



ISSN: 2411-0353

Plus Economía

Universidad Autónoma de Chiriquí
Facultad de Economía | CICEETIC
Año 2017, Volumen 5, Num. 1
Publicación Semestral



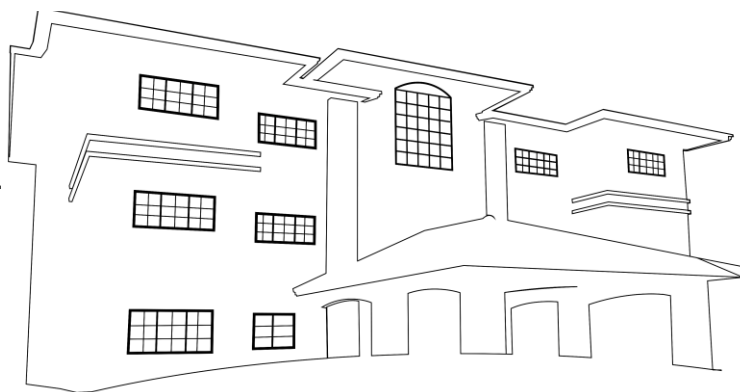
Tema Central



ECONOMÍA Y LOGÍSTICA

Facultad de **Economía** UNACHI

Ciudad Universitaria, David, Chiriquí.
República de Panamá.
Tel: 730-5300 | Ext 6001-6602-6603
www.unachi.ac.pa/feconomia
Email: pluseconomia@unachi.ac.pa



AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

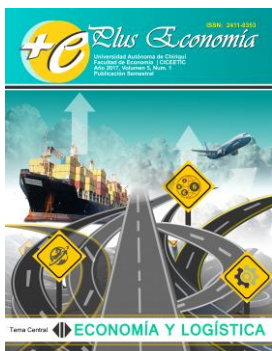
Mgtr. Etelvina Medianero de Bonagas
Rectora
Mgtr. José Coronel
Vicerrector Académico
Mgtr. Rosa Moreno
Vicerrectora Administrativa
Dr. Róger Sánchez
Vicerrector de Investigación y Postgrado
Mgtr. Miguel Rivera
Vicerrector de Asuntos Estudiantiles
Mgtr. Edith Rivera
Vicerrectora de Extensión
Mgtr. Blanca Ríos
Secretaria General
Mgtr. Luries Miranda
Decana de la Facultad de Economía

COMISIÓN EDITORIAL

Director de la Revista:
Mgtr. Ramón Rodríguez

Comité Interno:
Dr. Sandra Lezcano (Depto de Estadística Económica y Social)
Mgtr. Omar Pitty (Depto de Economía)
Mgtr. Ilka Estribí (Depto de Economía)
Mgtr. Licett Serracín (Depto de Ciencias Computacionales)

Comité externo:
Mgtr. Iván Estribí (Consultor Independiente)
Mgtr. Eddie Pimentel (Universidad Latina, Panamá)
Lic. Mayela Castro (Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresa, Panamá)
Dr. Olmedo Estrada (Colegio de Economistas de Panamá, Panamá)
Dr. Humberto Serrud (Universidad Zamorano, Honduras)
Dr. Vladimir Villarreal (Universidad Tecnológica de Panamá, Panamá)



FICHA TÉCNICA

Páginas: 44 Tiraje: 200 ejemplares.
Impreso por: Imprenta Universitaria –Universidad Autónoma de Chiriquí.
Distribución Gratuita.
Diseño y diagramación: Smith Robles.
Derechos Reservados, Facultad de Economía, 2017.

Síguenos en:



Unachi Economía





CONTENIDO

Revista presentada por:



CENTRO DE INVESTIGACIÓN EN CIENCIAS
ECONÓMICAS, ESTADÍSTICAS Y DE
TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y
COMUNICACIÓN
(CICEETIC)

4 Editorial

+ ARTÍCULOS

5 Causas y consecuencias de la elección de Donald Trump como presidente de los Estados Unidos y sus repercusiones económicas para la República de Panamá
→ Belisario Centeno

11 El clúster marítimo panameño: potencial para el desarrollo de un hub logístico regional y su aprovechamiento para mejorar las exportaciones de Panamá
→ Rodolfo Sabonge

18 Diagnóstico de la pertinencia del diseño y aplicación de un manual de buenas prácticas logísticas para la óptima conservación y comercialización de los productos pesqueros en el oriente chiricano
→ Indira Oliver

29 La falta de puentes peatonales en la vía David-Bugaba empaña el desarrollo económico de la Provincia de Chiriquí
→ Ángel Frago

34 Importación de fertilizantes sintéticos en la República de Panamá
→ Heriberto Franco

+ SEGMENTOS

10 Indicadores: Importaciones y exportaciones panameñas por medio de transporte

17 Lo encontramos en la red

28 Plus

33 Indicadores: Movimiento de contenedores y de carga en el sector portuario de la República de Panamá

La logística es un elemento clave que fortalece y dinamiza la Economía en su conjunto debido a la total interacción entre el entorno económico y el desarrollo de los sistemas de transporte y logística dado que estos son un componente vital en el desempeño de los procesos de producción y consumo. No es casual, que las grandes transformaciones que se han dado en el comercio, la inversión y la movilidad de las personas impulsadas por el desarrollo del sector logístico en el contexto global han tenido un impacto enorme en la evolución económica de todos los países.

La logística juega un papel fundamental en la economía debido a que apoya el movimiento y el flujo de muchas transacciones económicas. Es una actividad importante con respecto a la facilitación de la venta de prácticamente todos los bienes y servicios. Si se considera el hecho de que si los bienes no llegan a tiempo, los consumidores no pueden comprarlos, entonces la actividad económica a través de toda la cadena de suministro se verá afectada.

