



VIGILADA MINEDUCACIÓN

**La incidencia de las políticas públicas de MiPymes en la
competitividad de los servicios logísticos ofrecidos a los puertos
de Colombia y Panamá**

Carolina Arboleda Marín
María Camila Mosquera Londoño

Institución Universitaria Esumer
Facultad de Estudios Internacionales
Medellín, Colombia

2020

Agradecimientos y Dedicatoria

1. A Dios y a nuestros padres que nos acompañaron en todo este gran trayecto, con sus consejos y apoyo que nos impulsaron a seguir luchando.
2. A nuestros profesores que tanto nos inspiraron y nos educaron integral y profesionalmente, y por último a nuestro asesor por su acompañamiento en este cierre de ciclo.

Resumen

El presente informe de pasantía tiene por objetivo comparar la incidencia que las políticas públicas de MiPymes de los Estados de Colombia y Panamá tienen en el desarrollo de servicios logísticos para los puertos de Cartagena y Balboa.

Para satisfacer este objetivo empleamos la revisión documental y la observación participante como metodología de investigación. El primer método se asume desde la postura de (Roció, A. 2011) Según esta autora la revisión documental es una técnica de investigación en donde se recolecta información escrita sobre un determinado tema, teniendo como fin proporcionar elementos que permitan llegar a conclusiones o análisis específicos a partir de la información hallada y relacionada con el tema establecido. Por otra parte, la observación participante se llevó a cabo en la pasantía realizada por la Institución Universitaria Esumer del 13 al 17 de noviembre del año 2019.

Gracias a la investigación realizada para el desarrollo de este informe, pudimos identificar que efectivamente las políticas publicas desarrolladas e implementadas por los dos estados en cuestión inciden en la constitución de pequeñas y medianas empresas que orientan su actividad comercial a la prestación de servicios logísticos para los puertos de Cartagena y Balboa. Conclusión a la que pudimos llegar gracias a la comparación de las políticas públicas, la observación del comportamiento de las MiPymes en los territorios y la revisión de documentos supra estatales que ofrecen un marco referencial, que permiten identificar la incidencia positiva o negativa de las políticas públicas.

Palabras Clave: Políticas públicas, MiPymes, Servicios logísticos, Puertos.

Abstract

The objective of this internship report is to compare the impact that the public policies of MSMEs in the States of Colombia and Panama have on the development of logistics services for the ports of Cartagena and Balboa.

To meet this objective, we use documentary review and participant observation as a research methodology. The first method is assumed from the position of (Rocio, A. 2011) According to this author, documentary review is a research technique where written information is collected on a certain topic, with the aim of providing elements that allow reaching conclusions or analysis specific from the information found and related to the established topic. On the other hand, the participant observation was carried out in the internship carried out by the Esumer University Institution from November 13 to 17, 2019.

Thanks to the research carried out for the development of this report, we were able to identify that effectively the public policies developed and implemented by the two states in question affect the constitution of small and medium-sized companies that orient their commercial activity to the provision of logistics services for ports of Cartagena and Balboa. Conclusion that we were able to reach thanks to the comparison of public policies, the observation of the behavior of MSMEs in the territories and the review of supra-state documents that offer a referential framework, which allow identifying the positive or negative impact of public policies.

Key Words: Public politics, MSMEs, Logistics services, Ports.

Tabla de contenido

<i>Agradecimientos y Dedicatoria</i>	2
<i>Resumen</i>	3
<i>Abstract</i>	4
<i>Introducción</i>	7
1. Formulación del proyecto	9
1.1 Estado del arte	9
1.2 Planteamiento del Problema	11
1.3 Objetivos	13
1.3.1 Objetivo General	13
1.3.2 Objetivos Específicos	13
1.4 Marco de Referencia	14
1.4.1 Marco Teórico.....	14
1.4.2 Marco Conceptual	16
1.5 Marco Metodológico	17
1.5.1 Método de Investigación	17
1.5.2 Metodología de la investigación	19
1.6 Alcances	21
2. Desarrollo de la investigación	22
1.7 El estado de las actuales políticas públicas para el desarrollo de MiPymes. Revisión del caso colombiano y panameño.	22
1.8 Creación de MiPymes. Incidencia en la prestación de servicios logísticos de carga y transporte	27
3. Conclusiones	32
4. Bibliografía	34

Lista de Figuras

Ilustración 1 Producto interno bruto en Colombia, 2018.....	12
Ilustración 2 Producto interno bruto en Panamá, 2018.....	12
Ilustración 3 Cantidad de Empresas según el tamaño, 2016	30

Introducción

Como indica la CEPAL las MiPymes poseen un gran potencial de generación de empleos y suponen un excelente mecanismo para impulsar el desarrollo económico, siendo en el contexto colombiano uno de los sectores de la económica que más aporta al PIB de la nación. Con esto presente y teniendo en cuenta la importancia de la infraestructura portuaria para el comercio internacional se establece en esta investigación un paralelismo en el que se indaga sobre la incidencia que tiene el sector de las MiPymes en el desarrollo de servicios logísticos para los puertos de Colombia, para esto se recurre a un análisis comparativo de la incidencia de las políticas públicas de nuestra nación y del Estado panameño en el sector MiPymes.

Gracias a la correspondiente revisión realizada en esta investigación, pudimos evidenciar que, tanto en la práctica como en la teórica económica, las MiPymes y los puertos son elementos con el potencial suficiente para generar crecimientos sostenidos de la economía de las naciones; generación de empleos, diversificación de la económica y optimización de costos en los procesos de exportación e importación de mercancías son tan solo algunos de los aportes que presentan estos sectores en la economía de las naciones. Además de esto pudimos encontrar una serie de investigación que explora la incidencia que tienen las MiPymes en los territorios en que se sitúan, las cuales a su vez sirven para establecer las principales categorías conceptuales que edifican esta investigación, siendo esto el insumo que permite establecer diálogos entre las políticas públicas de los Estados en cuestión, la teoría económica y la realidad percible.

Cabe destacar que los informes de instituciones supra estatales como la CEPAL son empleados en esta investigación como un elemento referencial que permite situar la problemática planteada en esta investigación en el plano regional y mundial, pues estos informes recogen una información clave para comprender la magnitud del impacto de las MiPymes y los puertos en países como el nuestro y la vecina nación panameña. Así mismo, fuentes oficiales como los documentos Conpes, que recogen las políticas públicas de Colombia y los proyectos nacionales de MiPymes en Panamá son los insumos primordiales a los que se recurrimos para establecer los análisis y comparativas realizadas en el presente informe de pasantía.

La metodología empleada para el desarrollo de esta investigación parte del enfoque cualitativo, asumido desde los postulados de Strauss y Corbin (2002), este método es seleccionado pues al tener como objetivo comparar la incidencia de las políticas públicas en el desarrollo de MiPymes de servicios logísticos para los puertos de Cartagena y Balboa, se parte de criterios apreciativos, donde el enfoque cualitativo resulta más viable que otros enfoques como el hermenéutico o el enfoque cuantitativo. Este es un estudio descriptivo, que se desarrolla a partir de la adopción del método documental, nombrado en el presente informe de pasantía como revisión documental, este método se asume desde los postulados de Bohnsack, R. y Weller, W. (2010). Otra técnica fundamental para el desarrollo de esta investigación es la observación participante entendida a la luz de los planteamientos de Barbara, K. (2005), para el análisis de la información se acude a la triangulación desarrollada desde (Cisterna, 2005), se recurre también a la categorización como mecanismo de análisis desde (Canovas, 2009).

