



VIGILADA MINEDUCACIÓN

Influencia de la logística distributiva para la inversión extranjera directa en Panamá en los últimos tres años

Leidy Tatiana Hernández Durango

Catalina Loaiza Peláez

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2019

Influencia de la logística distributiva para la inversión extranjera directa en Panamá en los últimos tres años

Trabajo de Grado presentado para optar al título de:

Profesional en Negocios Internacionales

Tutor (a):

Alejandra María Luján Jaramillo (Mba. Dirección Financiera)

Línea de Investigación:

Logística y Cadena de Abastecimiento

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia
2019

Resumen

Con el fin de dar a conocer la importancia de la logística distributiva, este trabajo tiene el propósito de analizar los factores decisivos para que un inversionista extranjero decida o no realizar negocios en Panamá. El trabajo se basa en fuentes de información secundaria que han sido recolectadas a través de varias investigaciones sobre el tema y de comparativos realizados de Panamá en relación a otros países de la región. De esta manera, se recolectó información suficiente y verídica para sostener la idea de que la realización de adecuaciones a la infraestructura permite tener condiciones propicias en logística, por tanto, que esto hace que el país sea pionero en América Latina en indicadores de logística e infraestructura, así, se evidencia que a pesar de que Panamá sea un territorio pequeño, logra atraer a los inversionistas mostrando una superioridad ante los demás países de la región en este ámbito.

Palabras Clave: Logística distributiva, Incremento de la inversión, Impacto económico, Inversión extranjera, Panamá.

Abstract

In order to pointing out the correct use of distributive logistics, this work aims to analyze the decisive factors so that a foreign investor decide to do bussines in Panamá. The research is based upon various secondary sources that has been gathered trough some researches about the topic and comparative analysis of Panama in relation to other countries in the region. In this way, it was gathered enough and trust information to hold the idea that an investment in infrastructure let have conditions auspicious in logistics, so, this turns the studied country would be pioneer en Latin America in logistics and infrastructure indicators, so, it shows that despite Panama be a small territory, it achieve to attract investors, showing a superiority related to other countries in the region.

Key Word: Distributive logistics, Increased investment, Economic impact, Foreign investment, Panama.

Tabla de contenido:

Introducción	09
1. Formulación del proyecto	3
1.1 Estado del arte	3
1.2 Planteamiento del Problema	6
1.3 Objetivos	8
1.3.1 Objetivo General	8
1.3.2 Objetivos Específicos	8
1.4 Justificación	9
1.4.1 Justificación teórica	9
1.4.2 Justificación Social y/o empresarial	9
1.4.3 Justificación personal	9
1.5 Marco de Referencia	11
1.5.1 Marco Teórico	11
1.5.2 Marco Conceptual	14
1.6 Marco Metodológico	18
1.6.1 Método de Investigación	18
1.6.2 Metodología de la investigación	18
1.7 Alcances	20
2. Características de los procesos Logísticos con fines de inversión	21
2.1 Características de la logística	21
2.2 Logística distributiva	25
2.2.1 El Sistema Armonizado	30
2.2.2 El ciclo de vida del producto	32
2.3 Panamá y su desempeño logístico	34
2.3.1 La Zona Libre de Colón	37
2.3.2 Las Zonas Procesadoras para la exportación	37
2.3.3 Área Económica Especial Panamá- Pacífico	38
3. Perfiles inversionistas	42

3.1	Perfil de riesgo en cuanto a la actitud	44
3.1.1	Conservador.	44
3.1.2	Moderado.	44
3.1.3	Agresivo.	44
3.2	Perfil de riesgo en cuanto a una inversión extranjera	45
4.	Relación de la logística distributiva con fines de inversión extranjera en Panamá. .	48
4.1	Perfil comercial	57
4.1.2	Exportaciones.....	57
4.1.3	Importaciones.	60
5.	Conclusiones y Recomendaciones.....	65
5.1	Conclusiones.....	65
5.2	Recomendaciones	65
6.	Bibliografía.....	67

Lista de figuras

Ilustración 1 Ubicación de Panamá	11
Ilustración 2 Canal de Panamá.	12
Ilustración 3 Proceso Logístico.	24
Ilustración 4 Red Logística.....	29
Ilustración 5 Mercado de Productos o mercancía.	31
Ilustración 6 Zona libre de Colon	37
Ilustración 7 Evolución del sector logístico de Panamá	40
Ilustración 8 Canal de Panamá foto	55
Ilustración 9 Ilustración Principales países a donde exporta Panamá.....	60
Ilustración 10 Importaciones de Panamá	62

Lista de tablas

Tabla 1 Orden Logístico.....	22
Tabla 2 La oferta total del producto Logístico.	32
Tabla 3 Ranking de Desempeño Logístico año 2007	35
Tabla 4 Ranking de Desempeño Logístico año 2016	35
Tabla 5 Ranking de Desempeño Logístico año 2018	36
Tabla 6 Ranking de Infraestructura Año 2016	39
Tabla 7 Ranking de Infraestructura Año 2018	39
Tabla 8 Tasas de crecimiento Real del PIB Años 2015-2016.....	49
Tabla 9 Indicadores de crecimiento en la inversión en Centroamérica 2012-2019.....	51
Tabla 10 Tasas de crecimiento del PIB años 2017-2019	52
Tabla 11 PIB, según categoría de actividad económica Años 2014-2018.....	54

Lista de graficas

Gráfica 1Diamante de Porter	17
Gráfica 2 Funciones operativas de una Distribución	25
Gráfica 3 Producto interno bruto 2010-2015 Países Centroamericanos.	50
Gráfica 4 Comparación de exportaciones e importaciones Panamá y el mundo.....	57
Gráfica 5 Exportaciones de Panamá medido en FOB y Peso Neto. Año 2007 al 2009.....	59
Gráfica 6 Importaciones de Panamá en términos CIF y Peso Neto Años 2007-2019.....	61
Gráfica 7 Exportaciones e Importaciones Panamá y Países centro americanos Años 2017- 2018.....	63
Gráfica 8 Flujos de Inversión Extranjera en Panamá y Países centro americanos Años 2017-2018.....	63

Introducción.

La logística distributiva juega un papel fundamental a la hora de hacer posible que un producto pase por una serie de actividades para así poder transportar un producto de una manera ágil y segura, en pocas palabras es el que se encarga de la planeación, coordinación, cuidado y traslado de un producto desde su lugar de origen hasta el embarque del producto, por lo que ha generado un gran impacto para las empresas y para los inversionistas a nivel global, ya que una buena logística brinda competitividad y nos ayuda a minimizar costos.

Esta nos lleva a que los productos puedan competir en el mercado internacional gracias a los tratados de libre comercio como lo veremos en el mercado de Panamá.

Otro papel fundamental es la inversión, requisito primordial para poder llegar a grandes mercados y así poder aumentar los ingresos, por lo tanto se analiza como incurren los riesgos a la hora de invertir ya que todo depende de cómo se mueve el mercado y que tipo de decisión va a tomar el inversionista ya que pueden perder o ganar, aunque también está el tipo de inversor adverso al riesgo ósea el que no genera mayor incertidumbre a la hora de invertir porque de lo contrario perderían más de lo invertido.

Por otro lado, también realizamos un análisis de los últimos tres años, 2017, 2018 y 2019 en donde daremos a conocer cuan han avanzado los procesos en la logística distributiva y cómo ha sido la economía y su dolarización que ha ayudado a mantener una inflación baja y en cuanto a las importaciones, en donde se logra recopilar información sobre las tendencias, características y estadísticas de los bienes que se importan donde los principales proveedores vienen siendo Estados Unidos y China. Y segundo a las exportaciones, existe una herramienta que destaca los principales productos, los principales socios comerciales y los principales puntos de salida, como bien se ve es una herramienta que permite proveer información ágilmente.

Cabe resaltar que Panamá es un país con un sinfín turístico que últimamente se ha convertido en un seductor inversor para los posibles inversionistas gracias a su economía ya

que es posible desarrollar experiencias productivas de inversión que genera grandes beneficios para la economía del país como anteriormente lo nombramos.

1. Formulación del proyecto

1.1 Estado del arte

Cada vez más podemos identificar como el mundo ha evolucionado por constantes cambios relacionados con la inversión extranjera, y más aún cuando se trata de la logística distributiva dado que es uno de los factores más importantes a considerar en los negocios internacionales y si de invertir se trata.

Posteriormente se relacionan algunos antecedentes que muestran los avances que se están viviendo durante los últimos cinco años.

Los autores Estupiñán & González, (2018), en su tesis para su PHD sobre los impactos en indicadores internacionales panameños a raíz de la apertura del tercer juego de esclusas del canal de Panamá, se basaron en una serie de teorías que han buscado determinar y entender el modelo. Teorías como la tradicional del comercio internacional y moderna del comercio internacional. Al igual que encuestas e índices que indican el crecimiento que ha tenido el paso por el canal, también buscan determinar los impactos que enfrenta el país en el comercio internacional desde la ampliación del canal de Panamá, puesto que esta nueva apertura representa grandes oportunidades económicas y comerciales, ya que deben variar su portafolio para ampliar sus horizontes. Se determinó que la apertura del tercer juego de esclusas proporcionó un incremento en el sector de almacenamiento y transporte. Las importaciones se vieron beneficiadas con un 8% y las exportaciones fueron inferiores con 3,8%.

El libro sobre la evolución del sector logístico y apoyo del Banco Iberoamericano de Desarrollo en Panamá (2018) trata de la evolución que ha tenido el sector transporte y de la transformación del canal de Panamá en el cual se ve como el BID ha realizado avances para el incremento de la economía panameña, enfatizan también cómo las mejoras a la infraestructura vial panameña ha logrado incrementar la inversión extranjera directa, también cómo el transporte y el fortalecimiento logístico atraen beneficios, desde la implementación de políticas y plataformas tecnológicas para alcanzar una Panamá que esté a nivel mundial con un comercio de logística internacional en el cual el canal juega un papel importante.

Por otro lado el artículo de Bernal Payares & Aguilar González, (2015) que tiene como título Panamá como centro logístico multimodal de las Américas en un mundo globalizado se basa en como Panamá con tantos puntos a favor como sus diferentes accesos por aire, agua y tierra; su posición geográfica y con la ayuda del dólar como base de su economía; su clima y lejos de desastres naturales puede convertirse en una de las plataformas más grandes a nivel mundial, brindando conexión entre los océanos Pacífico y Caribe por medio del canal de Panamá, un transporte multimodal y sus diferentes puertos, usando como base para su artículo la metodología descriptiva documental. Concluye que Panamá es un país privilegiado puesto que logísticamente tiene una excelente posición comunicando los dos océanos, zona libre de huracanes y terremotos, dando un punto de vista empresarial esto es clave para su crecimiento.

Vemos entonces la gran importancia que ha tenido el estudiar profundamente la logística, como base en toda empresa y desarrollo de un país, tomamos que al estar altamente impregnado en el tema poderlo conocer y hacer un uso adecuado del tema nos lleva a tener un desarrollo a nivel mundial aportando a la economía del país siendo más ágiles y eficientes como lo menciona el señor Andrés Castellanos.

En otras palabras, la logística determina y coordina en forma óptima el producto correcto, el cliente correcto y el tiempo correcto. La logística no es por lo tanto una actividad funcional si no un modelo, un marco referencial; no es una función operacional, sino un mecanismo de planificación; es una manera de pensar que permitirá, incluso, reducir la incertidumbre en un futuro desconocido. (Castellanos, 2015)

En el libro se destaca la logística como un logro del mundo a nivel internacional, y como ha

jugado un papel fundamental en el desarrollo de un país que quiera ser reconocido y desarrollado, empieza por la historia y su evolución logística los diferentes tipos de logística que hay que dentro de los cuales se destacan tres importantes conocida normalmente como la cadena de abastecimiento donde en cada paso está implícita la logística estos tres son el abastecimiento, la producción y la distribución, en donde cabe

recordar que todas tienen igual de importancia pero en donde la distribución puede o no depender de la empresa por lo cual lo hace más riesgosa de cuidado y detalle, es por eso donde nos queremos enfocar, así que este libro complementa muy bien nuestro trabajo y en el esperamos concordar bastante dado que va muy enfocado a lo que queremos plantear en este trabajo.

También es importante destacar la inversión extranjera y los beneficios que esta trae por eso desde los inicios de la primera guerra mundial se empezó con la “ideología liberal que prevalecía en los círculos gubernamentales convenció a los políticos de que la inversión extranjera directa representaba una contribución indispensable a los esfuerzos de promover el desarrollo económico” (Bulmer, 2017) , se demuestra en este espacio que toda inversión trae con ella beneficios económicos y que desde que se empezó con la ideología liberal, donde entiéndase por ella en este contexto como la reducción del poder del estado, y que las empresas y personas pudiesen desarrollar a nivel internacional sin presión del mismo estado le daba la vuelta al mundo generando que la economía creciera a pasos agigantados este libro nos destaca la evolución económica de toda América Latina y nos ayuda entender como se ha movido el mercado que es en lo que beneficia a un país y como poco a poco los países latinos van emergiendo.

1.2 Planteamiento del Problema

El crecimiento económico y la inversión extranjera son componentes que van muy relacionados dado que para una economía global son fundamentales y son determinantes esenciales para un desarrollo sostenible o para alcanzar el éxito de los países, a mayor crecimiento, más infraestructura vial, aeroportuaria, etc.; más es la inversión extranjera. Dado que ésta determina su capitalización, la entrada de extranjeros es una de las mayores opciones que tiene un país para dar ese salto de transición a ser una economía abierta y exitosa.

Con base a esto, qué condiciones o qué factores se acompañan para el proceso en que los países extranjeros quieran invertir, teniendo en cuenta que la Inversión extranjera directa, es uno de los caminos más seguros para alcanzar una economía sostenible; Panamá tiene las condiciones necesarias para recibirlos, la capacidad de poder asumir el reto de incrementar la inversión extranjera, pero, ¿El país cuenta con una buena logística interna la cual abarca un mundo globalizado que está preparado y viene cada vez con más retos?

Panamá posee una posición geográfica estratégica y se ha caracterizado por ser uno de los más importantes centros de conexión para el mundo, impulsando principalmente desde la apertura del canal de Panamá y de allí, logra ser un gran exponencial de América central, por lo tanto, la atención se centra en este país y es clave analizar si al tener este privilegio lo está empleando de manera correcta o aprovechando al máximo su diferenciador como lo es la logística distributiva ante los demás.

Según estudios realizados por Farromeque, (2016) “La estructura logística de Panamá ofrece un notable contraste entre la zona canalera, con infraestructuras y servicios de clase mundial, y el resto del país con déficit de servicios logísticos básicos y de conectividad”. Por lo cual el canal de Panamá representa en su gran mayoría la mejor infraestructura para dar cabida a un mundo globalizado con servicios en logística distributiva de primera calidad, sin embargo internamente el país no existe comparación logística ante el canal, esto podría generar que el fuerte únicamente sea para pasar la mercancía, generando que solo se vean beneficiados algunos sectores, dejando atrás los que aún no están explotados, incluso los mismos panameños no aprovechan el hecho de trabajar o ser parte de una

empresa extranjera, teniendo un excepcional sistema de logística distributiva integrado en todo el país o en las zonas industriales, Panamá podría no solo ser un país que se sostenga económicamente, si no ser un país de talla mundial, por lo cual si Panamá quiere ser un centro de inversión extranjera, necesitará una buena red de infraestructura logística distributiva en todo el país.

Con base en esto, es necesario analizar los factores que constituyen un riesgo a la hora de la inversión, ya que se debe tomar consideraciones, por ejemplo, si una empresa quiere invertir en un país desconocido lo primero que busca es estudiarlo para mirar todas las variables posibles para ver la viabilidad analizando los beneficios y ganancias que tendría cada una.

