosydireccion.com/business/asesoria/razones-diversificacion-negocio/>

- Escobar, A. G. (2010). *De la ventaja comparativa a la ventaja competitiva: una explicación al comercio internacional*. Cali, Colombia: Publicaciones ICESI.
- Freire, J., & González, J. (2003). *Economía de transporte marítimo*. Coruña, España: Instituto Universitario de Estudios Marítimos.
- Hinojoza, D. M., & Luyo, A. (2010). Dumping y medidas antidumping. *Revista de la Facultad de Ingeniería Industrial UNMSM*, 57 - 61. Obtenido de <https://www.redalyc.org/html/816/81619989008/>
- Jerez, J. (2011). *Comercio internacional (4ta ed.)*. Madrid, España : ESIC Editorial.
- Mankiw. (2012). *Principios de economía*. México D.F., México: Cengage Learning.
- Mayorga, J. Z., & Martínez Aldana, C. (06 de 2008). Paul Krugman y el nuevo comercio interncaional. *Criterio Libre*, 73 - 85.
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2017). *Informe económico y social*. Ciudad de Panamá, Panamá: Ministerio de Economía y Finanzas - Dirección de Análisis Económico y Social.
- Mora, L. A. (2018). *Indicadores de la gestión logística*. Fundación de estudios superiores. Obtenido de http://www.fesc.edu.co/portal/archivos/e_libros/logistica/ind_logistica.pdf
- Morcillo, F. M. (2006). *Principios de economía*. Madrid, España: Mc Graw-Hill.
- Organización de Estados Iberoamericanos. (10 de 11 de 2018). *Contexto social político y económico*. Obtenido de Sistemas Educativos Nacionales: <https://www.oei.es/historico/quipu/panama/>
- Portal Logístico de Panamá. (10 de 11 de 2018). *Georgia Tech Panamá Logistic Innovation & Research Center*. Obtenido de Estadísticas Intercambio Comercial: <https://logistics.gatech.pa/es/>

- Posada, H. M., & Vélez, J. E. (12 de 2008). Comercio y geografía económica: una nota sobre la contribución de Krugman a la teoría económica. Medellín, Colombia: Universidad de Antioquia . Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4833804>
- Prieto, M. D. (5 de 08 de 2018). Panamá es destronada por Chile en el Índice de Desempeño Logístico 2018. *El Capital*. Obtenido de <https://elcapitalfinanciero.com/panama-es-destronada-por-chile-en-el-indice-de-desempeno-logistico-2018/>
- República de Panamá. (25 de 10 de 2018). *Información general*. Obtenido de Autoridad de Turismo de Panamá: <http://www.atp.gob.pa/informacion-general-sobre-panama>
- Rivera, H. (2012). Perdurabilidad empresarial: concepto, estudios, hallazgos. *Cuadernos de administración* , 28, 103 - 113. Obtenido de http://revistaingenieria.univalle.edu.co/index.php/cuadernos_de_administracion/article/view/77/141
- The World Bank. (10 de 12 de 2018). Obtenido de About Logistics Performance Index: <https://lpi.worldbank.org/about>
- UNESCO. (15 de 11 de 2004). *Constitución Política de la República de Panamá*. Obtenido de Constitución Política de la República de Panamá: http://www.unesco.org/culture/natlaws/media/pdf/panama/pan_constpol_04_spaorof
- Varela, E. (04 de 2018). *Ministerio de Economía y Finanzas*. Obtenido de <http://www.mef.gob.pa/es/informes/Documents/Informe%20Economico%20y%20Social%20-%20Primer%20Trimestre%20-%202018.pdf>