Empleando estos métodos pudimos identificar que en efecto las políticas publicas planteadas y puestas en marcha por Colombia y Panamá inciden positivamente en el surgimiento de MiPymes, pues la revisión documental permitió identificar un aumento en la constitución de empresas de este tipo, así como aportes al sector económico y constitución de empleos. También fue posible evidenciar que en nuestra región persisten desafíos para alcanzar los niveles de competitividad establecidos por los actuales sistemas de comercio internacional, la adopción de estas políticas y de las “hojas de ruta” desarrolladas por entidades como la CEPAL suponen un mecanismo que incide positivamente en las economías de los países latinoamericanos.

Esta investigación parte de la estructura tradicional empleada para el desarrollo de productos de este tipo, iniciando por el correspondiente desarrollo del estado del arte, para dar paso al planteamiento del problema, siguiendo por sus objetivos, dando pie a los marcos referenciales empleados para el desarrollo de este informe. Esto da pie al cuerpo o desarrollo del trabajo donde se satisfacen los objetivos específicos planteados, desembocando en las conclusiones de la investigación y cerrando con los referentes bibliográficos utilizados.

1. Formulación del proyecto

1.1 Estado del arte

El presente informe tiene su origen en un cuidadoso rastreo de investigaciones cuyos objetos de investigación cuenten con una relación temática con la pregunta problema que abordaremos a lo largo de este trabajo. Para esto utilizamos bases de datos como Google Académico y SciELO, además, se emplearon los repositorios digitales de la cámara de comercio de Cartagena, del ministerio de comercio y de organismos internacionales como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL.

De tal forma pudimos identificar una serie de investigaciones que establecen el punto de partida de este informe. A continuación, presentaremos los principales referentes que componen nuestro estado del arte.

La primera investigación empleada se titula Desempeño logístico de empresas transportadoras de Cartagena Realizado por Boyano, T. y Machado, J. Publicado en la revista Cultural UNILIBRE. Este estudio permitió identificar que el transporte de mercancías reviste gran relevancia dadas las condiciones actuales de modernización en la infraestructura vial, de tal forma el adecuado manejo de la carga es determinante para el flujo de las mercancías y por ende repercute en los sistemas de competitividad económicos de la nación. (Boyano, T. y Machado, J p. 100. 2014).

De tal forma esta investigación, parte del estudio de caso de cinco empresas líderes en el transporte de mercancías de Cartagena y en el determinar cómo se encuentra el desempeño logístico. La investigación realizada por estos autores permite evidenciar que el país ha avanzado positivamente en materia logística, aunque también es previsible que ciudades como Cartagena no gozan de una infraestructura adecuada para la prestación de sus servicios logísticos. (Boyano, T. y Machado, J. p. 109. 2014).

Otra investigación a destacar es la realizada por Teófilo, B. Titulada El aporte socioeconómico potencializado en la logística de las zonas francas de la ciudad de Cartagena de indias. Caso zona franca de la candelaria eje temático, Teoría económica y desarrollo. Esta es una investigación de carácter descriptivo y analítico, la cual toma como referencias las

Zonas Francas, desde un enfoque logístico, siendo también un estudio de caso, ya que toma como referente la Zona Franca de la Candelaria, ubicada en la ciudad de Cartagena.

Esta investigación es pertinente para el desarrollo de nuestro informe ya que Teófilo, B. Evidencia que la Zona Franca de la Candelaria es una zona de apoyo logístico debido a su gran infraestructura, con más de 112 hectáreas, lo que la convierte en la mayor de las Zonas Francas permanentes de Cartagena, estando localizada cercana a la Sociedad Portuaria del Dique, cuenta con todas sus empresas en el perímetro de Zona Franca, es la de mayor número de usuarios con 58. Generado 2.333 empleos; con la capacidad de hacer intercambio de mercancías de las siguientes modalidades: entre usuarios de Zonas Francas, salidas al TAN, (Territorio Aduanero Nacional), Salida al resto del mundo, ingreso de TAN, ingreso del resto del mundo; una inversión en Infraestructura durante el año 2011 de U\$94.543 millones de dólares, con accesos a todos los servicios públicos. (p. 107, 2015). Demostrando con esto la incidencia positiva que en materia logística esta zona franca aporta a la zona portuaria que la circunda.

Por otra parte, la investigación titulada Competitividad portuaria en la costa de caribe colombiana, realizada por Berrio, M. y Berastegui, C. Permite establecer un punto de referencia para poder hablar de competitividad en el puerto de Cartagena, ya que su investigación establece que el puerto de Cartagena posee como fortalezas su alto grado de especialización esencialmente en carga contenedorizada, el desarrollo de los operadores portuarios, la seguridad y el manejo de las Tics. (p.13, 2011.).

Un asunto que destaca esta investigación es que el puerto de Cartagena es el primer puerto latinoamericano en contar con la Marca de Garantía, que le permite otorgar el sello a los operadores debidamente calificados. Este puerto se encuentra involucrado en un proyecto regional denominado Marca de Garantía, con el que pretenden reducir costos y mejorar la atención al buque y a la carga. La Marca de Garantía es un modelo aplicado exitosamente en el puerto de Valencia, España y es el eje central del programa “Puertos de Primera” creado por la Corporación Andina de Fomento (CAF) para mejorar el desempeño de los terminales marítimos, mediante la implementación de una filosofía de la gestión basada en la calidad. (p.13, 2011.).

Partiendo de esta investigación se alude al trabajo realizado por Salazar, M. (2013) Competitividad de los puertos en Colombia. Esto con el fin de contrastar la información obtenida. De tal forma, esta investigación arroja resultados semejantes, siendo esta enfática al mencionar que efectivamente los puertos de Colombia han mejorado en lo que refiere a competitividad, pero la infraestructura es un asunto que incide negativamente en el desarrollo competitivo de la mayoría de los puertos del país.

Para establecer puntos de comparación, siendo este un elemento fundamental en el presente informe de pasantía se acude al trabajo realizado por Vèlez, M. y Salazar, A. La cual se titula Competitividad en el sector portuario de Panamá, investigación realizada en el año 2018.

Esta investigación permite comprender como Panamá se ha convertido en uno de los principales centros logísticos de América Latina, algo posible gracias a su ubicación geográfica, su conectividad, su moderna infraestructura y su última ampliación de esclusas, logrando así incrementar la competitividad en sus negocios, estableciendo más operadores logísticos y desarrollando nuevos proyectos de parques logísticos. (Vèlez, M. y Salazar, p.4, 2018).

Por último se emplea el Boletín FAL de la CEPAL en su Edición N° 305, número 1 de 2012, titulado Sistemas inteligentes de transporte en la logística portuaria latinoamericana, el cual es un referente fundamental pues permite divisar la serie de elementos indispensables para fortalecer los sistemas de competitividad de los puertos de la región, siendo estos el desarrollo de adecuados procesos logísticos, la implementación de Tics y la consolidación de infraestructura por parte de las naciones latinoamericanas.

Se hace importante mencionar que no pudimos encontrar investigaciones que aluden al papel de las políticas públicas de MiPymes en el desarrollo o incidencia de los servicios logísticos para los puertos de Balboa y Cartagena, algo que creemos se debe a lo recientes que son estas políticas en la región.

1.2 Planteamiento del Problema

El presente informe pretende responder a la pregunta problema ¿Cómo las políticas públicas de MiPymes inciden en la competitividad de los servicios logísticos ofrecidos a los puertos

de Colombia y Panamá? dicha interrogante emerge gracias a la pasantía realizada en las fechas correspondientes del 13 al 17 de noviembre del 2019 la cual es una iniciativa de la Institución Universitaria Esumer y en la cual nosotras, futuras profesionales de negocios internacionales pudimos vivenciar las realidades macro y micro económicas de Panamá y logramos contrastarlas con las de nuestra nación, esto mediante ejercicios de observación en campo. Así, al tener la posibilidad de visitar algunos de los principales puertos de Panamá, emergieron el conjunto de interrogantes que hoy concluyen con el presente informe.