Para concluir, las nuevas esclusas que se inauguraron en el año 2016 fueron una gran inversión en tema de infraestructura lo que mejora la logística de este país, se espera que los extranjeros se interesen más por el país viendo como una potencial inversión, siendo así, un gran motivante para invertir en todo el sistema logístico panameño.

Pregunta problema:

¿Cómo la logística distributiva ha influenciado a los inversionistas extranjeros o las multinacionales para que inviertan en Panamá en los últimos tres años?

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Determinar las características de la logística distributiva que influyen en los inversionistas extranjeros o multinacionales que toman la decisión de invertir en Panamá en los últimos tres años.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Caracterizar los procesos que conllevan a una adecuada logística distributiva como soporte en su decisión en su inversión.
- Establecer los perfiles de los inversionistas extranjeros o multinacionales identificando intereses de acuerdo a sus necesidades.
- Proponer cual es la relación de la logística distributiva con fines de inversión extranjera en los últimos tres años.

1.4 Justificación

1.4.1 Justificación teórica

Se da a conocer por medio de este trabajo de grado el contexto de la logística distributiva con fines de inversión en los últimos tres años en Panamá, donde se destaca las ventajas competitivas que allí se tienen para poder responder al entorno de los negocios y las inversiones.

Panamá brinda la posibilidad de inversión por su innovación y capacidad logística como una plataforma de negocios ya que es un gran impulsor de crecimiento y desarrollo económico tanto para este país y para el mundo como para todos los inversores que ven como gran oportunidad realizar una inversión en Panamá.

Este país tiene una gran estrategia diseñada al rededor del canal de Panamá la cual hace un enorme aporte al comercio global del comercio exterior con un amplio conocimiento, poder en la toma de decisión y la capacidad de brindar asesorías especializadas para las empresas que deseen realizar inversión y logística.

1.4.2 Justificación Social y/o empresarial

En la actualidad el crecimiento económico de un país se basa principalmente en el sector logístico, es por esta razón que vemos que Panamá en los últimos años se ha apoyado en el aspecto logístico como una de sus estrategias de expansión, y posicionamiento a nivel global.

Panamá como parte fundamental de su política gubernamental tienen diseñado un plan que busca la modernización industrial el cual se apoya en la inversión de la infraestructura necesaria la cual requiere el país para así poder atender las necesidades que van apareciendo en el diverso y cambiante mundo de los negocios.

La inversión pública es el motor que promueve el crecimiento de los países, se encuentran proyectos importantes como lo son la ampliación del canal de Panamá y el metro.

1.4.3 Justificación personal

El impacto positivo que tiene en Panamá debido al sistema portuario es el motor principal de desarrollo nacional a través de la inversión justificada en la posición estratégica que se encuentra geográficamente, la cual brinda la posibilidad de ofrecer diferentes servicios

como lo son: financieros, económicos, culturales y de los más importantes como lo son el sector del transporte y de la logística, aprovechando las ventajas competitivas que tiene Panamá y su conectividad, el cual le permite un sistema eficiente y económico que potencia en gran forma el comercio en la región y a nivel mundial.

1.5 Marco de Referencia

1.5.1 Marco Teórico

Panamá es un país situado en América Central, su nombre oficial es República de Panamá y la capital con nombre de Panamá, su nombre deriva.

De quienes suponen que tal nombre perteneció al cacique morador de la comarca cuando hicieron su aparición en ella los conquistadores; quienes que significa tierra o lugar de las mariposas; quienes que correspondía a un árbol conocido con ese nombre, abundante en el Istmo y particularmente en el sitio sobre el cual se levantó la antigua ciudad de Panamá (Bautista, 2017),

Tiene una extensión de 75.517 km², limitando con Colombia al Este y con Costa Rica al oeste, es altamente montañoso y se destaca por su canal de Panamá.

En la historia panameña se destaca desde la llegada y conquista por parte de Rodrigo de Bastidas a las costas del Istmo, donde se funda la Real Audiencia de Panamá, de allí pasa otro hito histórico con la época colonial donde se separa de España en 1821, Panamá entra entonces a la época donde se une a Colombia desde el 28 de noviembre de 1821, hasta el 3 de noviembre 1903 que ocurre su separación, aquí empieza su historia como país independiente hasta el día de hoy.

Ilustración 1 Ubicación de Panamá



*Aquí vemos la ubicación de Panamá geográficamente, Tomado de:
Gabinete Logístico de Panamá. Año 2017*

- **Canal de Panamá:** El canal de Panamá es una ruta de navegación o vía marítima que conecta al mar Caribe con el océano Atlántico y a su vez con el océano Pacífico,

siendo un punto de encuentro de las principales rutas comerciales de productos y cargas, es un referente para Latinoamérica y del mundo de infraestructura portuaria donde asume a nivel internacional una ruta con oportunidad de negocio.

El Canal de Panamá es una de las obras más grandiosas de la Historia de la Humanidad, sobre todo teniendo en cuenta los medios con que se contaba en la época en que se realizó. También es, sin duda, una de las más útiles y, además, se hizo con tal medida y cuidado que básicamente permanece y funciona en la actualidad como se ideó. Su obra, frente a la de Suez, no requirió sólo la apertura de una brecha en el terreno, sino que precisó erigir un puente de agua que, mediante un sistema de esclusas, eleva los barcos por propulsión hidráulica hasta un lago artificial, del que luego salen, tras haberlo surcado, empleando idéntico procedimiento. (McCullough, 2004).

Ilustración 2 Canal de Panamá.



*Comparación de las nuevas esclusas del 2016 en Panamá a las anteriores de su apertura
Tomado de: Revista Semana 6/4/2016 "Lista la ampliación del Canal de Panamá"*

El canal de Panamá ha pasado por varios cambios para poder afrontar al mundo globalizado con el que contamos, dando mejores oportunidades para el tráfico internacional de mercancías, por eso tenerlo a la par de la mejor infraestructura es obligatorio para este país, y para el año 2016, se entregó al mundo la apertura de nuevas esclusas, ampliando así su canal, con un nuevo acceso al Pacífico, un logro para aquellos barcos como el Post

Panamax y Super Post Panamax, con capacidad de cargue de hasta 14.000 contenedores (teus).

- **Inversión Extranjera:** en cuanto a la inversión extranjera directa se puede decir en pocas palabras que hay una parte o una entidad interesada en una economía o un interés económico este se puede denominar como “inversor directo” y la otra parte que juega en este papel es el que está al otro lado quien ofrece su economía o su trabajo a disposición del inversor para así crear una alianza económica en diferentes países entiéndase como el extranjero.

En general, los países receptores de la IED esperan que esta genere creación de empleo, contrato con nuevas ideas, tecnologías y prácticas de trabajo, mayores recaudaciones impositivas, fomento y creación de tejidos industriales, etc., y por ende, todos los beneficios que puedan ser causados para mejorar el bienestar de sus sociedades (Magrovejo, 2005)

Desde la perspectiva del mercado la IED podrá ser de carácter horizontal cuando el proceso productivo se sucede en el país receptor y de carácter vertical cuando la producción forma parte de un proceso productivo global. Tanto en la inversión extranjera de carácter horizontal como en aquella de carácter vertical, puede darse que los procesos productivos involucren o no una proporción de insumos nacionales.

Esa IED puede orientarse a la producción de bienes o servicios con diferentes niveles de tecnología y en razón a ello el impacto sobre la economía receptora será diferente (Rondero, 2010)

Existe una relación directa en la influencia de la inversión extranjera directa con respecto al crecimiento económico de un país, dado que esta no solo representa ganancias para el sector en el cual se está invirtiendo, si no que trae consigo generando así la convención de otras áreas económicas como empleos nuevos, transporte y movilidad, y demás, mueve al país si se requiere de infraestructura se realiza grandes avances en materia de comercio y reconocimiento internacional y todo lo que esto involucre si la mayoría de procesos se realizan dentro del mismo país, aunque también tiene su lado negativo, como lo es si es más global si se trae productos del exterior, o si la empresa o inversor entrante trae consigo problemas como los de contaminación o ética poco amigable con el país a invertir.

Entramos en otro tema importante que relacionamos y es la logística donde podemos decir que se define como un conjunto de medios y procesos que necesita un proceso para llevar a

cabo en una organización ya sea de servicios o especialmente de la distribución, Según Carro Paz & Gonzalez Gomez (2013) “logística es planificar, operar, controlar y detectar oportunidades de mejora en el proceso, su objetivo es satisfacer permanentemente la demanda en cuanto a cantidad, oportunidad y calidad al menor costo posible para la empresa” dando a entender que la logística está en constante evolución, puesto que busca estar a la vanguardia al satisfacer la demanda.

Para Prieto Diego, (2014) “la logística es un motor económico en los países desarrollados e irá aumentando en los próximos años, se irá incrementando a medida que se intensifiquen las modalidades del comercio exterior” es importante destacar también que para el autor “La logística permite a las empresas actuar con éxito en tres líneas fundamentales y relacionadas entre sí:

- Mejorar el servicio tanto a los clientes tanto internos como externos, en orden a conseguir su propia satisfacción.
- Optimizar las relaciones con los proveedores.
- Mejorar continuamente todos los procesos de aprovisionamiento, producción, distribución, mantenimiento y servicio postventa de las empresas”

1.5.2 Marco Conceptual

Hablemos de variantes importantes que integran todo un eje logístico e inversionista, empecemos por la Infraestructura, consta del conjunto de obras y servicios funcionen de manera correcta y concreta, para bien la infraestructura vial es el medio por el cual se llevan a cabo la conectividad terrestre para el transporte de personas y carga permitiendo realizar actividades productivas, cabe destacar la importancia de que un país tenga a su disposición las mejores condiciones infraestructurales para atender las necesidades de los inversionistas y de su comunidad, por lo cual es un foco de atención y una muy buena referencia a la hora de lograr un incremento en la productividad.

La infraestructura conlleva en el desarrollo económico, social, ambiental, el acceso a nuevos lugares, las obras de infraestructura se destacan por la conformación de redes, de manera que estas clasificaciones terminan difuminándose en la medida que, por

ejemplo, la construcción de carreteras en una ciudad puede mejorar el acceso y la conexión con el resto del país y con el mundo. Sánchez Calderón (2008)

La infraestructura juega un papel muy importante para los países tanto es que tienen su propia medición mundial, y es que de esta parte muchas variables, como la de una calidad de vida para las personas, como una conectividad mundial que lleva a realizar negocios e intereses particulares sobre aquellos que tienen una buena conectividad y soluciones tanto viales como de obras, por eso es que por sí sola la inversión extranjera directa no es suficiente si no se tienen buenas obras.

El aumento de la inversión por sí sola no basta: se requiere invertir más y mejor. Para ello, junto con mejorar los sistemas de financiación e inversión e infraestructura, es perentorio revisar la forma en que se planifican, evalúan y monitorea y fiscalizan las obras del Estado, de modo de asegurar que esas inversiones tengan el impacto social esperado (Cipoletta, Pérez, & Sanchez, 2010)

Desarrollo y competitividad, todo se complementa cuando tenemos en cuenta estos conceptos y es que si hablamos de infraestructura cabe mencionar un desarrollo exponencial que va muy de la mano con el comercio y de un crecimiento económico, debemos entonces conocer que es el desarrollo y porque se genera competitividad o hay mediciones de un país a otro tanto es así que existe la “*Teoría de la Ventaja Comparativa*”

De acuerdo a Smith, un país tan superior no tendría beneficios del comercio internacional. En contraste, para Ricardo, el país superior debería exportar y especializarse en los bienes donde tuviera la más grande ventaja absoluta, y el país inferior debería exportar y especializarse donde tuviera la menor desventaja (Buendía, 2013)

Entendemos por esto que para lograr ser un país superior o desarrollado, se debe exportar los productos o servicios que mejor sabemos hacer e importar lo que no tenemos o tenemos en desventaja, sin embargo como sabemos hoy en día existen muchos países que fabrican de todo, o que lo saben hacer muy bien y no solo eso, si no que su política interna permite que su gente trabaje por menos, ocasionando así que los productos que ellos realicen este a la venta mucho más baratos que el resto ganándole así a la competencia por ejemplo, para

Porter (1999:170) esta teoría ha sido eclipsada en los sectores y países avanzados por la globalización de la competencia y por el desarrollo tecnológico.

Entonces nos encontramos con un nuevo concepto que aplica para hoy en día que es para Michael Porter, la Competitividad de una nación depende de la capacidad de su industria para innovar y mejorar; las compañías a su vez ganan ventajas sobre los mejores competidores del mundo debido a la presión y al reto, vemos entonces el enfoque de Porter en la eficiencia donde un proceso como el de la distribución sea más eficiente y eficaz, vamos a ver el diamante de Porter que es el modelo que determina los factores que hacen a los países más competitivos y por medio del cual alcanzan el éxito empresarial para entender un poco.

Gráfica 1Diamante de Porter



Grafico basado en las cinco fuerzas del libro de Porter.

Tomado de: elaboración propia.

La prosperidad nacional se crea, no se hereda”. Las empresas logran ventaja competitiva a través de fomentar la innovación. Y su capacidad y empuje para innovar se ve afectada por los cuatro atributos que constituyen el “póquer de ases” de la ventaja nacional y que se reflejan en el rombo superior. Cada as del póquer se refiere a los factores esenciales para lograr el liderazgo internacional. El póquer actúa como un sistema: a menudo, el efecto de una carta depende del estado de las otras. Porter se basa en el análisis del rombo para presentar algunas de las políticas que el gobierno y las empresas deben seguir. (Porter, 2009)

1.6 Marco Metodológico

1.6.1 Método de Investigación

- **Enfoque de investigación**

Como enfoque metodológico de investigación se partirá de lo general para llegar a lo específico, es decir, se abordará el concepto de logística en general, y la Inversión Extranjera Directa, para luego enfocar el estudio en la logística distributiva, y en los perfiles de inversión, partiendo de variables desagregadas para luego integrarlas y determinar las características que hacen que Panamá sea un foco potencial de inversión.

- **Tipo de estudio**

El tipo de estudio a implementar en el trabajo es de carácter descriptivo, puesto que busca describir las características de las empresas e inversionistas extranjeros que desean invertir en Panamá.

1.6.2 Metodología de la investigación

Se buscará la obtención de información por medio de fuentes de investigación como lo son la recolección de los datos, por medio de las técnicas, los medios y los procedimientos definidos para desarrollar el método. Se especifica cómo se efectuó la selección correcta de fuentes de investigación, diseño y aplicación de los métodos de recolección de datos, las técnicas de investigación, entre otros.

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

Técnica de instrumento, por medio de esta técnica se espera la obtención de información a través de un medio material o elementos útiles a implementar, como lo son fichas o medios de almacenaje como computadores, en las cuales se guardarán notas importantes y se extraerán ya sea el caso cuando vayamos a realizar el proceso de consulta por fuentes secundarias.

- **Selección y análisis de la información**

Una vez tengamos la información recolectada, se espera tener la suficiente información para delimitar lo más acorde al estudio realizado, lo más relevante es que esperamos contar con las fuentes confiables, tanto acordes a la materia como no, para abarcar todo el

contexto que queremos plasmar, para realizar un proyecto integral y acorde al objeto de estudio.

- **Control del sesgo**

Esperamos contrarrestar el sesgo de la siguiente manera, como el estudio se plasma en las fuentes secundarias se realizará comparación con páginas o fuentes oficiales como podría ser el Banco interamericano de Desarrollo, informes de la presidencia de Panamá, libros publicados que ya hayan tenido referenciación, notas y comentarios comparados con las noticias, fuentes oficiales como las del FMI, el Banco Mundial, y la CEPAL, adicional las páginas gubernamentales de Panamá. Con todas estas consultas podremos obtener un análisis completo, para que nuestra selección vaya acorde al trabajo y sea lo más verídico posible.