Con esto claro y partiendo de una comparativa realizada gracias a ejercicios reflexivos preliminares, pudimos notar que siendo un país con un PIB casi cuatro veces mayor los puertos de Colombia son menos competitivos que los de Panamá, pues pudimos identificar que Panamá registra mayores operaciones por TEU (Siglas representan la unidad de medida de capacidad del transporte marítimo referida en contenedores; 20 pies de largo, 8 pies de ancho y 8,5 pies de altura) que Colombia.

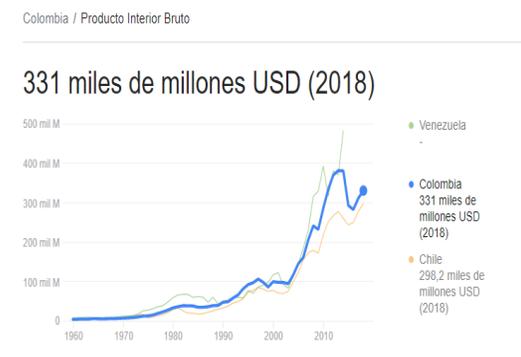


Ilustración 1 Producto interno bruto en Colombia, 2018

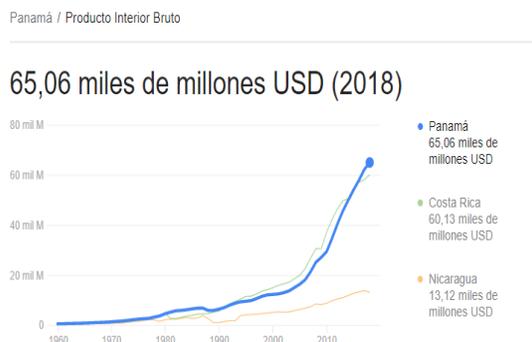


Ilustración 2 Producto interno bruto en Panamá, 2018

Esto según el reporte de Cepal acerca de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe en 2018. Con base en el reporte realizado por este organismo estatal pudimos identificar que Panamá mueve al año 6'872.369 TEU mientras que Colombia registra operaciones por un total de 4'582.712 TEU anual. Algo que en teoría no debería ocurrir pues según el reporte de la Dirección General Marítima, Dimar, asegura que el 90% del comercio en Colombia se mueve por vía marítima.

Por esto se hace necesario dar respuesta a la pregunta problema de este informe de pasantía pues consideramos que la resolución de la misma puede convertirse en un insumo para entender como la legislación colombiana incide en los procesos de competitividad, pues describiremos como la normatividad del país favorece o desincentiva el surgimiento de pequeñas y medianas empresas que pueden satisfacer demandas logísticas específicas, tales como cargue, descargue, movilización y transporte de mercancías. Esto es posible gracias a la revisión de la literatura y marcos normativos de índole nacional, con la comparativa del caso panameño.

Reflexión que consideramos es totalmente pertinente dentro de un contexto donde los TEU de Colombia crecen a un ritmo aproximado de 8,92% al año mientras que la de Panamá lo hace a un ritmo de 1,7% anual, esto según reportes de la Cepal.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo General

Comparar la incidencia de las políticas públicas en el desarrollo de MiPymes de servicios logísticos para los puertos de Cartagena y Balboa.

1.3.2 Objetivos Específicos

1. Identificar el estado de las principales políticas públicas de los Estados de Colombia y Panamá orientadas a la creación de MiPymes.
2. Describir el modo en que la creación de MiPymes incide en la prestación de servicios logísticos de carga y transporte para los puertos de Cartagena y Balboa.

1.4 Marco de Referencia

Para construir el marco referencial se emplean tres categorías que brindan el sustento teórico de esta investigación. Estas son: La función social y económica de las MiPymes, el concepto de logística y la importancia de los puertos en la economía colombiana.

Estas se desarrollan en el siguiente apartado. Luego de esto, se definen los conceptos fundamentales a los que hace referencia el presente informe.

1.4.1 Marco Teórico

- **La función social y económica de las MiPymes**

Como plantean Gil y Jimenez, las pymes constituyen un sector sumamente relevante para el desarrollo económico y social de los países, pues contribuyen significativamente a la generación de empleo y desarrollo de los territorios donde se encuentran. En las últimas décadas, América Latina se ha convertido en una región con mucho interés, político e institucional por el tema de la pequeña y mediana empresa (MiPyme). Pues los estados reconocen su papel e importancia en los procesos de crecimiento económico de los distintos países y en particular de aquellos que conforman esta región, siendo especialmente reconocidas por la generación de puestos de trabajo. Según cifras de la Fundación de Estudios Superiores - FUNDES (2011), en la región existen 716 mil pequeñas empresas y 145 mil medianas, las mismas que generan el 88% del total de empleos y siempre relacionado con el sector comercial. Todo ello frente a un 10% que avivan las grandes compañías. (Gil, A. y Jiménez, J. 2014 p. 155).

En continuidad con estos autores, indican que la estimulación por parte del Estado, a través de incentivos normativos o económicos facilita surgimiento de las MiPymes, pues desde el análisis de la estructura económica de los países, independientemente de su escalafón de desarrollo, se puede identificar una variedad de tipos de empresas o firmas, en términos de su tamaño, actividad económica, nivel de formalización, entre otros criterios. No obstante, tratándose de las pymes, estas son importantes para que se constituyan en un factor determinante para el desarrollo de un país.

En este sentido, es de relevancia el papel que cumplen aquellos en vía de desarrollo, debido a su aporte en la creación de puestos de trabajo, la generación de valor agregado y de ingresos -PIB y PIB pc-: (Gil, A. y Jiménez, J. 2014 p. 162)

- **El concepto de logística**

La función logística es considerada como un elemento clave en la diferenciación de la empresa no sólo por la gestión de la función logística integral en sí, sino por su extensión hacia el canal de aprovisionamiento, y la necesidad de esta para implantar los nuevos sistemas de gestión empresarial, tales como la producción flexible, el Just in Time, o los sistemas de calidad (Fuller et al., 1993).

A partir de este desarrollo conceptual, la logística se asume como un elemento clave en la organización empresarial, esto producto de la importancia de la función logística ya que da a los negocios reglas que permiten a la dirección seguir, valorar, priorizar y controlar todos los distintos elementos de aprovisionamiento y distribución que inciden en la satisfacción del cliente, en los costes y beneficios. (Severa, D. 2010 p,12).

- **La importancia de los puertos en la economía colombiana**

Como ha demostrado la historia la actividad portuaria posibilita el crecimiento económico y comercial de las naciones, pues son claves fundamentales para el intercambio comercial internacional por ser lugares de resguardo de las embarcaciones en las que se desarrollan operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque de gran cantidad de mercancías necesarias para el consumo de las poblaciones. Con esto presente debemos destacar que el transporte marítimo es actualmente el medio más eficaz de transportar mercancías, ya que es un medio de transporte que presenta bajo costo, gran capacidad de transporte masivo de mercancías, movimientos en largas distancias, entre algunas otras razones que sitúan este mecanismo comercial como el más conveniente y rentable. (Bobadilla, J. y Vanegas, A. p.5).

Para hacer mención de la importancia que tiene el puerto de Cartagena en nuestro país, acudimos a la reseña histórica realizada por Bobadilla, J. y Vanegas, A. Estos señalan lo siguiente:

Después de cuatro siglos y medio de historia y de ser considerado el puerto de América, la zona portuaria de Cartagena hoy se caracteriza por ser la más grande del

país al poseer 54 muelles, dentro de los cuales 18 adelantan actividades de comercio exterior. De acuerdo con Pérez (2017), este puerto es administrado por la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A. (SPRC) desde 1993, es considerado como un auténtico centro logístico integrado que une al Caribe con el resto del mundo, a través de conexiones con más de 288 puertos en 80 países y servicios con las principales navieras del planeta. (p. 10, 2018).

Son muchas las ventajas que ofrece la infraestructura de Cartagena al desarrollo del país, pues cuenta con ocho puntos de atraque con una profundidad de hasta 44 pies (13,41 metros), obras civiles como dragados, construcción de patios y la adquisición de tecnología portuaria de punta. Además de esto, el puerto ha experimentado una transformación tecnológica que incluye sistemas de información, grúas para apilamiento de contenedores orientadas por satélite y un sistema computarizado para manejo de documentación interconectado con la Aduana, que agiliza la entrada y el despacho de carga, aumentando la seguridad de las operaciones. Este puerto especializado en el manejo de contenedores alcanzó la cifra récord de 2.018.389 contenedores movilizados al cierre del 2012; logro inédito en Colombia y que lo consolida como el cuarto puerto más importante de Latinoamérica en movilización de carga, después de Balboa y Colón, en Panamá; y Santos, en Brasil, siendo este un polo de desarrollo económico para el país. (Bobadilla, J. y Vanegas, A. p. 10).

1.4.2 Marco Conceptual

A continuación, se brinda la definición de los conceptos claves con los que se componen esta investigación:

MiPymes: Este es un concepto empleado por el gobierno nacional para referirse a la categoría que integran las micro empresas, las pequeñas empresas y las medianas empresas. Es necesario mencionar que este concepto ha presentado variaciones y reformas en las consideraciones realizadas por el Estado. Con esto presente, en el artículo 43 de la ley del Plan Nacional de Desarrollo “Prosperidad para Todos (2010-2014)” (Ley 1450 de 2011) se determinó como criterio de clasificación las ventas y se ordenó al Gobierno nacional que estableciera mediante reglamento los rangos o valores para la definición de las Micro, pequeñas y medianas empresas (MiPymes) en Colombia.

De tal forma, el Estado colombiano estiman eficientemente los siguientes cuantiles para definir y categorizar las MiPymes: microempresa, aquellas cuyas ventas sean inferiores o iguales a \$618 millones; pequeñas empresas: aquellas cuyas ventas sean superiores a \$618 millones e inferiores o iguales a \$5.626 millones; medianas empresas: aquellas cuyas ventas sean superiores a \$5.626 millones e inferiores o iguales a \$81.042 millones; y grandes empresas: aquellas cuyas ventas sean superiores a \$81.042 millones. DNP¹ (2015) La clasificación por tamaño empresarial en Colombia: Historia y limitaciones para una propuesta.

Política Pública: El concepto de política pública se asume a partir de la definición dada por Ruiz, D y Cadenas, C. Según estos autores:

Las Políticas Públicas son las acciones de gobierno, es la acción emitida por éste, que busca cómo dar respuestas a las diversas demandas de la sociedad, como señala Chandler y Plano, se pueden entender como uso estratégico de recursos para aliviar los problemas nacionales. El estudio de las Políticas Públicas como bien plantea Pallares (la cual es una visión anticuada para otros autores), debe realizarse, plantearse bajo tres cuestiones: “Qué políticas desarrolla el Estado en los diferentes ámbitos de su actividad, cómo se elaboran y desarrollan y cómo se evalúan y cambian”. “Analizar Qué hacen los gobiernos, Cómo y Por qué lo hacen y Qué Efecto produce.” Estas sencillas preguntas nos pueden servir como una sencilla guía para ir analizando una Política Pública, sin aún entrar en terminología económica o política compleja. (p. 4, 2005).

1.5 Marco Metodológico

1.5.1 Método de Investigación

- **Enfoque de investigación**

Esta investigación parte del enfoque cualitativo el cual se asume desde Strauss y Corbin quienes la definen como cualquier tipo de investigación que produce hallazgos a los que no

¹ Departamento Nacional de Planeación

se llega por medio de procedimientos estadísticos u otros medios de cuantificación” (Strauss y Corbin, 2002, p.11).

Este enfoque permite una aproximación a la realidad al momento de cuestionarse sobre experiencias, comportamientos, comparaciones, etc. De tal forma, la investigación cualitativa, es la vía más adecuada para abordar la situación problemática que se plantea en esta investigación, pues como lo plantean los autores previamente mencionados este tipo de enfoque favorece el desarrollo de la investigación, pues:

“Puede tratarse de investigaciones sobre la vida de la gente, las experiencias vividas, los comportamientos, emociones y sentimientos, así como el funcionamiento organizacional, los movimientos sociales, los fenómenos culturales y la interacción entre naciones” (Strauss y Corbin, 2002, p.12).

La selección de este enfoque se realiza a partir del tipo de abordaje que se realiza en esta investigación, pues al buscar describir la incidencia de las políticas públicas se remite inevitablemente a elementos que no pueden ser cuantificados ya que dicha incidencia tiene unos componentes positivos o benéficos y/o negativos perjudiciales que se establecen a partir de la valoración subjetiva de las investigadoras con base al rastreo documental y observación participante. Siendo esto el aspecto determinante para valernos del método cualitativo de investigación.

- **Tipo de estudio**

Este es un tipo de estudio descriptivo ya que a la luz de los objetivos se busca describir a partir de una comparativa entre políticas públicas su incidencia en la prestación de servicios logísticos a los puertos de Balboa y Cartagena.

A partir de las bases iniciales, esta investigación es de corte descriptivo pues autores como Veiga, J. De la Fuente E y Zimmermann, M. (2008) sostienen que:

En los estudios descriptivos, el investigador se limita a medir la presencia, características o distribución de un fenómeno en una población en un momento de corte en el tiempo, tal sería el caso de estudios que describen la presencia de un determinado factor ambiental, una determinada enfermedad, mortalidad en la población, etc., pero siempre

referido a un momento concreto y sobre todo, limitándose a describir uno o varios fenómenos sin intención de establecer relaciones causales con otros factores. Por tanto, la principal característica de los estudios descriptivos es que se limitan simplemente a “dibujar” el fenómeno estudiado, sin pretender establecer ninguna relación causal en el tiempo con ningún otro fenómeno, para lo que necesitaríamos recurrir a un estudio analítico. (p. 83).

Siendo precisamente este el tipo de abordaje que se realiza ante el fenómeno en cuestión de esta investigación.

1.5.2 Metodología de la investigación

En esta investigación se emplea el método documental, nombrado en el presente informe de pasantía como revisión documental. Este método se asume desde los postulados de Bohnsack, R. y Weller, W. (2010) para los cuales dicha metodología permite construir conocimiento a partir del análisis de las estructuras sociales y de los patrones de las prácticas cotidianas a partir del material informativo que se encuentra en entrevistas, documentos académicos o gubernamentales, producciones artísticas o cualquier otro tipo de documento.

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

Para el desarrollo de esta investigación nos valimos de las siguientes técnicas:

Observación participante. Esta se realizó en el marco de la pasantía llevada a cabo del 13 al 17 de noviembre del año 2019, mediante esta pudimos identificar la problemática que se aborda en esta investigación. Adicionalmente brindo una aproximación contextualizada a las realidades que se exploran en el presente informe de pasantía.