1.7 Alcances

Este trabajo tiene como objetivo establecer la influencia de la logística distributiva con el fin de determinar cuáles son las características por las cuales las empresas extranjeras o multinacionales deciden invertir en Panamá. Se realizará un trabajo de estructuración e investigación en Medellín, Colombia, donde desde allí, construiremos el trabajo buscando la información de fuentes confiables y verídicas, tendrá una extensión de 75 días de investigación.

2. Características de los procesos Logísticos con fines de inversión

2.1 Características de la logística

Hablar de un proceso logístico conlleva a hablar de muchas variantes y procesos, la logística puede integrar desde llevar un producto a determinado punto, o la distribución de grandes compañías que involucra un sin número de integrantes, por ejemplo tenemos a una empresa que mirándola desde adentro y sus procesos empieza la logística desde que esta empresa empieza con la compra de sus materiales, la transformación, el empaque, el envío el transporte, no solo termina allí, también incluye una cadena que involucra a todos los que hacen parte como los distribuidores, vendedores, proveedores y entre otros.

Vemos entonces como para una organización o compañía la importancia de prestarle atención a su sistema logístico y las consecuencias que puede acarrear a un mal ejercicio o práctica de este, es tiempo esencial, ganancias o pérdidas que estarían hay realizarlo de una manera errónea.

Ahora bien mirándolo desde un punto inversionista, o desde cualquier persona que desee involucrarse con una empresa, siempre tomamos en cuenta no solo la calidad y el precio, si no que este llegue en los tiempos requeridos, que llegue en buen estado, que no se pierda la mercancía, y por sobre todo que sea tal cual nos lo plantearon, razón por la cual si deseamos que nos tengan en cuenta para un proyecto un trabajo que ponga en marcha nuestra empresa es preciso poderle ofrecer estas características no solo a nuestros clientes sino a todos los implicados.

Entonces teniendo en cuenta estos factores básicos vamos a ver cuáles serían las características primordiales a considerar.

Tabla 1 Orden Logístico

Orden Logístico
1. Planificación de las compras
2. Consideración de Proveedores
3. Decisión de Compra
4. Selección de Transporte
5. Almacenaje de los productos o mercancías.
6. Distribución

La tabla relata el orden de los términos básicos de un proceso logístico

Tomado de: elaboración propia.

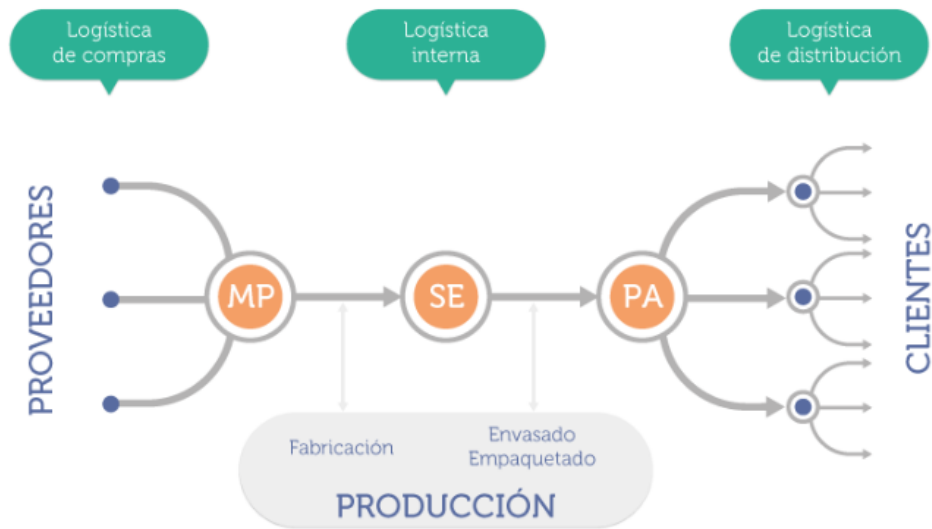
Haremos un resumen breve de que es cada uno y porque es importante.

- **Planificación de las compras:** una vez tengamos nuestro contrato negocio o proceso a realizar, antes de planificar las compras, comprendamos si nuestra empresa si tiene la capacidad de atender este pedido, de entregarlo en los tiempos establecidos y si tenemos esto presente, procederemos a planificar las compras, que se necesita insumos y demás. Es importante tenerlo en cuenta dado que de una buena planificación tendremos todo lo necesario sin que nos haga falta o nos sobre es indispensable contar con este punto para una buena optimización de recursos.
- **Consideración de Proveedores:** pasa al igual que en la planificación de compras y es el evaluar que proveedores tenemos a disposición para la empresa, que sus productos si sean de calidad que cumplan con todas las normas y políticas, en donde los encontramos como es también su tiempo de entrega términos y condiciones que formas de pago ofrecen o que están dispuestos a negociar, todas estas variables comprenden que tan beneficioso es para nuestro negocio, dado que no solo es precio y calidad debemos asegurarnos que sea una empresa legitima, o que si ya le hemos comprado que tan confiables son, de esto depende la producción de nuestros productos y la entrega a tiempo al igual que calidad y precio competitivo.
- **Decisión de Compra:** Una vez tengamos los pasos anteriores, procederemos a comprar los productos ya planeados y a contratar a los proveedores que cumplan

con los requisitos o negociaciones anteriormente adquiridas, procedemos entonces a la logística de compra y entrega de la mercancía, aquí desplegamos nuestro personal para la ubicación de materiales y transformación de la mercancía, es muy importante dado que desde aquí se lleva el control de los productos, hasta su etapa final.

- **Selección de Transporte:** ya teniendo lista nuestra mercancía, incluido el empaque y almacenamiento, procederemos a seleccionar que transporte requerimos, cuales son los términos que manejaremos, hacia donde va nuestro producto, que condiciones necesita para llegar en la mejores condiciones, precio y entrega de la mercancía, evaluaremos que es lo mejor para el transporte de esta, es importantísimo ya que de esta depende que se envíe nuestro producto y llegue como debe ser.
- **Distribución:** Aquí ya debemos de tener en cuenta para quien o quienes va dirigido si son varias partes o una sola, si el transporte contratado debe dirigirse a un solo lugar o a varios y es donde planeamos que estrategia es la mejor a utilizar que rutas, y en ayuda con el transportista lograr una buena distribución y entrega del producto final.
- **Centros de distribución:** Estos centros son espacios en los cuales se almacenan productos que se encuentran en tránsito para lograr su distribución, Generalmente tiene requisitos específicos para su construcción para las necesidades temporales que pueden tener todos los productos debido a que tienen rotación rápida en la cadena de suministro. Siempre se almacena un gran inventario y se realiza la entrega a revendedores y minoristas en poco tiempo.

Ilustración 3 Proceso Logístico.



Gráficamente se describe el proceso logístico donde se ve la interacción entre proveedores y clientes

Tomado de: ESIC ¿Que es la logística Interna? Año 2018.

Ahora si bien son conceptos muy básicos para empezar a conocer como es la logística, como funciona y porque es tan importante.

Una mala planificación nos puede llevar a un aumento exponencial de los costes y a una difícil gestión. Si bien es cierto que algunas organizaciones transmiten sus ineficiencias a sus proveedores vía precio, la logística interna puede ser un monstruo de siete cabezas que puede ser muy difícil de controlar sin una gestión adecuada (GONZÁLEZ, 2018),

por lo cual es importante conocer de ella y para los inversionistas una mala práctica de ella puede llevar a cambiar de opinión, vamos a enfocarnos entonces en una logística clave para el buen funcionamiento y ahorro de costos, llamada logística distributiva.

2.2 Logística distributiva

La logística distributiva como su mismo nombre lo indica se trata de una correcta distribución, esta conlleva dos objetivos fundamentales: la primera es entregar de conformidad con los acuerdos del cliente y la segunda con la atención adecuada al producto, y en términos más técnicos según Bizen “Por logística distributiva se entiende el conjunto de estructuras físicas y actividades que conectan la fuente del producto (fábrica) con los clientes, coordinando al mismo tiempo el flujo de información subyacente.” (Bizen, 2019).

Entendiendo esto pasamos a una red distributiva como un engranaje donde varios componentes a analizar se unen para hacer de esta una estrategia logística ideal para un inversionista excepcional. En esta red encontramos cuatro importantes funciones operativas para una correcta distribución estas son:

1. El almacenamiento y/o Depósito aduanero
2. El desplazamiento
3. Un control de las existencias
4. Y una clasificación de la mercancía entrante/saliente según el origen/destino.

Gráfica 2 Funciones operativas de una Distribución



Grafica demuestra una conexión entre los factores mencionados en ellos, en las funciones de una distribución.

Tomado de: elaboración propia.

En la logística distributiva tenemos el **almacenamiento**, que se divide en almacén de fábrica, almacén central, y uno periférico, entiéndase que el primero el de fábrica es una especie de contenedor donde se encuentra momentáneamente la mercancía de una planta de producción. Esto se debe a la exigencia de la empresa al tener determinado número de provisiones o productos para el almacén y necesita almacenar esos productos producidos en la espera de los pedidos de los clientes, o al hecho de que la empresa necesita agrupar cierta cantidad de producto para saturar y optimizar la gestión de un medio de transporte. Ahora bien para el almacén central se entiende como un centro de recogida y clasificación para centralizar allí y tener a disposición diferentes productos en un único punto. Y el último almacenaje llamado periférico es parecido a la del almacén central, centro de recogida/clasificación. Pero en este caso se diferencia en que este almacén puede asegurar una entrega eficaz y rápida a los clientes dado que estará cerca de ellos.

Es un aspecto fundamental ya que un correcto manejo y gestión de espacios es la pieza clave para reducir áreas ocupadas innecesariamente y al mismo tiempo reduce costos en bodega, dado que la mayoría de las veces se recurre a un alto flujo de mercancías, por lo tanto, es primordial tener un buen sistema de almacenamiento logístico.

En la actualidad es tendencia la Logística de eCommerce ya que el mundo ha evolucionado fuertemente en la tecnología e innovación, las tiendas Online tienen todo a la mano para el cliente final como: distintas formas y facilidad de pagos, plazo corto y costos de envío asequibles y un proceso logístico ordenado y como base principal un buen almacenaje para así disponer del inventario cada vez que sea necesario. Se hace necesario resaltar el sistema logístico de Amazon.

Los diferentes tipos de almacenajes son los siguientes según su propósito:

1. **Almacenes públicos:** Pertenecen a los organismos del gobierno para uso exclusivo de las compañías privadas, estos no cuentan con una tecnología avanzada, pero sirve

como puente para almacenar el inventario primario para las nuevas empresas de comercio electrónico.

2. **Almacenes privados.** Este corresponde a entidades netamente privadas más que todo mayorista, distribuidores y/o fabricantes ya que se conforman con una estrategia definida en un punto estratégico.
3. **Almacenes inteligentes:** Un almacén inteligente es uno de los tipos de almacenamiento en logística de más reciente aparición. Allí, el almacenamiento, el proceso de cumplimiento y la gestión están automatizados gracias al uso de la inteligencia artificial. La automatización abarca, desde software para la gestión de inventario, hasta robots y drones que realizan tareas de manipulación y transporte de la mercancía.
4. **Almacenes consolidados:** Se trata de un tipo de almacén que recoge pequeños envíos de diferentes proveedores y los agrupa en envíos más grandes antes de distribuirlos a los compradores. Suele especializarse en envíos destinados a la misma ubicación geográfica. Se trata de una forma muy económica de plantear el cumplimiento de pedidos, especialmente para pequeñas empresas y las de nueva creación. La inversión de capital y el volumen de inventario requerido para usar esta opción de almacenamiento también es mínimo, otro punto a tener en cuenta por los startups.
5. **Almacenes cooperativos:** Las organizaciones cooperativas administran los almacenes cooperativos donde los que almacenan los productos pueden ser las mismas personas asociadas a la cooperativa y también terceros que deseen realizar el almacenaje en estas bodegas, la ventaja para los miembros de la cooperativa es que tienen tarifas bajas a diferencia de otro tipo de almacenaje.

- **Depósitos aduaneros.**

Son depósitos libres de aranceles los cuales se hacen muy atractivos para los importadores debido a que pueden almacenar sus productos por largo tiempo, tiempo que puede ser utilizado para ofrecer esta mercancía a un buen comprador y como tal al mejor postor y no tener que venderlos rápidos y venderlos a bajos precios. También se puede guardar productos de restringido acceso esperando finalizar el proceso de

documentación que les permita continuar su proceso de entrega y así lograr finalizar la entrega completamente a su destino final. En este sistema de bodegaje se logra almacenar productos o bienes importados antes que tengan que aclarar el proceso completo de derechos de aduana.

- Ponemos como ejemplo.

Para el **desplazamiento** no solo se habla de la salida de los productos si no como maneja la empresa en su interior el manejo de sus materiales, donde se encuentra su zona de producción y a donde llegan los materiales y cuando están listos en qué lugar queda para disponer de ellos es por eso, que internamente se deben establecer unas rutas de acceso que haga que el proceso de llegada de la mercancía y transformación sea optima, y que a su vez el despacho sea el mejor, generar unas rutas internas o establecer horarios para la movención de los artículos se considera indispensable con tal de no generar alcances por culpa de un mal desplazamiento, idear estrategias según la estructura de la empresa sería lo ideal, se debe tener a consideración que si la empresa funciona en un local arrendado se debe adecuar rutas de desplazamiento como más convenga, o si la empresa tiene locación propia podría disponer del espacio cambiando o modificando la edificación para beneficio de la empresa, ahora bien si hablamos de un desplazamiento cuando la mercancía este lista ya para la disposición del cliente esta puede ser realizada por la empresa o un tercero, si es la empresa requiere de más disposición y enfoque logístico, es recomendada para grandes superficies que puedan manejar una cadena grande de distribución, hay que recordar que esto exige conocimiento más profundo, aliados estratégicos y conocimiento del lugar donde se encuentre hasta su llegada, cuando la distribución es contratada por un, la red distributiva sigue existiendo, sólo que ya no es propiedad de la empresa que produce/vende el producto ya está en manos o está destinado para que quede a cargo de un operador logístico, y aquí es importante conocer de antemano que cadena de distribución desea manejar o si se dejara todo en manos del operador.

Ilustración 4 Red Logística.



Vemos en la imagen como la logística está integrada a todo el mundo

Tomado de: Bextok "Logística integral: ¿Conoces las ventajas de aplicarla a tu negocio? Año2017

En el **Control de las existencias**. En la logística distributiva tenemos el almacenamiento, que se divide en almacén de fábrica, almacén central, y uno periférico, entiéndase que el primero el de fábrica es una especie de contenedor donde se encuentra momentáneamente la mercancía de una planta de producción. Esto se debe a la exigencia de la empresa al tener determinado número de provisiones o productos (para el almacén) y necesita almacenar. Se podría decir de alguna forma de como el inventario de una empresa la cual se toma como una acumulación de materiales en el espacio y tiempo, con un promedio de unidades determinados, estos a su vez representan gastos de manipulación, ya sea durante su recepción, almacenaje, inspección y el despacho, llevar un control de nuestra mercancía conlleva a que a los usuarios o manipuladores de estos productos puedan desarrollar su trabajo sin que se vean afectados por la falta de continuidad en la fabricación o por la demora en la entrega por parte del proveedor.