Una vez dicho esto es importante mencionar que la observación participante se asume desde Barbara, K. (2005) quien la define como:

La descripción sistemática de eventos, comportamientos y artefactos en el escenario social elegido para ser estudiado (MARSHALL y ROSSMAN p.79 1989). Las observaciones facultan al observador a describir situaciones existentes usando los cinco sentidos, proporcionando una "fotografía escrita" de la situación en estudio (ERLANDSON, HARRIS, SKIPPER & ALLEN 1993). DEMUNCK y SOBO (1998)

describen la observación participante como el primer método usado por los antropólogos al hacer trabajo de campo. El trabajo de campo involucra "mirada activa, una memoria cada vez mejor, entrevistas informales, escribir notas de campo detalladas, y, tal vez lo más importante, paciencia" (DeWALT & DeWALT 2002, p.vii). La observación participante es el proceso que faculta a los investigadores a aprender acerca de las actividades de las personas en estudio en el escenario natural a través de la observación y participando en sus actividades. Provee el contexto para desarrollar directrices de muestreo y guías de entrevistas (DeWALT & DeWALT 2002). SCHENSUL, SCHENSUL and LeCOMPTE (1999) definen la observación participante como "el proceso de aprendizaje a través de la exposición y el involucrarse en el día a día o las actividades de rutina de los participantes en el escenario del investigador" (p.2 2005).

Esta observación participante se complementó con una observación Indirecta, la cual es un tipo de observación en la que el investigador entra en conocimiento del hecho o fenómeno a través de las observaciones realizadas anteriormente por otra persona (Diaz, L. 2011).

Otro instrumento utilizado para recopilar la investigación fue el diario de campo, en estos registramos la información clave a la que pudimos acceder en la pasantía. El diario de campo favoreció la recolección de datos, experiencias y cuestionamientos que son claves para la comparación del tema en cuestión a partir de los casos de Colombia y Panamá.

- **Selección y análisis de la información**

Para realizar el análisis de la información recurrimos a la triangulación, la cual es una técnica de análisis que permite contrastar visiones con base a los datos obtenidos, teniendo como finalidad la contraposición de información para establecer comparaciones que favorezcan en nuestro caso la interpretación de los relatos presentes en las narrativas. Siguiendo los planteamientos de (Cisterna, 2005) la investigación emplea la triangulación como la acción de reunión y cruce de toda la información pertinente al objeto de estudio que surge en una investigación por medio de los instrumentos correspondientes, y que en esencia constituye el corpus de resultados de la investigación. De tal forma triangulamos la información encontrada en las políticas públicas con la teoría económica y el estado de las MiPymes en la ciudad de Cartagena y Balboa.

Además de esto recurrimos a la categorización como mecanismo de análisis, esto debido a que la investigación se enfoca a describir la incidencia de la política pública, por ende, realizamos dos categorías **INCIDENCIA POSITIVA** e **INCIDENCIA NEGATIVA** en la primera se remite a todos aquellos elementos que según la teoría económica representan aspectos positivos para el desarrollo de las naciones, generación de empleo, diversificación del mercado, desarrollo de la competitividad, etc. Mientras que en la segunda categoría aludimos a los aspectos negativos como cierre de empresas o pérdida de competitividad.

La categorización se emplea desde los postulados de Cordier, citado por (Canovas, 2009) el cual señala que consiste en una aproximación heurística de representaciones cognitivas, semánticas o figurativas. Para categorizar es necesario generar una "categoría", la cual entendemos cómo un número de objetos o supuestos que son considerados equivalentes (Rosh, 1976). Y como señala Mayor (1985), las categorías pueden definirse de acuerdo a sus propiedades y/o reglas de formación, cuya índole y, por tanto, su misma complejidad, son diversas.

- **Control del sesgo**

Con el fin de dar una información acertada y concisa en esta investigación, se utilizarían fuentes secundarias validadas por la universidad, artículos científicos, y libros. Además, se recurre a la revisión del asesor Juan Camilo Mesa Bedoya como veedor de que el trabajo realizado sea idóneo y libre de sesgos o juicios de valor.

1.6 Alcances

La investigación tiene límite geográfico y sectorial, debido a que el punto de interés parte de comparar la incidencia de las políticas públicas en el desarrollo de MiPymes de servicios logísticos para los puertos de Cartagena y Balboa. A lo cual se le suma una temporalidad limitada entre los periodos 2016-2020.

2. Desarrollo de la investigación

1.7 El estado de las actuales políticas públicas para el desarrollo de MiPymes. Revisión del caso colombiano y panameño.

Para responder la interrogante que da origen a este informe de pasantía se realizó un rastreo de las políticas públicas vigentes en el estado colombiano y panameño. Para esto se partió de un criterio de búsqueda basado en una temporalidad específica, que comprende los periodos que van desde el año 2016 hasta el actual año 2020. Esto nos permitió generar un resumen de las políticas públicas encontradas, donde se recogen el nombre de la política, su año de publicación, la descripción o síntesis ejecutiva de cada una de las políticas, junto con unas observaciones en las cuales destacamos algunos de los aspectos que consideramos son más relevantes de estas.

En los siguientes párrafos se discrimina la información encontrada:

Políticas públicas del Estado colombiano.

POLÍTICA NACIONAL DE INCLUSIÓN Y EDUCACIÓN ECONÓMICA Y FINANCIERA (4005) 2020

Descripción:

En este documento CONPES² formula una política nacional para la inclusión y la educación económica y financiera. Esta política tiene como objetivo integrar los servicios financieros a las actividades cotidianas de los ciudadanos y de las micro, pequeñas y medianas empresas (MiPymes), atendiendo sus necesidades y generando oportunidades económicas para contribuir al crecimiento e inclusión financiera del país.

Observaciones:

Esta política busca Integrar los servicios financieros a las actividades cotidianas de los ciudadanos y las MiPymes para contribuir al crecimiento e inclusión financiera del país. Esto mediante la ampliación de la oferta de productos y servicios financieros a la medida y mejorar

² Nombre técnico que recibe el documento donde se redacta la política pública.

su pertinencia para aumentar la inclusión financiera de personas y empresas, el generar mayores competencias, conocimiento y confianza en el sistema financiero y sectores asociados para desincentivar el uso del efectivo y promover el uso de los servicios financieros formales.

También propone fortalecer la infraestructura financiera y digital para incrementar el acceso, uso y eficiencia de los servicios financieros formales además de sugerir una gobernanza institucional para mejorar la articulación en la implementación de las estrategias de educación e inclusión financiera.

POLÍTICA DE FORMALIZACIÓN EMPRESARIAL (3956) 2019

Descripción:

Esta política establece un marco conceptual sobre la formalidad. La define como un proceso multidimensional, y aclara su relación con la productividad, tanto a nivel macroeconómico como a nivel de empresa. Además, reconoce la gran heterogeneidad que existe entre las empresas informales y sus incentivos para aumentar o reducir su nivel de formalidad. Esta política propone un plan de acción para mejorar la relación beneficio costo de una empresa para ser formal, que será implementado, entre otras, por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio del Trabajo, el Ministerio de Salud y Protección Social, el Departamento Nacional de Planeación y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística.

Estas acciones buscan disminuir la carga regulatoria de las empresas para convertirse en formales, apoyar a las empresas para que materialicen los beneficios de la formalización y fortalecer las actividades de IVC al cumplimiento de las regulaciones. Si bien estas acciones están dirigidas a empresas con altos niveles de informalidad, no están dirigidas a unidades productivas de subsistencia, las cuales deben ser abordadas por una política complementaria de inclusión productiva.

Observaciones:

Esta política pública tiene como propósito promover mayores niveles de formalidad empresarial en la economía a través de una mejor información para la toma de decisiones de

política pública y acciones que mejoren la relación beneficio-costos de la formalidad para las empresas.

Esto mediante el mejoramiento la relación beneficio-costos de la formalidad, la reducción de la carga regulatoria para las empresas formales, el materializar los beneficios potenciales de la formalidad.