El movimiento que se produce en los almacenes, de cada artículo en existencia, obliga a mantener en ellos una cantidad determinada de cada uno, la cual debe estar de acuerdo con

el tiempo y la frecuencia de consumo, así como el lapso de tiempo en que se renueva, es decir la demora que se produce desde que se revisa la existencia para emitir la solicitud de compra, hasta que los materiales estén disponibles en el almacén para satisfacer las necesidades de los usuarios o consumidores. (Manene, 2012)

Teniendo esto en cuenta vemos la importancia de contar con un inventario manejable ordenado y siempre a disposición lo que nos lleva a la **clasificación de la mercancía** ya sea que la mercancía sea entrante o saliente o la clasifiquemos por el origen o destino. Cuando tenemos un negocio que implica un ámbito internacional es muy importante conocer la clasificación según los distintos tipos de mercancías que existen, dado cada uno de ellos está sujeto a una normativa y especificaciones desde su empaquetado, marcado y también a la hora de la carga y de su transporte. Por lo cual es importante tenerlo en cuenta. Cuando los productos llegan a nosotros debemos de clasificar la mercancía, según tengamos nuestro inventario o como llevemos el control de nuestras existencias, y tanto como en logística interna o externa podemos aplicar estos conceptos.

2.2.1 El Sistema Armonizado

Este sistema tiene como objetivo simplificar el intercambio de bienes para el transporte internacional. La OMA Organización Mundial de Aduanas dado a la gran globalización y crecimiento del mercado a nivel mundial obligo a poner un sistema para la clasificación de las mercancías que podrían ser materias primas, productos brutos, semiproductos o productos elaborados, también conocido como “Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías”, conocido como «Sistema Armonizado´´o «SA´ y el uso del SA ya es utilizado en los aranceles aduaneros.

- **Clasificación según su naturaleza:** Esta clasificación se da como su nombre lo dice por su origen o naturaleza.
- **Naturaleza peligrosa:** son productos que presentan riesgos inherentes como por ejemplo productos químicos, derivados del petróleo, gases, o inflamables. Estos están regulados por una normativa especial, que dependiendo que producto sea y a qué país son destinados debemos investigar.

- **Naturaleza frágil:** son productos que se deben transportar y manipular con mucho cuidado, porque fácilmente podrían romperse. Por ejemplo objetos de cristal, la cerámica, los huevos, etc.
- **Naturaleza perecedera:** son productos que cuentan con una vida útil corta aproximadamente de 1 a 7 días, por ejemplo los lácteos, fruta, o las flores. Se tiene en consideración el transporte con una temperatura controlada.
- **Naturaleza no perecedera:** son productos que tienen una vida útil más larga, por ejemplo los alimentos envasados que no necesitan refrigeración.
- **Animales vivos:** en este caso dependiendo del país y del animal les aplica una ley y se debe consultar esa legislación antes de manejarlos.
- **Naturaleza dimensional:** son productos de tamaño considerable que exigen una manipulación y transporte especial.

Ilustración 5 Mercado de Productos o mercancía.



*Algunas marcaciones para usar en las mercancías según su origen o naturaleza
Tomado de: Frepng.es*

Clasificación de los productos

Una clasificación correcta de productos resultan muy útiles para sugerir las estrategias de una logística plena, y para saber por qué los productos se suministran y se distribuyen de la manera en la que se hace.

2.2.2 El ciclo de vida del producto

Los productos que se ven obligados a llevar un proceso logístico se ven expuestos a varios riesgos que mencionábamos anteriormente, ahora bien estos están compuestos de una parte física y de otra parte intangible, llamada *la oferta total del producto logístico*

Clasificadas así:

Tabla 2 La oferta total del producto Logístico.

Porción física:	Parte intangible:
Peso, volumen, forma, peculiaridades, desempeño y durabilidad.	Es la comunicación, para suministrar la información correcta y a tiempo, satisfaciendo las necesidades del cliente

Cuadro comparativo de porción física y porción intangible
Tomado de: elaboración propia

- **Características del producto**

Estas son: si son perecederos o no, inflamabilidad y sustituibilidad, peso, volumen y valor.

Agrupados en cuatro categorías:

1. Sustituibilidad
2. Características de riesgo
3. Relación peso-volumen
4. Relación valor-peso

1. Sustituibilidad

Ocurre cuando las personas no encuentran diferencia o es muy baja entre el producto de una empresa y de la competencia, por eso ocurre que el cliente con frecuencia pueda ser fácilmente cambiada por otra. Es decir, que el cliente está muy dispuesto a tomar una marca de segunda opción cuando la primera no está disponible de inmediato.

2. Características de riesgo

Se pueden caracterizar en si son perecederos o no, si son inflamables o no, el valor, la tendencia a explotar y expuestos al robo. Se debe tener cuidado especial en su manejo y transporte.

3. Relación peso-volumen

Esta relación se da significativamente, ya que los costos de transporte y almacenamiento están directamente relacionados con ellos. Deben tener una buena utilización del transporte, y de las instalaciones de almacenamiento, para los productos con baja densidad de volumen en el medio de transporte, se debe tener cuidado antes de que se alcance el límite de peso que pueda transportar. En los costos del manejo que se basan en el peso, tienden a ser altos en relación con el precio de venta del producto. Cuando la densidad del producto aumenta, los costos de almacenamiento y transporte descienden como porcentajes del precio de venta.

4. relación valor-peso.

Esta relación hace que los productos que tienen bajas las relaciones de valor-peso poseen un bajo costo de almacenamiento, pero a su vez altos costos de movimiento, en cambio el costo de transporte, está estabilizado con el peso. Vemos que si el producto tiene alta relación valor-peso, lo conveniente es minimizar la cantidad de inventario mantenido.

Tener en cuenta estas caracterizaciones de la logística ayuda a que los inversionistas tengan una idea clara de cuan es tan importante un buen sistema para que puedan tener una seguridad no solo sobre la calidad de donde están invirtiendo sino también de que todo salga bien y en el menor tiempo posible, el identificar estas variantes conlleva un pleno entendimiento de cómo la empresa realiza sus funciones y si de alguna manera una gran inversión podría volverla más eficiente o de lo contrario no daría abasto, dado que si un inversionista identificara fallas en el sistema, este no tendría una seguridad de su inversión.

2.3 Panamá y su desempeño logístico

Como ya lo habíamos mencionado con anterioridad Panamá ofrece una muy buena estructura a nivel latinoamericano se investigó, y se halló que en los últimos años ha tenido una relación en su crecimiento con las variables vistas llegando a ser el primer país latinoamericano en superar tanto en infraestructura como en logística, lo cual es destacable, y por ende llama la atención de los inversionistas, en gran medida se debe a la ampliación del canal que se realizó el 26 de junio de 2016, donde se dio finalizada la obra esta conectará a miles de personas aumentando la capacidad de carga de los buques que pasan por el Canal y que busca fortalecer las relaciones comerciales con el mundo.

Lo expreso así el ministro de Economía y Finanzas, Dulcidio de la Guardia, “el Canal ampliado tendrá un doble impacto económico sobre Panamá. Por un lado, incrementará los aportes que hace la Autoridad del Canal de Panamá al Estado a partir del año 2017 en forma significativa; y por el otro lado, tendrá un efecto multiplicador en nuestra economía en general, especialmente en el sector de logística y transporte, lo que se traducirá en más inversiones, más empleo y más exportaciones”. (PANAMA, 2016)

Y a su vez esto es cierto ya se halló en el Banco Mundial, donde en sus Rankin en logística e infraestructura Panamá paso de estar debajo de Argentina y Chile en el año 2007, a estar en los primeros lugares para el 2016 y 2018.

Tabla 3 Ranking de Desempeño Logístico año 2007

LATINOAMÉRICA-RANKING ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO

Ranking	País	Puntuación
32	Chile	3,25
45	Argentina	2,98
54	Panamá	2,89
56	México	2,87
59	Perú	2,77
61	Brasil	2,75
66	El Salvador	2,66
69	Venezuela (Rep. Bol. de)	2,62
70	Ecuador	2,60
71	Paraguay	2,57
72	Costa Rica	2,55
75	Guatemala	2,53
79	Uruguay	2,51
80	Honduras	2,50
82	Colombia	2,50
96	República Dominicana	2,38
107	Bolivia (Est. Plur. de)	2,31
122	Nicaragua	2,21

Esta tabla muestra el ranking en desempeño logístico en algunos países de Latinoamérica para el año 2007.

Tomado de: Repositorio CEPAL Diagnóstico y propuestas para el mejoramiento de los procesos de logística y aduana en la región de Centroamérica y Panamá

Tabla 4 Ranking de Desempeño Logístico año 2016

Ranking Logístico para Latinoamérica y a nivel Mundial			
Año 2016			
Ranking Latinoamérica	País	Puntuación	Ranking Mundial
1	Panama	3,18	45
2	Mexico	3,14	48
3	Brazil	3,12	50
4	Uruguay	3,01	53
5	Chile	2,97	56
6	Peru	2,87	64
7	Argentina	2,83	66
8	Colombia	2,67	81
9	El Salvador	2,66	83
10	Ecuador	2,66	84
11	Honduras	2,44	110
12	Costa Rica	2,55	94
13	Venezuela	2,34	122
14	Guatemala	2,30	130
15	Bolivia	1,90	154

Esta tabla muestra el ranking en desempeño logístico en algunos países de Latinoamérica para el año 2016.

Tomado de: elaboración propia con datos sacados de El Banco Mundial, Rankin a nivel mundial de logística.

Tabla 5 Ranking de Desempeño Logístico año 2018

Ranking Logístico para Latinoamérica y a nivel Mundial Año 2018			
Ranking Latinoamérica	País	Puntuación	Ranking Mundial
1	Panamá	3,33	35
2	Chile	3,13	43
3	Brazil	3,09	46
4	Mexico	3,02	52
5	Argentina	2,78	68
7	Colombia	2,87	56
6	Ecuador	2,75	70
9	Honduras	2,72	75
8	Costa Rica	2,70	79
10	Uruguay	2,71	78
12	El Salvador	2,56	91
11	Peru	2,42	110
13	Guatemala	2,25	136
14	Bolivia	2,21	139
15	Venezuela	2,21	141

Esta tabla muestra el ranking en desempeño logístico en algunos países de Latinoamérica para el año 2018.

Tomado de: elaboración propia con datos sacados de El Banco Mundial, Rankin a nivel mundial de logística.

Cuando se presentó el informe del Banco mundial, el Director del Banco Mundial para Centroamérica, Humberto López, destacó que la logística es un sector que puede ayudar a Panamá en la senda del desarrollo, aprovechándolas condiciones geográficas que posee y el Canal para posicionarse como el centro logístico de la región. Y para ese entonces la economía de Panamá en el año 2015 se había incrementado un 6% con respecto a años anteriores.

Aparte de esto la infraestructura se destaca también dado que la logística va muy de la mano con el desarrollo de la infraestructura es por eso que es un llamado alentador para los inversionistas, quienes deseen establecerse comercialmente en la República de Panamá, hay diversas opciones que le permiten aprovechar esta posición geográfica, aparte del Canal están las facilidades portuarias, los beneficios económicos e incentivos que ofrece Panamá para el establecimiento dentro de la Zona Libre de Colón, y de las Zonas Procesadoras para la Exportación y el Área Panamá Pacífico.

2.3.1 La Zona Libre de Colón

Es un Centro Logístico Global para el mundo. Genera transacciones comerciales anuales de US\$11,000 mil millones en importaciones y reexportaciones. Con más de 400 hectáreas con más de 2,000 empresas establecidas y 250,000 visitantes anuales, la libre circulación del Dólar americano como moneda de curso legal, se connota como una gran ventaja, algunos de sus beneficios son:

- incentivos fiscales que están bajo un sistema excepcional de tributación libre de impuestos de venta o producción y sobre importaciones y reexportaciones a países extranjeros.
- libre de impuesto sobre ingresos generados en el extranjero,
- El más grande centro de acopio y redistribución de carga de las Américas.
- Terminal aéreo en el sector de France Field para el transporte de pasajeros o comerciantes entre las ciudades de Panamá y Colón.
- Sistema de Lease Back o reconocimiento de inversión; Protección

Ilustración 6 Zona libre de Colon



Vemos en esta ilustración la entrada a la Zona libre de Colon

Tomado de: Excelencias New Panamá, 08 de Noviembre de 2016

2.3.2 Las Zonas Procesadoras para la exportación

Son Zonas Francas y de Libre Empresa, específicamente delimitadas, donde se desarrollan todas las infraestructuras, instalaciones, edificios, sistemas y servicios de soporte, así como organización

operativa y la gestión administrativa que sean necesarias, para las empresas de todas partes del mundo, cuyas actividades sean la producción de bienes y servicios para la exportación que se fabriquen, ensamblen o procesen en las Zonas Procesadoras para la Exportación; La venta de bienes y servicios, siempre y cuando su procesamiento implique valor agregado local. También puede establecerse cualquier persona natural o jurídica nacional o extranjera interesada en las actividades de producción de bienes y servicios, en las Zonas Procesadoras las tarifas de los servicios y los precios de los productos son fijados libremente por cada empresa que los preste o produzca de acuerdo con las reglas de la oferta y la demanda, teniendo presente la competitividad requerida para participar.

2.3.3 Área Económica Especial Panamá- Pacífico.

Es un área delimitada con un régimen legal, fiscal, aduanero y migratorio especial, dirigido a incentivar el movimiento libre de bienes, servicios y capitales, para así atraer y promover las inversiones y la generación de empleos.

Los beneficios que trae el a quienes se establezcan en esta área está: en Importar y exportar todo tipo de mercaderías, libres de impuesto, sin que se le impongan obligaciones de registro y reportes adicionales, salvo aquellos que se estipulen expresamente en los reglamentos y normas que se dicten en el desarrollo de la Ley. También se puede emplear a trabajadores extranjeros para que trabajen dentro del área conforme a lo establecido, también está un atractivo régimen aduanal, incentivos fiscales, laborales y migratorios que le hacen una buena opción para el inversionista extranjero.

- Aparte de los beneficios aduaneros, el canal y la zona franca Panamá cuenta con Centro Bancario Internacional de primera línea. A través del Decreto Ley 9 de 26 de febrero de 1998 se actualiza la actividad bancaria panameña a los requerimientos del nuevo milenio y también cuenta con su atractivo turístico De allí que Panamá posee una legislación especial de incentivos para el desarrollo turístico para propiciar la inversión en nuevas obras ,como parte de las normas de incentivo se abre la posibilidad para inversionistas que deseen invertir en la construcción de marinas y muelles, a través de la figura de la Concesión Administrativa.

Gracias a estas políticas que benefician a los extranjeros, y a las inversiones ha logrado llegar a tener una infraestructura de talla mundial, Reconocido también por el Banco mundial.

Tabla 6 Ranking de Infraestructura Año 2016

Ranking Infraestructura para Latinoamérica y a nivel Mundial Año 2016			
Ranking Latinoamérica	País	Puntuación	Ranking Mundial
1	Panamá	3,28	38
2	Brazil	3,11	47
3	Mexico	2,89	57
4	Argentina	2,86	59
5	Uruguay	2,79	61
6	Chile	2,77	63
7	Peru	2,62	75
8	Ecuador	2,47	88
9	Colombia	2,43	95
10	Venezuela	2,35	102
11	Costa Rica	2,32	107
12	El Salvador	2,25	114
14	Guatemala	2,20	127
13	Bolivia	2,11	134
15	Honduras	2,04	143

Esta tabla muestra el ranking en desempeño de infraestructura en algunos países de Latinoamérica para el año 2018.

Tomado de: elaboración propia con datos sacados de El Banco Mundial, Rankin a nivel mundial de logística.

Tabla 7 Ranking de Infraestructura Año 2018

Ranking de Infraestructura para Latinoamérica y a nivel Mundial Año 2018			
Ranking Latinoamérica	País	Puntuación	Ranking Mundial
2	Chile	3,21	34
1	Panamá	3,13	42
3	Brazil	2,93	50
4	Mexico	2,85	57
5	Argentina	2,77	62
6	Ecuador	2,72	69
7	Colombia	2,67	72
8	Costa Rica	2,49	84
9	Honduras	2,47	88
10	Uruguay	2,43	94
11	Peru	2,28	111
12	El Salvador	2,25	114
13	Guatemala	2,20	122
14	Bolivia	2,15	129
15	Venezuela	2,10	134

Esta tabla muestra el ranking en desempeño de la infraestructura en algunos países de Latinoamérica para el año 2018.

Tomado de: elaboración propia con datos sacados de El Banco Mundial, Rankin a nivel mundial de logística.

1977

Con ellos, se pone fin a la presencia colonial estadounidense en el Canal de Panamá, el cual era devuelto al país latinoamericano

1993

Tiene como función básica administrar, custodiar y mantener las áreas transferidas a Panamá en base a la ejecución de los Tratados del Canal de Panamá de 1977.

1994

Estrategia del gabinete logístico Panamá 1994.

1997

Entidad autónoma del Estado panameño, establecida mediante el Decreto Ley N°7 de 10 de febrero de 1998, que unificó las competencias marítimas que hasta esa fecha poseían la Autoridad Portuaria Nacional,

1999

El Canal Pasa de administración estadounidense a Panamá

2006

Fue realizado en Panamá el domingo 22 de octubre de 2006 y en él se aprobó una propuesta para la expansión del Canal de Panamá

2009

El objetivo es alinear los recursos y potencialidades que posee el País, para el logro de las metas y objetivos de competitividad y crecimiento del sector marítimo de Panamá

2012

El objetivo de desarrollar políticas, junto a las empresas privadas, que promuevan a Panamá

2014

Plan Nacional en Logística de Cargas

2015

Lo constituyen las Hidrobías, en donde se invertirán unos U\$S 201 millones para la modernización de puertos fluviales

2016

El 26 de junio del 2016, el Canal Ampliado

Aunque para el 2018 Panamá queda debajo de Chile dado a que aparte de la ampliación del canal de Panamá no ha habido obras de infraestructuras que sean de gran aporte para el país, pero sin embargo el gobierno siempre recalca la importancia en este tema esperando mejorar, por eso el gabinete logístico de la república de Panamá, en su estrategia logística nacional con miras al 2030 del año 2017, tiene varios ejes estratégicos dentro de los cuales está la conectividad y accesibilidad terrestre.

Ilustración 7 Evolución del sector logístico de Panamá



En esta ilustración se muestra a través de los años como ha evolucionado Panamá en cuestión de logística.

Tomado de: Gabinete Logístico República de Panamá

“La infraestructura de conectividad global, constituyen la fortaleza complementaria al posicionamiento geoestratégico. La infraestructura única del canal de Panamá, las terminales portuarias como sistema de “puerto bioceánico” y el aeropuerto internacional de Tocumen,” (Aleján, 2017), esto da por entender la importancia de tener una infraestructura bien desarrollada dado que Panamá comprende en gran parte su PIB, a actividades relacionadas con el Canal de Panamá, Sector financiero y turístico, por eso es de gran importancia, mantener en óptimas condiciones la infraestructura.

3. Perfiles inversionistas.

Vemos como los puertos en Panamá son el eje principal de toda la comercialización, logística y el transporte internacional y como tal es lo que desarrolla gran parte de su economía.

“Los puertos de Panamá son especializados en sistemas de comercialización, logística y transporte internacional, la eficiencia en sus operaciones hace que estos puertos fomenten el crecimiento del comercio, además su localización estratégica permite la conectividad con los demás puertos del mundo, logrando convertirse en un centro estratégico para los negocios.” (Vélez & Alejandra, 2018)

Cuando analizamos los diferentes perfiles y logramos identificar los intereses que pueden tener inversionistas extranjeros en las necesidades de realizar una inversión en el país de Panamá, se pueden ver diversas posibilidades y propuestas de interés ya que tiene un sin número de opciones que logran llamar la atención de un buen inversionista que desee ver rentable su inversión y un crecimiento favorable, cabe resaltar cuán importante es el objetivo del mismo ya que se tocan aspectos muy importantes como por ejemplo el dinero a invertir.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto se puede determinar que un inversionista se define como una persona que busca iniciativas acertadas de inversiones que se puedan dar, en ocasiones las diferentes empresas especializadas en este tipo de temas pueden brindarle a su compañía un buen enfoque de acuerdo con su rol o necesidad.

Entonces teniendo en cuenta lo anterior vamos a nombrar algunos factores fundamentales para el perfil de un inversionista:

- La curva en la línea de tiempo y la edad de la inversión es la que nos facilita la capacidad de saber en cuánto tiempo la inversión dará resultados positivos.
- Nos ayuda a identificar cuanto es la percepción de los ingresos en tiempo real como a futuro.
- En cuanto más deudas se tenga es menor el ahorro que se puede realizar.
- El capital, es lo que representa el respaldo económico con el que se van a realizar las inversiones.

- Si se tiene una buena capacidad de ahorro, este será el que le permitirá aprovechar oportunidades o enfrentarse a dificultades que se puedan presentar
- Tolerancia al riesgo, cuánto dinero está dispuesto a arriesgar.
- Se debe tener conocimientos básicos sobre lo que se va a invertir, ya que es más fácil realizar una inversión en algo de lo que tenemos conocimiento que en algo que no sabemos.
- El objeto de la inversión, siempre nos define en qué se van a utilizar la inversión.
- La rentabilidad que se busca es el rendimiento que se busca obtener más adelante por la inversión realizada.

Es importante recalcar que un mediador cuenta regularmente con un asesor de inversión en donde lo cuestiona frente a los recursos, las necesidades y objetivos de inversión con un nivel de riesgo que el inversor estaría dispuesto a tomar.

“En un ensayo realizado por Dapena (2005), profesor de Economía y Finanzas de la Universidad del Centro de Estudios Macroeconómicos de Argentina (UCEMA) sobre los Determinantes de la Inversión, él establece que: parte del producto generado anualmente en una economía se destina a inversión, lo cual permite reponer el stock de capital utilizado en el proceso de producción, e incrementar el mismo dando sustento al crecimiento futuro de la economía y generando empleo, muchos factores son pieza clave en la toma de una decisión, brindando seguridad a la inversión y esta a su vez promueve que vengan nuevos capitales”. (R, 2005)

De esta manera, mencionaremos las diferentes posiciones de un inversor en cuanto a la definición de la actitud que se asume de cara al riesgo y a los riesgos propios en una inversión extranjera.

3.1 Perfil de riesgo en cuanto a la actitud

3.1.1 Conservador.

Su objetivo principal es mitigar los riesgos lo más que se pueda, el inversionista conservador se caracteriza por ser menos tolerante al riesgo y valorar la seguridad. Por lo tanto, está en la búsqueda continua de no perder parte o todo el dinero que invierta. Dado que no le tiene mayor importancia a que las ganancias adquiridas sean bajas.

3.1.2 Moderado.

Su objetivo principal es tener mayores opciones de rentabilidad lo que lo conlleva a tener más riesgos, cabe resaltar que este perfil se caracteriza por ser cauteloso a la hora de la toma de decisiones, ya que siempre está dispuesto a tolerar un riesgo moderado para aumentar sus ganancias.

3.1.3 Agresivo.

Su objetivo principal es tener los mayores rendimientos posibles, por lo tanto, siempre va a estar dispuesto a tomar el riesgo sin importar que tan alto sea ya que se caracteriza por ser un perfil agresivo. Pues en su mayoría son inversionistas de corta edad que cuentan con una solidez económica y con ingresos normalmente de medios a altos.

No se recomienda tener la actitud agresiva cuando no se cuenta con la suficiente solvencia o flujo de dinero.

3.2 Perfil de riesgo en cuanto a una inversión extranjera

Riesgo de cambios:

En esta fase debemos tener en cuenta dos tipos de inversiones, las cuales son la inversión internacional y la inversión nacional; se distingue una de la otra por el hecho de que los flujos de efectivo tanto en positivo como negativo que genera dicha inversión atribuyen un riesgo de disponibilidad y de fluctuación de las tasas de cambio entre la moneda del país receptor de la inversión; es por esto que Rodner ha establecidos ciertos tipos de "subriesgos" teniendo en cuenta si los flujos están diferidos en el tiempo; es decir; si estos proporcionan un riesgo a corto o largo plazo. Los "subriesgos" son:

- 1. Riesgo de disponibilidad de la moneda:** Este estudio, se ve enfocado en el entorno cuando dicho país que es receptor de la inversión puede tener diversos inconvenientes causando insuficiencia de divisas, afectando así el pago de algún servicio prestado, es decir, pagos por exportaciones, pagos de tecnología, y demás.
- 2. Riesgo en la tasa de cambio:** Este ítem trata principalmente de las diversas elevaciones o disminuciones que puede tener la tasa de cambio de la moneda del inversionista, al igual que la tasa de cambio de la moneda local, esto puede dependiendo el contexto afectar o favorecer al inversionista.
- 3. Riesgo económico:** Este capítulo, nos explica cómo las variaciones (elevaciones y/o disminuciones) de la tasa de cambio entre el país receptor de la inversión y el país local, pueden afectar la rentabilidad a largo plazo de la empresa receptora de la inversión; hay que tener en cuenta que la rentabilidad aquí cumple un papel súper importante ya que es cuando se mide la tasa de devolución producida por un beneficio económico y si esta no funciona o cumple las metas establecidas podrías entrar en una disputa por posible riesgo económico.
- 4. Riesgo Político:** Este riesgo está enfocado en los cambios de legislaciones y esta puede enfocar una sola ley o un conjunto de leyes; que reflejan la postura del país

receptor de la inversión hacia el inversionista, también se puede ver afectado un cambio de tasa fiscal. Lo primordial en este riesgo es que la empresa no se vea afectada quizás por la poca estabilidad que en algún momento pueda llegar a tener un país y/o región socio de negocios.

En cuanto a los inversionistas, según la **página web Panamá América**, un grupo de empresarios apostaron por invertir en la zona comercial de Panamá ya que tienen la idea acertada de que es una zona altamente concurrida, resalando claro está, que tiene un gran potencial de crecimiento.

“Panamá Pacífico cuenta con 1 millón de metros cuadrados dedicados al espacio comercial, más de 650 hectáreas a parques, recreación y más de 20 mil residenciales.

Daniel Ábrego, fundador y CEO de Intercontinental Logistics Corp. (ILC), explicó que decidió instalarse en el lugar por la cercanía al aeropuerto y a los puertos, los beneficios fiscales, laborales y la ventanilla única”. (Castillo, 2018).

Esto le da una alta competencia en el mercado a los inversionistas, por lo cual se abre una alta posibilidad de negociar y realizar exportaciones o en su efecto importaciones a Panamá.

Es esencial, plasmarles algunas razones por las cuales es factible invertir en Panamá:

- 4 **Estabilidad:** Desde 1989, Panamá es un estado soberano e independiente ya que ha tenido un gobierno sólido democráticamente, sin inestabilidad política, el actual presidente Laurentino Cortizo.

- 5 **Crecimiento económico:** Durante la última década, Panamá ha sido una de las economías de más rápido crecimiento en todo el mundo. El crecimiento promedio anual fue de 5,0% en los últimos cinco años. El crecimiento en Panamá en 2019 se proyecta a los 4,5% (contra 3,7% en 2018) pero con riesgos. (Banco mundial, 2019)

Panamá se vuelve muy atractivo para todo tipo de inversionistas ya que ha brindado en los últimos 5 años un crecimiento económico prometedor frente a otros países que en muchas ocasiones decrecen.

- 6 **Cerca de los Estados Unidos:** Panamá está muy cerca de estados unidos, la mayoría de las ciudades se encuentran a tan solo 3 o máximo 5 horas en vuelos de las ciudades principales en las cuales se pueden desarrollar muy buenos negocios debido a el TPC que se tiene entre Panamá y EE. UU. donde se tiene un 95% de productos libres de aranceles, a lo que incentiva mucho más la exportación de todos los productos que en Panamá se pueden producir. (Panamericana, 2017)

Se puede observar las diferentes opciones de negociaciones que se pueden lograr y que es lo que ofrece Panamá en cuanto a rentabilidad y opción de crecimiento para la inversión que se puede realizar:

1. Los Certificados de depósito de los bancos de Panamá ofrecen desde 4% al 5% de interés en Dólares Americanos.
2. Los Certificados de depósito de las cooperativas de crédito de Panamá ofrecen del 5% al 8% de interés en Dólares Americanos.
3. Los Bonos de Corporaciones y del Gobierno de Panamá ofrecen desde el 4% al 6% de interés en Dólares Americanos.
4. Las Inversiones de reforestación en Panamá ofrecen 2% de apreciación promedio en madera de teca más la apreciación de la tierra, en Dólares Americanos. La reforestación de teca en Panamá tuvo una rentabilidad del 460% en los últimos 20 años con un promedio anual del 23%.
5. Las de inversiones de alquiler de propiedad del Proyecto Panamá Pacifico ofrece desde el 7% al 10% de tasa de capitalización en Dólares Americanos.
6. Lotes frente a la playa en Panamá con un promedio de apreciación anual del 10% al 15%, en Dólares Americanos.
7. Tierras agrícolas en Panamá con un promedio de 7% a 8% de apreciación anual, en Dólares Americanos.

(R, 2005).

4. Relación de la logística distributiva con fines de inversión extranjera en Panamá.

La relación que se viene desarrollando en los últimos tres años en el país entre la logística distributiva en relación con la inversión extranjera tiene mucha fuerza debido a los diferentes esfuerzos que Panamá viene desarrollando el mejoramiento de vías para la conexión entre los diferentes puertos con los cuales cuenta y también con el centro del país, también podemos ver como el bodegaje influye de manera positiva ya que propone tener un amplio crecimiento lo cual también ofrece beneficios arancelarios y tributarios para los inversionistas que se fijan en Panamá como centro de inversión y paso transitorio de la mercancía.

Lo que se propone es que los inversionistas tengan la oportunidad arriesgarse ya que esta toma de decisión es muy positiva debido al crecimiento económico que tiene el país ya que tiene muy buena solidez económica una buena estabilidad de constante crecimiento, buenos proyectos de infraestructura, Todo esto mostrando que los niveles de riesgo en tanto para los inversionistas no son tan altos y por el contrario van a ser seguros.

Como bien se mencionó anteriormente, la logística distributiva consta de una correcta distribución la cual principalmente se compone de dos elementos esenciales que son: la correcta entrega de acuerdo con los términos pactados con el cliente y garantizar una buena práctica en el manejo del producto. Por lo cual Panamá ha dejado de ser solo conocido por su Canal Interoceánico y ha pasado a representar un punto de mucha importancia para la gestión de manejo, distribución y transporte de mercancía, y esta demuestra en si la relación que hay entre la logística distributiva y que los inversionistas sobre esta decidan si invertir o no.

R.V. Delaney la define como: “Logística es la gestión de inventario en movimiento y en reposo y el objetivo del gerente de logística es lograr alcanzar el menor nivel de inversión en inventario de modo de asegurar la atención al cliente y el mantenimiento de una producción eficiente.” (Pinheiro de Lima, Rodríguez, Breval, & Follmann, 2017)

Esta evolución logística de Panamá ha hecho que pase de s gestiones de bodega básicas a operaciones de almacenaje y de inventarios a complejas, bajo el concepto de “One Stop Shop” dichos componentes son: Normas aduanales flexibles constantemente evolucionando, una Infraestructura portuaria de alto nivel con una conectividad marítima en ambos océanos y conectividades terrestres entre los puertos del Atlántico y del Pacífico, conexión vial con ferrocarril o carretera transístmico. HUB aéreo con capacidad y variedad de destinos y operaciones 24/7. Dado a los mercados cambiantes, y la constante búsqueda de eficiencia logística ha obligado a Panamá a evolucionar con un esquema logístico eficiente.