ESTRATEGIA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS) EN COLOMBIA (3918) 2018

Descripción:

Esta política pública establece las metas y las estrategias para el cumplimiento de la Agenda 2030 y sus Objetivos de desarrollo sostenible (ODS) en Colombia. Genera una hoja de ruta para cada una de las metas establecidas, incluyendo indicadores, entidades responsables y los recursos requeridos para llevarlas a buen término.

Observaciones:

Esta política pública define la estrategia de implementación de los ODS en Colombia, estableciendo el esquema de seguimiento, reporte y rendición de cuentas, el plan de fortalecimiento estadístico, la estrategia de implementación territorial y el mecanismo de interlocución con actores no gubernamentales.

Para lo anterior establece un esquema de seguimiento y reporte de los avances en la implementación de los ODS en Colombia, a partir de un conjunto de indicadores nacionales que cuenten con una línea de base y su respectiva meta a 2030. También define un plan de fortalecimiento de la producción y el manejo de datos para la medición del desarrollo sostenible, en particular para aquellos objetivos y metas para los cuales no se cuenta con información al momento de la elaboración de este documento CONPES.

Además, establece las líneas estratégicas para el acompañamiento del Gobierno nacional a los gobiernos locales en la implementación de los ODS en los territorios y desarrolla los lineamientos para la estrategia de interlocución con actores no gubernamentales, materializando así el enfoque multiactor de la Agenda 2030, y la definición de alianzas para

su activo involucramiento y participación en la implementación y control social a través de ejercicios de rendición de cuentas.

POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO PRODUCTIVO (3866) 2016

Descripción:

Esta es una política de Desarrollo Productivo para el país. Dicha política se define como un conjunto de instrumentos sectoriales y transversales para resolver fallas de mercado, de gobierno y de articulación que inhiben el crecimiento de la productividad o que dificultan los procesos de sofisticación del aparato productivo colombiano.

Observaciones:

Esta política pública busca desarrollar instrumentos que apunten a resolver fallas de mercado, de gobierno o de articulación a nivel de la unidad productora, de los factores de producción o del entorno competitivo, para aumentar la productividad y la diversificación del aparato productivo colombiano hacia bienes y servicios más sofisticados.

Para esto el gobierno nacional busca mediante esta política pública mejorar las capacidades de innovar y de absorber y transferir conocimiento y tecnología de las unidades productoras, aumentar la eficiencia y efectividad en la provisión de capital humano y capital financiero como factores de producción y generar un entorno que promueva los encadenamientos, la calidad y la exposición de los bienes y servicios nacionales a los mercados internacionales.

Políticas públicas del Estado panameño:

POLÍTICA NACIONAL DE FOMENTO DE LA MICRO, PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA (MIPYME) 2017-2022

Descripción:

El Gobierno de la República de Panamá adelanta un conjunto de iniciativas y directrices que permitan mejorar el entorno para la creación y la sostenibilidad de micro, pequeñas y medianas empresas. En tal sentido, en el año 2000, se promulga la Ley No. 8 en la que se establece la creación de la Autoridad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa (AMPYME),

como entidad autónoma y rectora del quehacer público en materia MIPYME, a fin de fomentar su desarrollo por medio de una política de estímulo y fortalecimiento para contribuir a la generación de empleos productivos, crecimiento y una mejor distribución del ingreso. Por mandato de esta ley, las actuales autoridades de la AMPYME³, han impulsado la formulación de la primera Política de Estado para el Fomento de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa, la cual se describe en el presente documento, con el fin de adoptar un conjunto de directrices que orienten la actuación del Estado y sus instituciones en materia de MiPymes.

Observaciones:

Este es un proyecto político que busca Contribuir al fortalecimiento del ecosistema empresarial de las Micro, Pequeñas y Medianas en Panamá. Esto mediante 4 acciones específicas:

1. Promover la creación y consolidación de la MIPYME, a fin de contribuir al incremento de su capacidad generadora de empleo y de valor agregado a la producción fortaleciendo su competitividad y el acceso a mercados.
2. Fortalecer las coordinaciones interinstitucionales de los sectores público, privado y academia con el fin de aprovechar las sinergias entre ellas y mejorar las condiciones del entorno de la MIPYME panameña.
3. Proveer al sector MIPYME de información y estadísticas empresariales a fin de apoyarlo en las áreas estratégicas de su gestión de negocios, así como en el aumento de su competitividad y en el acceso a mercados emergentes.
4. Estimular en la población panameña el desarrollo de una cultura emprendedora para generar la apertura de nuevas unidades productivas y la generación de nuevos empleos que contribuirán a mejorar la calidad de vida de la población misma.

³ Autoridad panameña de la micro, pequeña y mediana empresa. <https://ampyme.gob.pa/>

Partiendo de esto pudimos identificar qué tanto en el caso de Colombia y Panamá hay aspectos semejantes entre las políticas públicas orientadas al desarrollo de pequeñas y medianas empresas, así como una serie de diferencias sustanciales en estas.

Entre las semejanzas pudimos identificar que en los dos casos se busca favorecer el surgimiento de pequeñas y medianas empresas a partir de facilitar los procesos de constitución legal de las compañías, buscando también establecer un clima socioeconómico donde el emprendimiento y la formación económica o en negocios propicia el surgimiento de nuevas empresas, así como favorecer los acuerdos internacionales para generar mayores niveles de exportación.

Por su parte dentro de las diferencias encontramos que en Panamá las políticas públicas orientadas a incentivar el surgimiento de pequeñas y medianas empresas se enmarcan en un proyecto de índole nacional, con un plan de trabajo o unas proyecciones que se esperan ejecutar en el período correspondiente a los años 2017 al 2022, mientras que en Colombia de forma periódica se publican una serie de políticas que responden a necesidades contextuales o específicas. Otro asunto relevante es que en Panamá se establecen mecanismos de inversión y financiación de forma transversal dentro de las políticas públicas, mientras que en nuestro país este tema que se aborda en una serie de políticas específicas.

Finalmente cabe mencionar que las políticas abordadas y referenciadas se encuentran en un estado vigente y que éstas deben de los lineamientos de la CEPAL en materia económica para nuestra región. Así mismo, no pudimos identificar políticas públicas orientadas específicamente a la creación de servicios logísticos para zonas portuarias.

1.8 Creación de MiPymes. Incidencia en la prestación de servicios logísticos de carga y transporte.

Una vez revisado el estado de las políticas públicas de los Estados de Colombia y Panamá se realizó un rastreo de información sobre los programas de creación y fortalecimiento a MiPymes tanto en Cartagena como en Balboa. Para esto se partió de la información suministrada por las cámaras de comercio de ambas ciudades, pues estas son las entidades encargadas de registrar y formalizar las MiPymes existentes en un territorio específico.

Creación de MiPymes en Cartagena.

Según los informes de gestión desarrollados por la Cámara de Comercio de Cartagena publicados entre los años 2016-2019, en esta ciudad se formalizaron 701 MiPymes, siendo el año 2016 donde mayor registro hubo con un total de 350 emprendimientos y/o unidades productivas. Por su parte el año con menor registro fue el 2017 con 61 nuevos registros. Además de esto los informes permiten vislumbrar el diseño y ejecución de otros mecanismos de fortalecimiento como lo son la consolidación de procesos formativos, ferias de negocios y bolsas de inversión para estimular el desarrollo de los emprendimientos.

De tal forma, la información suministrada por los informes de gestión permite identificar que las políticas públicas desarrolladas por el Estado colombiano para incentivar el surgimiento de MiPymes han tenido una incidencia positiva en la ciudad de Cartagena, ya que la creación y formalización de emprendimientos y/o unidades productivas, así como los otros mecanismos adoptados para su fortalecimiento dan cuenta de esto.

Centrando la atención en la generación de MiPymes orientadas a la prestación de servicios logísticos se hace menester mencionar que solo los informes de gestión de los años 2016 y 2018 incluyen información específica sobre esta temática.