Ya con los datos que tenemos y de la evolución que ha tenido Panamá podemos ver como se conectan con el proceso logístico frente al crecimiento de la economía del país.

A nivel de país, con respecto a los ingresos del gobierno central, Panamá reporto una carga tributaria de 10,2% del PIB en 2015.

“Los indicadores de la economía se elevaron. En el 2016, el sector de transporte y logística fue el principal rubro de la economía panameña representando el 18% del PIB del país.”

Tabla 8 Tasas de crecimiento Real del PIB Años 2015-2016

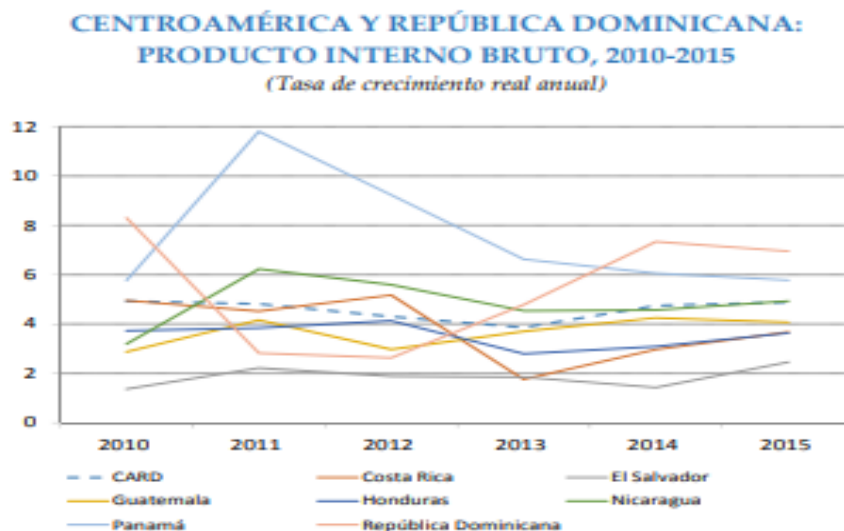
**CENTROAMÉRICA Y REPÚBLICA DOMINICANA:
TASAS DE CRECIMIENTO REAL DEL PIB, 2015-2016**
(En porcentajes)

País	2015	2016 ^a
Costa Rica	3,7	4,3
El Salvador	2,5	2,3
Guatemala	4,1	3,5
Honduras	3,6	3,4
Nicaragua	4,9	4,5
Panamá	5,8	5,9
República Dominicana	7,0	6,0

Fuente: CEPAL.

En esta tabla podemos observar el crecimiento económico de algunos países de Centro América para el año 2015-2016. Tomado de: CEPAL “Centroamérica y República Dominicana: Evolución económica en 2015 y perspectivas para 2016. Estudio Económico”

Gráfica 3 Producto interno bruto 2010-2015 Países Centroamericanos.



En esta grafica podemos observar el producto interno bruto (PIB) para los años 2010-2015
Tomado de: CEPAL "Centroamérica y República Dominicana: Evolución económica en 2015 y perspectivas para 2016.
Estudio Económico"

En Legis Comex, se puede observar que el país tiene un crecimiento positivo debido a que redondea el 8.9% anual en los últimos 5 años, lo que promete seguir siendo el principal motor de desarrollo de Panamá apalancado los principales rubros como lo son: el transporte y la logística.

El Banco Interamericano de Desarrollo, BID, nos muestra como desde el 2016 hasta la fecha viene teniendo un crecimiento positivo, destacando como sectores de mayor impacto para la economía el sector logístico uno de los cuales aporta uno de los principales rubros en cuanto a referencia de la economía panameña se trata, junto con el sector transporte representan el 18 % del PIB del país. Desde el 2015 a la fecha se viene dando un 8.9% anual y se tiene un estimado que continúe siendo uno de los principales motores de desarrollo de Panamá.

Panamá ha sido una de las economías de más rápido crecimiento en todo el mundo, con un promedio anual de 4,6% en los últimos cinco años.

Panamá ha crecido anualmente 9,65% en los últimos tres años, gracias al crecimiento de su sector transporte y logístico que supone un 21,6% del PIB.

El país se encuentra en una etapa de crecimiento económico, con una tasa incremental anual promedio de 9,65% en los últimos tres años. (Marulanda, 2017)

Tabla 9 Indicadores de crecimiento en la inversión en Centroamérica 2012-2019

Centroamérica y la República Dominicana: principales indicadores de crecimiento e inversión, 2012-2019								
	2012	2013	2014	2015	2016	2017 ^a	2018 ^b	2019 ^c
(En tasas de crecimiento)								
Producto interno bruto^d								
Centroamérica y República Dominicana	4,4	4,5	4,8	4,9	4,6	4,0	4,0	4,0
Centroamérica	5,0	4,4	3,9	4,2	3,9	3,8	2,9	3,3
Costa Rica	4,8	2,3	3,5	3,6	4,2	3,3	3,2	2,9
El Salvador	2,8	2,4	2,0	2,4	2,6	2,3	2,4	2,4
Guatemala	3,0	3,7	4,2	4,1	3,1	2,8	3,0	3,0
Honduras	4,1	2,8	3,1	3,8	3,8	4,8	3,7	3,6
Nicaragua	6,5	4,9	4,8	4,8	4,7	4,9	-4,0	-2,0
Panamá	9,2	9,6	5,1	5,7	5,0	5,4	4,2	5,6
República Dominicana	2,7	4,9	7,6	7,0	6,6	4,6	7,0	5,7
PIB por habitante								
Centroamérica y República Dominicana	2,7	3,4	3,3	3,5	3,1	2,4	2,5	...
Centroamérica	3,2	3,2	2,2	2,7	2,2	2,1	1,2	...
Costa Rica	3,4	1,0	2,2	2,4	3,0	2,1	2,0	...
El Salvador	2,0	1,5	1,1	1,5	1,6	1,4	1,5	...
Guatemala	0,5	1,2	1,7	1,8	0,8	0,5	0,7	...
Honduras	2,0	3,8	1,5	2,1	2,0	3,1	1,9	...
Nicaragua	5,2	3,8	3,7	5,1	3,5	3,7	-5,0	...
Panamá	7,6	8,1	3,6	4,3	3,6	4,0	2,9	...
República Dominicana	1,6	3,8	6,6	6,0	5,6	3,6	6,0	...
Formación bruta de capital fijo								
Centroamérica y República Dominicana	8,2	5,3	6,4	10,4	4,6	2,4
Centroamérica	11,5	8,0	4,5	6,9	2,0	3,3
Costa Rica	9,9	-0,3	3,3	3,0	4,8	-4,7	2,3	...
El Salvador	2,8	6,9	-6,4	2,2	3,8	0,8	9,1	...
Guatemala	3,6	1,5	4,4	5,9	2,7	3,1	3,8	...
Honduras	3,7	-1,9	0,6	12,3	-6,8	7,5	5,6	...
Nicaragua	20,6	5,3	3,3	21,1	3,5	1,7	-17,8	...
Panamá	20,8	20,4	8,7	6,5	2,0	7,0
República Dominicana	-0,5	-2,5	12,3	20,6	11,4	0,5	11,5	...

Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de cifras oficiales.

^a Cifras preliminares.

^b Cifras estimadas, por los respectivos Bancos Centrales, excepto El Salvador y Panamá que se refiere a estimaciones de la CEPAL.

^c Cifras estimadas, por CEPAL.

^d Sobre la base de cifras en dólares a precios constantes de 2010.

Tabla de indicadores del PIB total, por habitante y por Formación bruta de capital fijo, en las regiones de Centroamérica, desde el año 2012 al 2019.

Tomado de: CEPAL Centroamérica y República Dominicana: Evolución económica.

En la Actualidad, Panamá se considera como un Hub logístico gracias a la inversión constante que se viene realizando en cuanto a infraestructura portuaria y aeroportuaria, y también por otro lado la ampliación del Canal y la expansión de uno de los aeropuertos con

mayor afluencia como lo es el de Tocumen, lo que le ha permitido que se encuentre los mejores 10 países del mundo con las mejores estructuras para el movimiento de productos. Destacando que la logística es el sector que más ayuda a Panamá en la senda del desarrollo.

De acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico el cual se elabora cada dos años por el Banco Mundial, el país pasó del puesto 45 en el 2014 al 40 en el año 2016, logrando ocupar el primer puesto en Latinoamérica, por encima de países con gran desarrollo como lo es México Brasil y Chile.

De esta manera, Tenemos que Panamá tiene gran calidad de infraestructura portuaria, lo que permite una significativa reducción en los costos de envío, permitiendo ser quien lidere el ranking entre los países asociados a la OCDE.

De acuerdo con lo que plantea el señor Manuel Ferreira quien se desempeña como director de Asuntos Económicos de la CCIAP.

Se muestra que para Panamá se tiene un crecimiento económico del 5% en el año 2017, Siendo impulsados por sectores económicos como, almacenamiento, transporte, comunicaciones, comercio al por mayor y el sector de la construcción, los cuales son los que representan un impacto importante en la economía de Panamá. (Panacamara, 2017)

La economía de Panamá creció en el año 2018 un 3.7% por debajo del crecimiento estimado por las autoridades teniendo como referencia el año 2017 y algunos organismos internacionales.

Tabla 10 Tasas de crecimiento del PIB años 2017-2019

Centroamérica y la República Dominicana: tasas de crecimiento del PIB, 2017-2019

(En porcentajes)

País	2017	2018 ^a	2019 ^b
Costa Rica	3,3	3,0	2,9
El Salvador	2,3	2,4	2,4
Guatemala	2,8	2,9	3,0
Honduras	4,8	3,7	3,6
Nicaragua	4,9	-4,1	-2,0
Panamá	5,4	4,2	5,6
República Dominicana	4,6	7,0	5,7
Promedio CARD^c	4,0	4,0	4,0

En esta tabla vemos el crecimiento del PIB en los últimos tres años para los países de Centroamérica.

Tomado de: CEPAL Tasas de crecimiento del PIB años 2017-2019

Los datos que brinda la Contraloría General de Panamá en los que se puede evidenciar que durante el año 2018 se dio que, en la producción de bienes y servicios en la economía panameña, la cual fue comparada a frente al producto interno bruto tuvo un crecimiento de 3.7% respecto al año anterior. Las principales actividades económicas que se relacionan con el sector externo son: la Zona Libre de Colón, y la intermediación financiera y uno de los más representativos el Canal de Panamá.

En el Centro de Estudios Económicos de la Cámara de Comercio de Panamá, las Industrias y Agricultura de Panamá”. Nos brinda el informe en el que muestra que la economía de Panamá sigue teniendo un crecimiento del 3.9%, respecto al año 2018 y el que se esperaba era 4.5%, con perspectivas a la baja.

Por otro lado, las principales actividades que presentan un incremento son las internas como lo son el comercio al por mayor y menor, inmobiliarias y construcción, transporte regular de pasajeros, aguas y minas, telecomunicaciones, electricidad y canteras, salud privada, enseñanza, entre otras.

El sector transporte, almacenamiento y comunicaciones creció 7,8% por la carga que pasó a través del Canal de Panamá y el transporte aéreo de pasajeros, mientras que la intermediación financiera aumentó 3,7% como resultado de una mayor colocación de financiamiento.

El sector transporte, almacenamiento y comunicaciones creció 7,8% por la carga que pasó a través del Canal de Panamá y el transporte aéreo de pasajeros, mientras que la intermediación financiera aumentó 3,7% como resultado de una mayor colocación de financiamiento.

Tabla 11 PIB, según categoría de actividad económica Años 2014-2018

Descripción	Producto Interno Bruto a precios de comprador (en millones de balboas)				
	2014	2015	2016	2017 (P)	2018 (E)
Producción de mercado					
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	747,4	753,8	780,6	789,8	815,5
Pesca	186,2	181,2	161,0	162,1	158,6
Explotación de minas y canteras	559,2	614,9	664,9	718,6	741,1
Industrias manufactureras	1.992,3	2.060,8	2.084,5	2.139,4	2.170,5
Suministro de electricidad, gas y agua	1.274,5	1.406,0	1.549,0	1.662,6	1.704,8
Construcción	4.651,0	5.256,4	5.679,9	6.152,3	6.346,3
Comercio al por mayor y al por menor	6.510,2	6.707,0	6.978,0	7.228,9	7.483,8
Hoteles y restaurantes	907,9	951,0	972,2	995,7	964,4
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	4.608,6	4.733,3	4.820,4	5.368,3	5.723,7
Intermediación financiera	2.436,6	2.621,0	2.811,4	2.937,6	3.032,4
Actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler (contabilidad, jurídica e inmobiliaria)	2.693,4	2.825,6	2.904,0	2.976,3	3.038,6
Servicios de educación privada	329,6	359,0	398,2	414,3	435,6
Actividades de servicios sociales y de salud privada	422,4	456,9	466,6	480,1	505,5
Otras actividades comunitarias, sociales y personales de servicios (casinos, lotería, otros)	625,0	643,3	667,2	678,9	706,7
Producción para uso final propio					
Construcción	410,5	506,4	546,7	591,9	611,9
Actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler	2.136,4	2.208,8	2.306,9	2.370,7	2.440,9
Hogares privados con servicio doméstico	183,5	178,2	169,3	172,0	176,5
Otra producción no de mercado (1)					
Administración pública y defensa; seguridad social de afiliación obligatoria	1.033,1	1.093,2	1.245,0	1.393,6	1.487,1
Educación	741,8	754,4	798,4	850,0	994,5
Actividades de servicios sociales y de salud pública	392,4	424,6	463,3	475,4	506,3
Otras actividades comunitarias, sociales y personales de servicios	70,7	76,4	79,2	84,1	84,8
Valor Agregado Bruto, en valores básicos	32.865,4	34.773,2	36.481,0	38.544,3	39.982,5
Más: Impuestos a los productos netos de subvenciones	1.535,3	1.596,4	1.692,3	1.763,9	1.811,0
PRODUCTO INTERNO BRUTO A PRECIOS DE COMPRADOR	34.404,0	36.376,3	38.178,2	40.315,8	41.804,3

En esta tabla se pone a disposición el PIB según categoría de actividad económica, en medidas de volumen años 2014-2018 para Panamá

Tomado de: Instituto Nacional de Estadística y Censo Panamá, Índices de Actividad económica.

Siempre se ve impulsado por los sectores financieros, Logísticos entre otros según los datos que nos presenta el Instituto Nacional de Estadística.

Según la Autoridad del Canal de Panamá, nos muestra como la gran parte de los ingresos que se dieron en el año fiscal 2019 se muestra una medición realizada entre el 1 de octubre del año 2018 al 30 de septiembre del año 2019. (Zuñiga, 2016)

Se muestra como 3.077 millones de dólares, representan el recaudo que brindan los peajes y los servicios marítimos. La Autoridad del Canal de Panamá, este ingreso se muestra "mayormente" por el segmento directo de los portacontenedores que deben transitar entre puertos y los diferentes centros Logísticos.