De tal forma el informe de gestión del año 2016 menciona:

1-Se realizó un evento para vincular a las empresas a la plataforma virtual de encuentro de oferta y demanda apoyada en conjunto con ACOPI⁴. En la cual participan como proveedores de esta plataforma 25 empresas de subsectores como servicios industriales de mantenimiento, ferreterías industriales y productos agrícolas, como parte de la cadena de valor de los sectores logísticos y turísticos de la ciudad. (p,47)

2- Se cumplió al 100% el objetivo de Aumentar el número de pyme del sector con plataformas virtuales, del sector logístico y del sector turístico. (p, 41)

⁴ Asociación Colombiana de las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas

Por su parte el informe de gestión del 2018 señala:

- 1- Para este año estaban activas 1353 empresas dedicadas prestar servicios de transporte y almacenamiento.
- 2- En Cartagena para este año se encuentran activas 650 empresas que prestan servicios logísticos portuarios, las cuales generan 9.388 empleos y cuentan con \$5,8 Billones de activos generando ingresos por \$1,9 Billones.

Si bien estos informes de gestión presentan información relevante y a considerar sobre las MiPymes orientadas a la prestación de servicios logísticos, estos por la forma de su publicación parten de la generalidad, por ello la información se trata de forma somera. Dentro de lo que pudimos identificar, los esfuerzos para la generación de MiPymes en Cartagena han sido priorizados en el sector turismo, con sus actividades comerciales asociadas como restaurantes y bares, el sector más favorecido.

Creación de MiPymes en Balboa

Luego de emprendida la tarea de rastrear información oficial para el desarrollo de esta investigación nos encontramos con el desalentador panorama de que no fue posible acceder a documentación oficial sobre la temática abordada. Esto debido a que los portales web de las cámaras de comercio de Panamá no se encuentran activas y el portal web del registro mercantil de este país no brinda los canales para acceder a la información necesaria de este tipo.

Ante esto fue necesario recurrir a la información periodística suministrada por el portal https://ampyme.gob.pa/?page_id=296 portal oficial de la Autoridad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa (Ampyme) entidad que tiene como función misional facilitar la creación, desarrollo y crecimiento de la micro, pequeña y mediana empresa (Mypimes) de Panamá. Gracias a noticias como: *“EMPRESARIOS DE LA MICROEMPRESA Y EMPRENDEDORES DE PUERTO ARMUELLES Y PROGRESO, CHIRIQUÍ RECIBEN LOS BENEFICIOS DE CAPITAL SEMILLA”*.⁵ Y *“PRESIDENTE SANCIONA LEY QUE OTORGA MAYOR APOYO FINANCIERO A LAS MICROEMPRESAS”*⁶ pudimos notar

⁵ <https://ampyme.gob.pa/?p=29255>

⁶ <https://ampyme.gob.pa/?p=29059>

que efectivamente el Estado panameño está desplegando políticas públicas para favorecer el surgimiento de MiPymes.

Partiendo de esta información recurrimos al repositorio digital del del Centro Nacional de Competitividad de Panamá (CNC), este en su informe: CaD #382 - de 2 de agosto de 2019 posibilito identificar el estado actual de la competitividad de las Pymes en Panamá, según esta fuente el sector de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa (MIPYME) en Panamá cuenta con 51,708 empresas que representa más del 72% del parque empresarial. Las grandes empresas son el 3% de las unidades empresariales en el país y existe, en las últimas estadísticas disponibles al 2016, un número considerable de empresas que no pudieron ser clasificadas, las mismas representan el 24% (ver gráfica N°1). Sobre la composición del sector MIPYME, el mismo está conformado principalmente por microempresas, seguido por pequeñas y luego medianas con el 84%, 13% y 3% respectivamente.

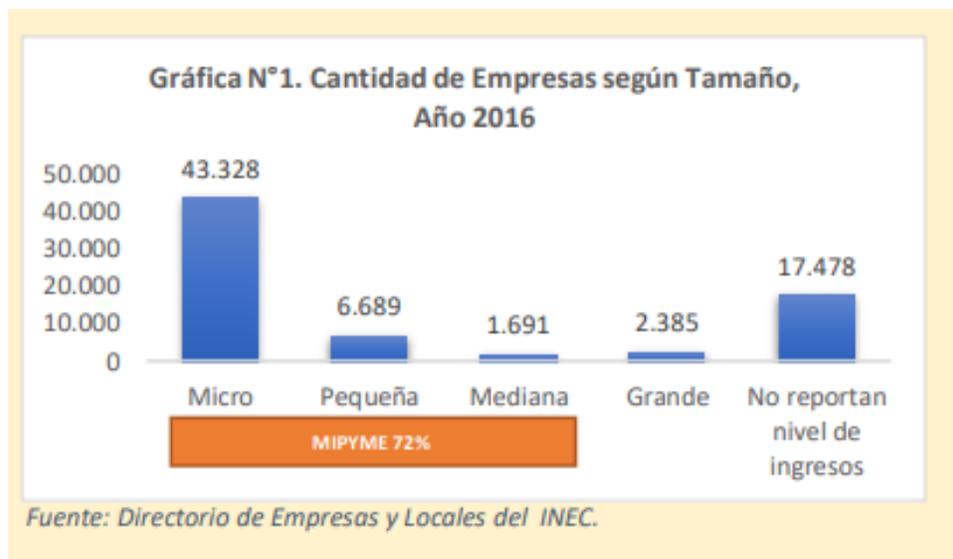


Ilustración 3 Cantidad de Empresas según el tamaño, 2016

Estableciendo un paralelismo con este informe y con el informe: CaD #406 - 13 de noviembre de 2020, fue posible identificar que la economía de Panamá es impactada no solo por los ingresos generados por el Canal, sino también por el aporte de las actividades relacionadas a él. En el estudio, se calculó un aproximado del aporte del conglomerado del Canal utilizando algunos indicadores que permitieron llegar a cuantificarlo. Siendo que existe una limitante en los datos, que impide contar con una clara definición del valor agregado del PIB, se

utilizaron las exportaciones netas del Conglomerado y el aporte del Canal en la economía nacional (p. 1).

Lo anterior implica que, si bien no hay datos específicos sobre la relación de las zonas portuarias de Panamá con las MiPymes, la mera intuición lleva a concluir que no son pocas las pequeñas y medianas empresas que establecen relaciones comerciales con el conglomerado del Canal de Panamá, pues este es uno de los mayores polos de desarrollo económico de esta nación centro americana, lo que conlleva a la suposición de que las políticas públicas desplegadas por este país inciden favorablemente en la competitividad del puerto de Balboa, pues este según informes anteriormente citados de la CEPAL es uno de los más competitivos de la región, esto sin descuidar que la observación participante realizada en la pasantía permitió evidenciar mediante la experiencia empírica que en efecto hay un tejido empresarial sólido que se nutre de este puerto y que a la vez repercute en servicios logísticos que son de suma utilidad para el sector portuario.

3. Conclusiones

Esta investigación permite concluir que en efecto Colombia y Panamá disponen de un conjunto de políticas públicas vigentes orientadas a fomentar la constitución y sostenibilidad de las empresas del tipo MiPymes. Cabe destacar que ambos estados se nutren de las recomendación que entidades como la CEPAL realizan para nuestra región en materia política, social y económica, lo que implica que estas políticas públicas se inclinan a objetivos semejantes, sin embargo estas difieren en la forma en que se ejecutan, en nuestro país se redactan políticas públicas específicas, casi de forma anual, que buscan alcanzar determinados fines, mientras que en el caso de Panamá las políticas publicas se inscriben en proyectos nacionales de corto, mediano y largo alcance. Cabe destacar que Colombia cuenta con unos sistemas de gestión de información muy superiores a los de Panamá, pues es muchísimo más fácil acceder a la información del estado de las MiPymes a partir de los bancos de información del Ministerio de Comercio Industria y Turismo, así como las cámaras de comercio de cada territorio, mientras que en Panamá la institución oficial encargada de manejar este tipo de información no cuenta con una base o banco de datos para almacenar la información de sus MiPymes.

De tal forma, en ambos territorios las políticas publicas y la subsecuente creación de MiPymes incide positivamente en el desarrollo de prestaciones de servicios logísticos de carga y transporte para zonas portuarias, ya que se pudo evidenciar que los puertos de territorios como el de Cartagena y Balboa son polos de crecimiento económico donde surgen empresas que buscan generar lucro ofreciendo este tipo de servicios tan necesarios para los puertos, lo que a su vez supone un aumento en la competitividad de los procesos por las dinámicas propias del mercado. Con esto presente se pudo identificar que tanto en Colombia como en Panamá se busca a partir de sus políticas publicas propiciar el surgimiento de MiPymes, pues como plantea la teórica económica estas suponen grandes beneficios para el tejido social y económico de las naciones. Así, las políticas publicas se valen de estrategias de inversión, procesos de formalización y reducción en los tramites y requerimientos para constituir empresas como mecanismo para favorecer al sector de las MiPymes.

Ahora bien es importante mencionar que si bien estas políticas públicas inciden favorablemente la creación de MiPymes orientadas a la prestación de servicios logísticos de carga y transporte para los puertos de Cartagena y Balboa, asuntos como la inadecuada infraestructura de Colombia restringen la competitividad de estas empresas, ya que por ejemplo el deterioro en las carreteras o los retrasos en la construcción de la maya vial aumentan significativamente los costos operativos de este tipo de empresas, siendo este un factor que se debe superar si se desea alcanzar los estándares de competitividad que rigen el actual mercado internacional.

4. Bibliografía

- Duarte, L., & González, C. (2017). *Metodología y Trabajo de Grado: Guía práctica para las ciencias empresariales*. Medellín: Centro Editorial Esumer.
- Bernal, C. (2006). *Metodología de la Investigación: Administración, Economía, Humanidades y Ciencias Sociales*. México DF: Pearson.
- Daros, W. (2002). ¿Qué es un marco teórico? *Revista Enfoques*, 73-112.
- Mundo, M. (Diciembre de 2018). *Información Marítima De Latinoamérica*. Recuperado el 26 de Noviembre de 2020, de <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puertos-de-balboa-y-cristobal-cayeron-en-movilizacion-de-teus-mientras-que-manzanillo-crecio>
- Loguin, F. (28 de Agosto de 2019). *Ventura Group*. Recuperado el 26 de Noviembre de 2020, de <https://www.venturagroup.com/cuales-son-los-2-principales-puertos-de-colombia/#:~:text=Los%20puertos%20de%20Cartagena%20y,comercio%20exterior%20mar%C3%ADtimo%20del%20pa%C3%ADs>.
- Cepal, N. (2 de Abril de 2019). *Comisión Económica Para América Latina y el Caribe*. Recuperado el 26 de Diciembre de 2020, de <https://www.cepal.org/es/notas/informe-la-actividad-portuaria-america-latina-caribe-2018>
- Webmaster, I. (2018). *Desarrollo Productivo*. Recuperado el 26 de Noviembre de 2020, de <http://www.mipymes.gov.co/politica-de-desarrollo-productivo>
- Georgina Febré. (enero de 2012). *Sistemas inteligentes De transporte en la Logística portuaria Latinoamericana*. Recuperado el 25 de octubre de 2020, de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36122/FAL-305-WEB_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Arco, R. B. (14 de Diciembre de 2015). *Revista Cultural Unilibre*. Recuperado el 2020, de http://www.unilibre.edu.co/cartagena/images/investigacion/Revista/R_cultural/R_Cultural_2015_2.pdf
- González, Z. R. (14 de Diciembre de 2014). *Revista Cultural UNILIBRE*. Recuperado el 2020, de http://www.unilibre.edu.co/cartagena/pdf/investigacion/revistas/cultural_unilibre/Revista_Cultural_Unilibre_2014_12.pdf
- Olaya, M. A. (6 de junio de 2018). *Competitividad en el sector portuario de Panamá*. Obtenido de http://repositorio.esumer.edu.co/bitstream/esumer/1246/2/Esumer_portuario.pdf
- SCAFF, M. J. (5 de enero de 2011). *“Puerto más Competitivo”*. Obtenido de <http://repositorio.utb.edu.co/bitstream/handle/20.500.12585/2714/0062859.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Zuluaga, M. S. (26 de junio de 2013). *COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS EN COLOMBIA*.
Obtenido de campus.tdea.edu.co
- Peñalba, J. E. (2015). *La Microempresa en Panamá*. Obtenido de
<http://faedpyme.upct.es/sites/default/files/article/29/microempresapanama2015.pdf>
- Ospina, A. A. (29 de Octubre de 2014). *EL CONTEXTO ECONÓMICO GLOBAL DE LA PYME**.
Obtenido de file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-
ElContextoEconomicoGlobalDeLaPYME-5213948.pdf
- Benetti, C. (1 de junio de 1995). *Lectura de Economía*. Obtenido de
file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-
LaTeoriaEconomicGeneralYEnsenanzaDeLaEconomia-4833629%20(1).pdf
- Servera-Francés, D. (20 de Diciembre de 2010). *INNOVAR. Revista de Ciencias*. Obtenido de
<https://www.redalyc.org/pdf/818/81819024018.pdf>
- NIETO, V. M. (3 de Agosto de 2015). *Dirección de Estudios Económicos*. Obtenido de
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Estudios%20Econmicos/434.pdf>
- Sanjuán, L. D. (7 de enero de 2010). *La Observación*. Obtenido de
http://www.psicologia.unam.mx/documentos/pdf/publicaciones/La_observacion_Lidia_Diaz_Sanjuan_Texto_Apoyo_Didactico_Metodo_Clinico_3_Sem.pdf
- Halman, I. (13 de Noviembre de 2020). *Valor Agregado del Conglomerado del Canal*. Obtenido de
<http://cncpanama.net/bitstream/handle/123456789/941/CaD%20406%20-%20Valor%20Agregado%20del%20Conglomerado%20del%20Canal.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Domingo Alfonso, J. L. (30 de Diciembre de 2017). Obtenido de
http://oa.upm.es/50865/1/Curso_AutoCAD.pdf
- Pereira Visbal, R. (2019). *Informe de Gestión*. Recuperado el 26 de Noviembre de 2020, de
<https://www.cccartagena.org.co/wp-content/uploads/2020/03/INFORME-DE-GESTI%C3%93N-2019-11.pdf>
- Paez Mallanero, M. C. (30 de junio de 2016). *Informe de Gestión*. Recuperado el 26 de Noviembre de 2020, de https://www.cccartagena.org.co/wp-content/uploads/2019/11/informe_de_gestion_2016_0.pdf
- Paez Mallanero, M. (2017). *Informe de Gestión*. Recuperado el 26 de Noviembre de 2020, de https://www.cccartagena.org.co/wp-content/uploads/2019/11/informe_de_gestion_2017.pdf
- Pulino Sierra, E. (2018). *Informe de Gestión*. Recuperado el 26 de Noviembre de 2020, de https://www.cccartagena.org.co/wp-content/uploads/2019/08/informe_de_gestion_2018_ccc_.pdf

Canovas, L. (2009). La categorización y sus implicaciones educativas. *Teoría De La Educación. Revista Interuniversitaria*, 2.

Cisterna, C. (2005). *Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación cualitativa*. Obtenido de Redalyc:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=299/29900107>