Ilustración 8 Canal de Panamá foto



*Aquí vemos los avances de Panamá en cuanto al canal.
Tomado de: Made for minds. El largo camino a la ampliación del canal de Panamá*

- **Una larga y difícil historia**

Un costo de 5.250 millones de dólares tuvo la ampliación del canal de Panamá que se inaugura este domingo 26 de junio. El proceso no estuvo exento de dificultades: huelgas de los trabajadores, suspensión de las obras por falta de dinero, demoras de dos años en la entrega de los trabajos y costos por sobre lo presupuestado marcaron las operaciones del consorcio encargado de la infraestructura. (Zuñiga, 2016)

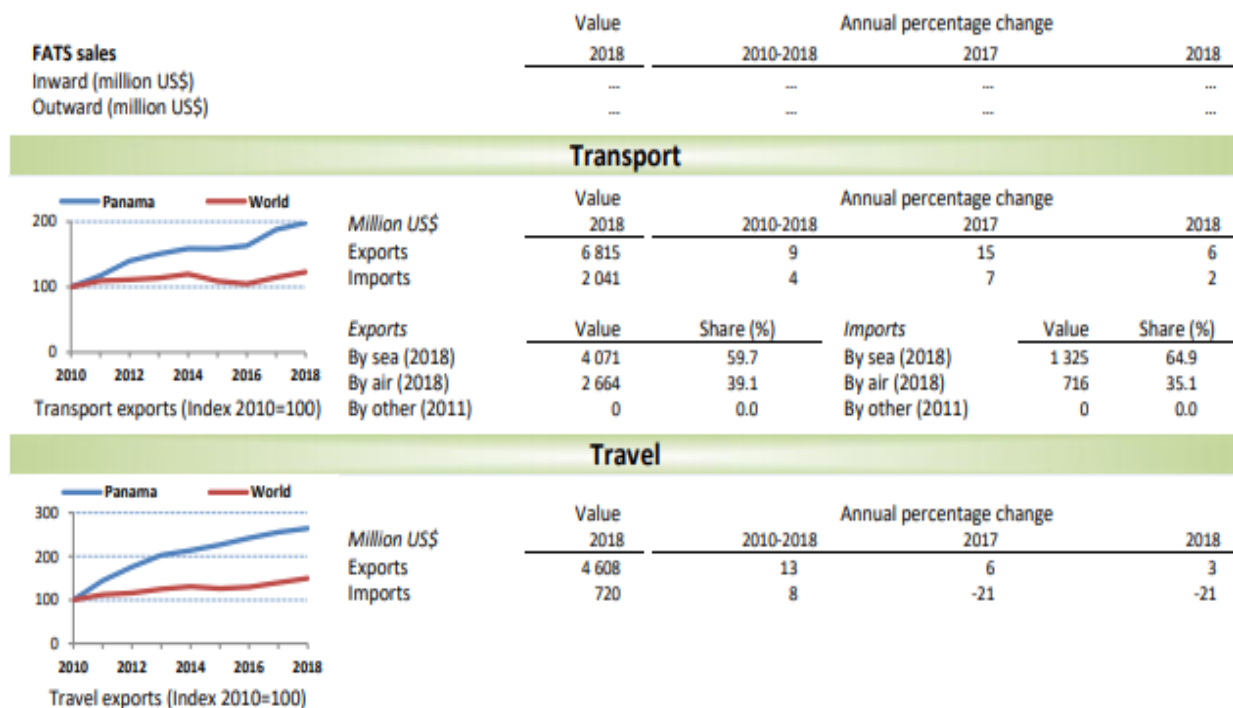
La plataforma logística de Panamá en gran parte se ha desarrollado para brindar un gran apoyo al comercio internacional y a su vez al mercado global. Esta misma cuenta con estándares y está organizada en componentes logísticos. Panamá tiene como tal un conjunto de componentes logísticos que brindan un buen funcionamiento el cual viene creciendo año tras año, por mucho más de un siglo, de manera orgánica en un sistema coordinado. Esta sincronización comprende de componentes los cuales incluyen aeropuertos, puertos, zonas económicas especiales (Zonas francas), y una gran red de interconexión que comprende de carreteras primarias por nombrar algunas que son la Carretera Transístmica y la Panamericana, calles, autopistas, calles y corredores los cuales geográficamente se encuentran muy bien entrelazados para transitar todo el país y de esta manera poder brindar y convertir a Panamá en un importante Hub para el todo el sector del comercio regional e internacional.

Panamá cuenta con una ubicación geográfica que lo beneficia en gran manera junto a las actuales actividades de expansión que continuamente se vienen desarrollando de las grandes infraestructuras que vienen motivando en gran forma a los locales como también a los extranjeros tener en cuenta al país como una plataforma de gran potencial en cuanto a los mercados de Canadá, Estados Unidos y Latino América Mediante el trasbordo de contenedores como un centro de consolidación. El nivel que ofrece Panamá de gran nivel para la conectividad por medio del Canal atrae notoriamente tanto a empresas multinacionales e inversionistas como gran oferta del país.

Es por esta razón que al ser Panamá un país geográficamente hablando es pequeño, permite que se tenga una comunicación inmediata entre los diferentes medios como lo son: aeropuertos, puertos, vías férreas, zonas económicas especiales (Zonas francas) y la economía local. Para tal efecto se facilitan diferentes áreas especializadas y las constituidas especialmente dedicadas para el almacenamiento y demás operaciones que se pueden desempeñar logísticamente y que pueden aprovechar la constante transformación para la accesibilidad dedicado al servicio de transporte de Clase mundial y para la tradición comercial. (Zuñiga, 2016)

4.1 Perfil comercial

Gráfica 4 Comparación de exportaciones e importaciones Panamá y el mundo.



Se evidencia en esta grafica la comparación realizada de panamá respecto a los demás países del mundo en cuanto a exportaciones e importaciones en millones de dólares, para los años 2010 con intervalos de dos años hasta el 2018.

Tomado de: Word Trade Organization

4.1.2 Exportaciones

En Panamá se desarrolló una herramienta para uso público el cual quien se encuentra encargado de este proceso es el Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech; donde se pueden observar y obtener diferentes características, tendencias y estadísticas de los diferentes productos que desde Panamá se exportan. Esta herramienta les permite Proveer de información sobre los destinos de las exportaciones panameñas a todo quien llegue a necesitar todo este tipo de información.

En el año 2019, el valor de las exportaciones, excluyendo las de la Zona Libre de Colón, sumó USD 713 millones, es decir, 6.1% más que el año anterior.

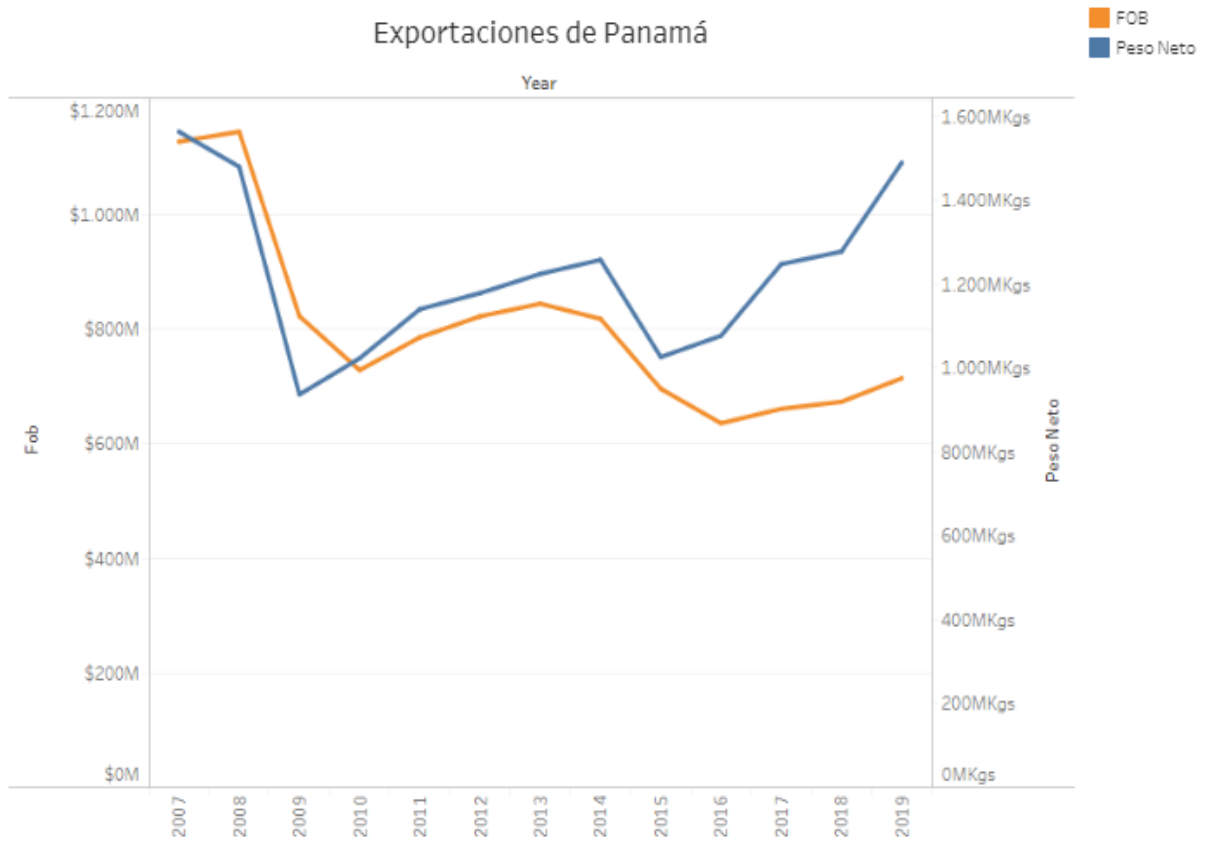
Las exportaciones más importantes en términos de valor FOB (libre a bordo) fueron el banano, harina y aceite de pescado, café, la carne de ganado bovino, melón y ropa. Los destinos con mayor valor de exportación fueron Países Bajos y Estados Unidos. (Georgia Tech Panama, 2019)

Esta herramienta está compuesta por las siguientes secciones:

Exportaciones de Panamá (Panamá exports): presenta el valor total (FOB) de los bienes exportados de Panamá a través de los años, así como destaca los principales productos, los principales socios comerciales y los principales puntos de salida.

- Exportaciones de Panamá (Panamá exports): presenta el comportamiento histórico de las exportaciones de bienes de Panamá tanto en valor como en peso.
- Principales puntos de salida (Main exit points): muestra los principales puntos de salida de las exportaciones.
- Principales países (Top countries): esta sección proporciona información acerca de nuestros principales socios comerciales.
- Principales productos (Top products): presenta información de los principales productos exportados de acuerdo con el Sistema Armonizado.

Gráfica 5 Exportaciones de Panamá medido en FOB y Peso Neto. Año 2007 al 2009.



En esta grafica podemos observar el movimiento en exportaciones de Panamá en términos FOB y en Peso Neto. Tomado de: Georgia Tech Panamá, Logistisc Innovation y Reseach Center. "Estadísticas de Exportación"

Ilustración 9 Ilustración Principales países a donde exporta Panamá



En esta ilustración vemos los principales países a donde exporta Panamá
Tomado de: Georgia Tech Panamá, Logistisc Innovation y Reseaech Center. "Estadísticas de Exportación"

4.1.3 Importaciones.

Dentro de la herramienta desarrollada para poder visualizar y analizar referente a la información de los diferentes movimientos de las importaciones que realiza Panamá. Se logra obtener información de tendencias, características y las estadísticas de los bienes que se importan para tener clara esta información. Uno de los principales grupos de bienes para la importación en Panamá hace parte del grupo de aranceles el cual comprende el sector de máquinas, combustibles, aparatos mecánicos, vehículos y sus partes, máquinas y aparatos eléctricos de reproducción y sonido y productos farmacéuticos.

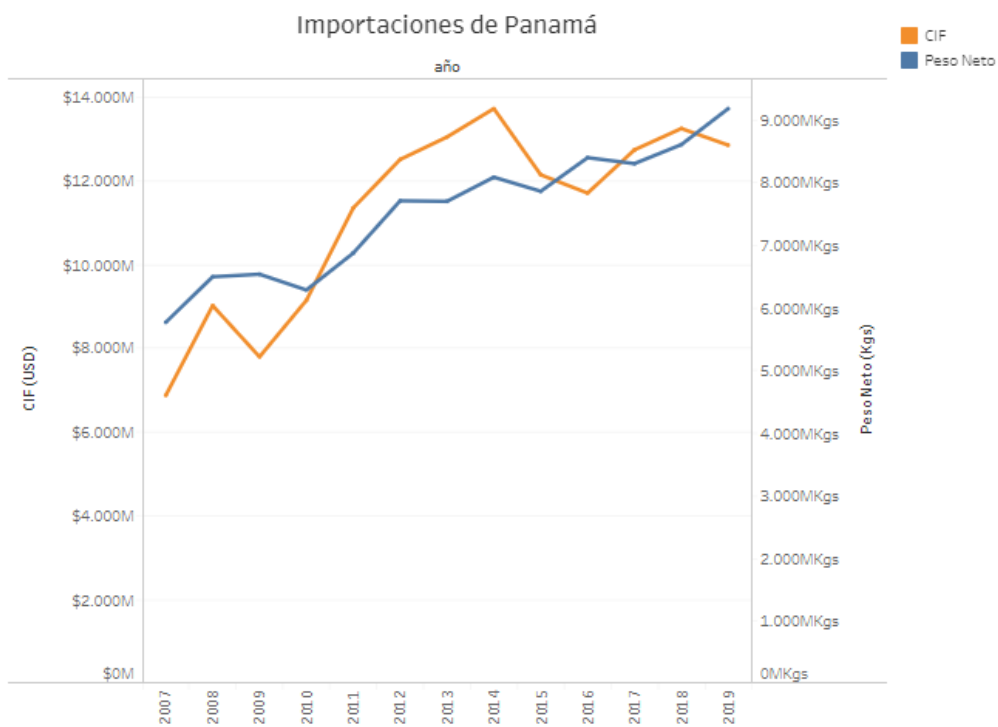
Los proveedores comerciales principales de Panamá son Estados Unidos y China. "El valor de las importaciones, excluyendo las correspondientes a las de las empresas que operan en la Zona Libre de Colón, sumó USD 12,836 millones, 3% menos que en 2018."

Incluso en la pasada guerra comercial que se presentó entre china y Estados Unidos; Panamá se vio afectado sufriendo una caída en cuanto a la representación del PIB de 1%.

Esta herramienta está compuesta por las siguientes secciones:

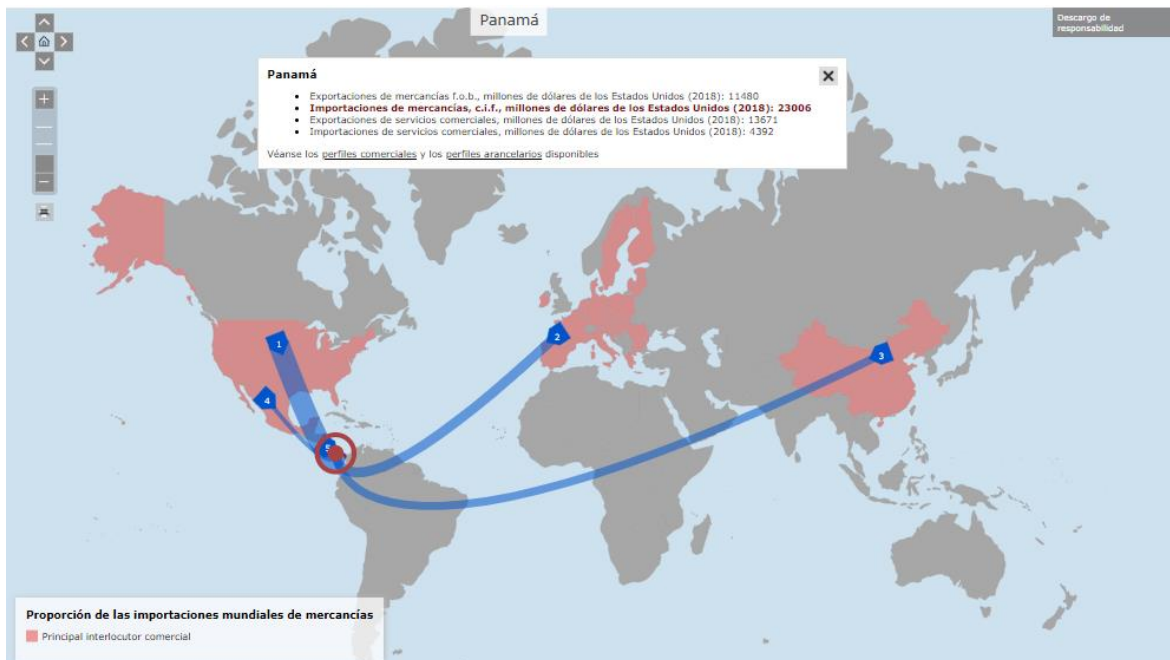
- Importaciones de Panamá (Panamá Imports): presenta el valor total (CIF) de los bienes importados a Panamá a través de los años.
- Principales puntos de entradas (Main entry points): muestra los principales puntos de entrada de las importaciones.
- Principales países (Top countries): esta sección proporciona información acerca de los principales países de origen donde provienen las mercancías.
- Principales productos (Top products): presenta información de los principales productos importados de acuerdo con el Sistema Armonizado.

Gráfica 6 Importaciones de Panamá en términos CIF y Peso Neto Años 2007-2019



En esta grafica podemos ver las Importaciones de Panamá en términos CIF y Peso Neto Años 2007-2019 Tomado de: Georgia Tech Panamá, Logistisc Innovation y Reseaech Center. "Estadísticas de Exportación"

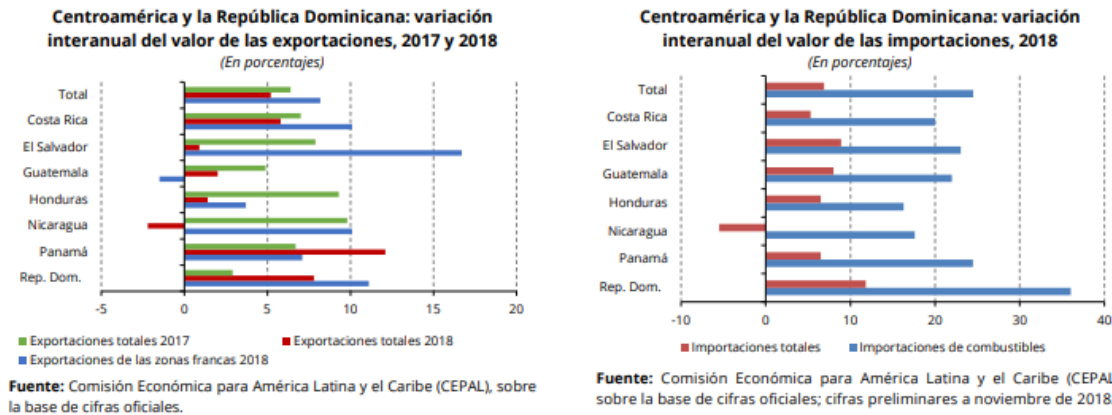
Ilustración 10 Importaciones de Panamá



En esta ilustración vemos los principales países de donde importa Panamá
Tomado de: Georgia Tech Panamá, Logistic Innovation y Reseach Center. "Estadísticas de Exportación"

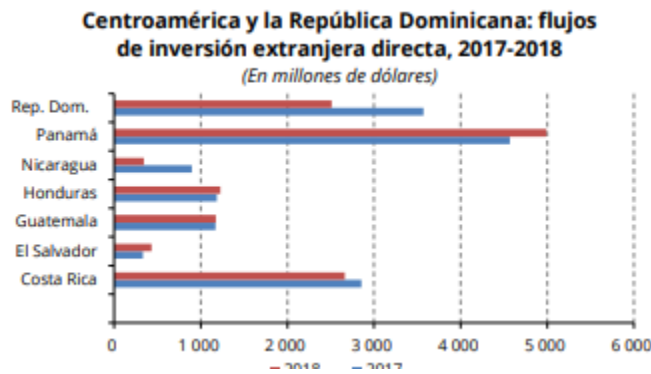
Panamá como como centro logístico y de inversión se hace muy atractivo por diferentes posibilidades que se pueden observar ya que este país tiene una buena estabilidad monetaria, un crecimiento continuo en el tema de infraestructura, Sistema Bancario sólido, y algo que lo destaca por encima de todo y lo hace ser reconocido globalmente es el canal ya que por medio de este se hace comercialmente fuerte y uno de los países centro de negocios para realizar diferentes negocios de importación y exportación además es un país que como moneda tranza con el dólar.

Gráfica 7 Exportaciones e Importaciones Panamá y Países centro americanos Años 2017-2018



Estas graficas muestran a nivel de Centroamérica las exportaciones e importaciones y adicional las exportaciones de zonas francas, para los años 2017-2018 Tomado de: CEPAL Centroamérica y República Dominicana: Evolución económica.

Gráfica 8 Flujos de Inversión Extranjera en Panamá y Países centro americanos Años 2017-2018



Estas graficas muestran a nivel de Centroamérica los flujos de inversión Extranjera en Millones de dólares, para los años 2017-2018 Tomado de: CEPAL Centroamérica y República Dominicana: Evolución económica.

Panamá muestra una constante tendencia creciente en su economía ya que en todos los indicadores económicos siempre se observa que tiene un promedio de crecimiento que esta entre el 3 hasta el 5 % anual, los bancos que se encuentran en Panamá son sólidos y muy bien capitalizados entre la competitividad son más de 50 entre bancos extranjeros y locales. Las ventajas de la cobertura cambiaria en panamá ofrece una gran variedad de posibilidades de entrar fuertemente al mercado por el costo de la importación y la exportación del producto porque conforme a lo dispuesto en el artículo 694 al código fiscal de panamá no se aplica ningún tipo de impuesto sobre la renta el ingreso que se pueda producir desde afuera de panamá, es decir que hay un gran beneficio y grandes ingresos al inversionista

extranjero; las transacciones que se realizan por medio de los dólares trae más beneficios ya que no hay devaluaciones, de la misma manera la dolarización de la economía ha ayudado a mantener la baja inflación, junto con esto el canal de panamá, el turismo y la zona libre conduce la economía de una manera directa, el país constituye un centro estratégico para la inversión que constantemente se realiza en pro de este desarrollo logístico.

5. Conclusiones y Recomendaciones

5.1 Conclusiones

Gracias al esfuerzo que ha hecho Panamá por innovar en sus obras como el canal, ha logrado no solo ser el primero en Centroamérica en logística y transporte sino también en Latinoamérica, se destaca en el presente trabajo que al darle un manejo idóneo en cuanto a la logística del país, va muy de la mano con que los inversionistas estén atentos a este panorama, se pudo evidenciar a través de comparativos y las gráficas que no solo en los últimos tres años ha incrementado su poderío en importaciones e inversiones, si no que ha sido un trabajo arduo y constante que hace que parta la historia desde el 2016 hasta el 2019 incrementando significativamente en estos factores como el nivel de exportaciones y de inversiones, por lo tanto quiere decir que Panamá se ha ido encaminando por el camino correcto.

Panamá consciente de su crecimiento alrededor del canal el cual ya por su alto flujo se ha visto obligado a realizar una ampliación y su continua contribución al crecimiento de la economía, ya se han visto en la necesidad de creación de nuevas autopistas para hacer mejores conexiones en las cuales son más amplias para transportar los contenedores hacia el centro del país y sus bodegas las cuales están en construcción y en crecimiento las que cada vez se ven más por las diferentes maneras de bodegaje en cuanto a temas arancelarios y beneficios tributarios y todo esto gracias a la acogida que está teniendo el país, otro de los crecimientos propios que está teniendo el país está en el sector transporte gracias a toda la acogida que logra el canal y sus diferentes puertos para la comunicación interna de Panamá y para lograr sacar también la diferente mercancía que allí está en constante tránsito.

5.2 Recomendaciones

Panamá tiene por delante mucho camino que recorrer en cuanto a una adecuación logística en sus áreas internas no relacionadas al canal, dado que se evidencio que su mayor logro ha sido hacia el canal de panamá y zonas francas, si desea lograr ser una potencia en logística e infraestructura en todos sus ámbitos, debe tener también a consideración una integridad unánime en todas sus obras.

Panamá tiene una gran oportunidad la cual ya tiene instalada y lo que deben hacer es seguir trabajando en su desarrollo la cual son los diferentes puertos los que ya tiene en funcionamiento que son cinco en total y por sus buenas condiciones geográficas lo beneficia y adicional con la conectividad que le brinda el canal.

6. Bibliografía

- Alemán, Á. (2017). *Presidencia de Panamá*. Obtenido de Gabinete Logístico Republica de Panamá: <https://www.presidencia.gob.pa/pdfs/ELNP.pdf>
- Banco mundial. (10 de octubre de 2019). *Banco mundial*. Obtenido de Banco mundial: <https://www.bancomundial.org/es/country/panama/overview>
- Bautista, S. J. (2017). *Compendio de la historia de Panama*. New York: Ediciones LAVP.
- Bernal, C. (2006). *Metodología de la Investigación: Administración, Economía, Humanidades y Ciencias Sociales*. México DF: Pearson.
- Bernal, P., & Aguila, G. E. (2015). Panamá como centro logístico multimodal de las américas en un mundo globalizado. *REVISTA AGLALA*, 121-141.
- Bizen. (21 de 01 de 2019). *Think Vertical by Modula Logo*. Obtenido de Las redes distributivas: ¿cómo funcionan y cuántas son?: <https://www.modula.eu/blog/es/las-redes-distributivas-como-funcionan-y-cuantas-son/>
- Buendía, R. E. (2013). El papel de la Ventaja Competitiva en el desarrollo económico de los países. *Análisis Económico, vol. XXVIII*, 55-78.
- Bulmer, T. V. (2017). *La historia Economica de america latina desde la independencia*. Mexico: Fondo de Cultura Economica .
- Carro Paz, R., & Gonzalez Gomez, D. (2013). *Portal de promocion y difusion pública del conocimiento académico y científico*. (U. N. Plata, Ed.) Obtenido de Administracion de las Operaciones Logistica Empresarial: <http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/1831>
- Castillo, C. (5 de Diciembre de 2018). Empresarios invierten en Panamá Pacífico. *Panamá America*, pág. 1.
- Catellanos, R. A. (2015). *Logística Comercial Internacional*. Barranquilla: ECOE Ediciones.
- Cipoletta, G., Pérez, G., & Sanchez, R. (2010). *Políticas integradas de infraestructura, transporte y logística: experiencias internacionales y propuestas iniciales*. Santiago de Chile: Naciones Unidas CEPAL.
- Daros, W. (2002). ¿Qué es un marco teórico? *Revista Enfoques*, 73-112.
- Duarte, L., & González, C. (2017). *Metodología y Trabajo de Grado: Guia práctica para las ciencias empresariales*. Medellín: Centro Editorial Esumer.
- Estupiñan, S. G., & Gonzalez, J. A. (2018). *Impactos en indicadores internacionales Panameños a raíz de la apertura del tercer juego de esclusas en el canal de Panamá (Tesis)*. Bogotá: Universidad del Rosario.

- Farromeque, Q. R. (2016). *PEFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)*. (CAF, Ed.) Ciudad de Panamá: Gatos Gemelos Comunicación. Recuperado el 18 de 09 de 2019, de http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1023/CAF_PERLOG%20PANAMA.pdf?sequence=65&isAllowed=y
- Georgia Tech Panama. (2019). *Georgia Tech Panama Logistics Innovation and Research Center*. Obtenido de Intercambio Comercial - Exportaciones de Panamá: <https://logistics.gatech.pa/es/trade/exports>
- GONZÁLEZ, L. F. (23 de 01 de 2018). *Qué es la logística interna: principales características*. Obtenido de Qué es la logística interna: principales características: <https://www.esic.edu/rethink/2018/01/23/que-es-la-logistica-interna/>
- Granada, I., Fioravanti, R., Deambrosi, S., Gutiérrez, M. C., Caldo, A., Benavides, J., & Martínez, M. (2018). *Evolución del sector logístico y apoyo del BID en Panamá*. Obtenido de Inter-American Development Bank IDB: <https://publications.iadb.org/es/evolucion-del-sector-logistico-y-apoyo-del-bid-en-panama>
- Magrovejo, J. (2005). *Factores determinantes de la inversión extranjera en algunos países de latinoamerica*. La Paz: Revista Latinoamericana de Desarrollo Económico.
- Manene, L. M. (08 de 08 de 2012). *GESTIÓN DE EXISTENCIAS E INVENTARIOS*. Obtenido de GESTIÓN DE EXISTENCIAS E INVENTARIOS: <http://www.luismiguelmanene.com/2012/08/08/gestion-de-existencias-e-inventarios/>
- Marulanda, S. (2017). *Legiscomex.com*. Obtenido de El Canal de Panamá ha contribuido al dinamismo del comercio mundial, disminuyendo distancias y tiempos de comunicación para el transporte marítimo.: <https://www.legiscomex.com/Documentos/perfil-logistico-panama-2017-rci317>
- McCullough, D. (2004). *Un camino entre dos mares. La creación del Canal de Panamá*. Madrid: Editorial Espasa Calpe.
- Panacamara. (31 de 10 de 2017). *Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá*. Obtenido de Presentan indicadores económicos de Panamá 2017: <https://www.panacamara.com/?s=Presentan+indicadores+econ%C3%B3micos+de+Panam%C3%A1+2017>
- PANAMA, P. (11 de 07 de 2016). *Análisis e Información sobre Comercio y Desarrollo Sostenible para América Latina*. Obtenido de Panamá promueve la logística como motor de crecimiento: <https://www.ictsd.org/bridges-news/puentes/news/panam%C3%A1-promueve-la-log%C3%ADstica-como-motor-de-crecimiento>

- Panamericana. (2 de NOVIEMBRE de 2017). *PANAMERICANA*. Obtenido de PANAMERICANA: <https://www.panamaamerica.com.pa/economia/ventajas-y-desventajas-del-tpc-entre-panama-y-eeuu-671599>
- Pinheiro de Lima, O., Rodríguez, C., Breval, S., & Follmann, N. (2017). Una nueva definición de la logística interna y forma de evaluar la misma. *Revista chilena de ingeniería*, vol. 25 N° 2, , 264-276.
- Porter, M. E. (2009). *Ser competitivo* . Cambridge: Grupo Planeta.
- Prieto, D. J., Muñoz, A., & Santos, J. (2014). *Universidad Nacional de Educacion a Distancia (UNED)*. Recuperado el 7 de 09 de 2019, de https://www2.uned.es/experto-logistica-transporte-distribucion/tablon_13_14/AVANCE_TOMO1.pdf
- R, B. A. (2005). *zonaeconomica.com*. Obtenido de Inversión Extranjera: https://www.zonaeconomica.com/inversion_extranjera
- Rondero, T. C. (2010). Inversión extranjera y Competitividad*. *Revista Journal*, 73.
- Sánchez Calderón, F. V. (22 de 10 de 2008). *Portal de Revistas UN*. Recuperado el 15 de 09 de 2019, de Revista Colombiana de Geografía: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/article/view/10896/11478>
- Vélez, M., & Alejandra, S. (2018). *Competitividad en el sector portuario de Panamá*. Medellín: Facultad de Estudios Internacionales Esumer.
- Zuñiga, D. (25 de 06 de 2016). *Made for Minds*. Obtenido de El largo camino a la ampliación del canal de Panamá: <https://www.dw.com/es/el-largo-camino-a-la-ampliacion-del-canal-de-panama/g-19350532>