En todo el mundo los consumidores se hacen, en promedio, más ricos y más diversos con una demanda creciente de bienes y servicios, de modo que las economías están aumentando su productividad y variedad con el fin de mantenerse al paso de la oferta y la demanda. A medida que crecen las economías, asimismo lo hace la

logística. De manera que, para cualquier Economía es crucial desarrollar una eficiente plataforma logística para aumentar sus niveles de competitividad en el entorno global ya que los avances y mejoramientos en este campo para cualquier nación serán cada vez más importantes porque pueden afectar variables económicas tales como la inflación, las tasas de interés, los costos y disponibilidad de la energía, la balanza de pagos, las tasas, de empleo por mencionar algunos.

Pero no es solo desde una perspectiva puramente económica que debe verse a la Logística, sino también desde una social, ya que las posibilidades de generación de empleos son enormes, pues en el sector logístico se requieren personas tanto de un alto perfil profesional como de uno común.

En Panamá el sector logístico representa un creciente e importante componente del Producto Interno Bruto (PIB) y afecta diversos aspectos de la Economía tanto en nivel macro como micro.

A través de una buena plataforma logística, Panamá puede diferenciarse en mucho del resto del mundo, ya que, de esta manera, se atraen inversiones asegurando que las compañías productoras de bienes y servicios se establezcan en nuestro país, lo cual redundará en un gran impulso para el desarrollo de la nación.



CAUSAS Y CONSECUENCIAS DE LA ELECCIÓN DE DONALD TRUMP COMO PRESIDENTE DE ESTADOS UNIDOS Y SUS REPERCUSIONES ECONÓMICAS PARA LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

Por: Belisario Centeno | Economista | M.B.A | Doctorante en Negocios | Especialista en el sector de Seguros

E-mail: minsi@yahoo.com

Recibido: Abril de 2017

Aceptado: Junio de 2017

Resumen

Este artículo provee algún contexto respecto a las razones del por qué el electorado de los Estados Unidos, eligió a Donald Trump como su presidente. Además existe un gran interés, en todo el mundo, concerniente a si las promesas de campaña serán cumplidas. Atención especial se le da al manejo de la política monetaria por parte del Banco de la Reserva Federal y los posibles conflictos con la administración Trump en lo que tiene que ver con las tasas de interés y la inflación.

En resumen este artículo describe la situación actual de la Economía de Panamá y las posibles repercusiones de estas políticas.

Palabras claves: populismo, globalización, liberalismo, apertura económica, banco central, mercado de divisas, tasas de interés, comercio mundial, medidas proteccionistas, inflación.

Abstract

This article provides some context on the reasons why U.S. electorate chose Donald Trump as its President. Furthermore, the whole wide world is excited about the outcomes of the politics promised to be implemented by his administration in the next year or so. There is a especial attention to the management of the Monetary Policy by the Federal Reserve and the possible conflict with the Trump administration with regards of interest rates and inflation. In the end, this article describes the current situation of Panama's economy and the possible repercussion for the country should all this happen.

Keywords: populism, globalization, liberalism, economic openness, central bank, foreign exchange market, interest rates, world trade, protectionist measures, inflation.



Introducción

Si se pudiera resumir la tendencia política y económica global de hoy día sería la de una marcada disminución del crecimiento económico global, disminución en los volúmenes de comercio internacional y un creciente sentimiento Anti-Globalización en el Hemisferio Occidental. Esto se da luego de continuos acontecimientos negativos para la economía global causados por enormes crisis financieras, económicas y sectoriales en muchos países desarrollados, que han tenido repercusiones negativas en otras regiones.

Si bien Panamá ha presentado altos niveles de crecimiento económico por más de una década, no deja de ser cierto que el país no es ajeno a los vaivenes de los acontecimientos políticos y económicos del resto del mundo. Es vital para el futuro cercano y de largo plazo de Panamá, que se dé una lectura apropiada a la situación política y económica de otros países, y así poder prepararse para afrontar los nuevos retos por venir.

Hace poco más de un año era, para la mayoría de las encuestas en Estados Unidos, muy improbable que Donald Trump se convirtiera en Presidente de Estados Unidos. Hoy día no sólo ya cumplió 100 días de ser el Presidente de ese país, sino que ya ha empezado a dar muestras reales de que él piensa cumplir con sus promesas más importantes de campaña. Si es así, la configuración económica del planeta puede cambiar drásticamente.

El presente artículo pretende dar una ilustración conceptual de por qué está ocurriendo todo esto y qué otro resultado puede haber en el futuro cercano. Por último, se intenta vislumbrar cuál puede ser la consecuencia de mayor cuidado para Panamá como país: el debilitamiento del dólar estadounidense y el incremento de la inflación como consecuencia de todo esto.

Antecedentes

Según cifras de la Organización Mundial del Comercio (O.M.C.), durante los últimos 20 años el comercio mundial ha tenido altos y bajos en sus crecimientos de transacciones en volumen y dinero. El comercio se ha visto influido por muchos factores, como las crisis financieras, la ampliación del número de Miembros de la O.M.C., los desastres naturales y las tensiones geopolíticas (Organización Mundial del Comercio, 2015).

Desde 1995 que se creó el organismo, el comercio ha sido un factor importante para ayudar a impulsar el crecimiento económico y sacar a millones de personas de la pobreza. Existe evidencia empírica de que en muchas regiones del mundo, sobre todo en Asia, la sola permanencia de algunos países en la O.M.C. ha permitido disminuir considerablemente la pobreza extrema.

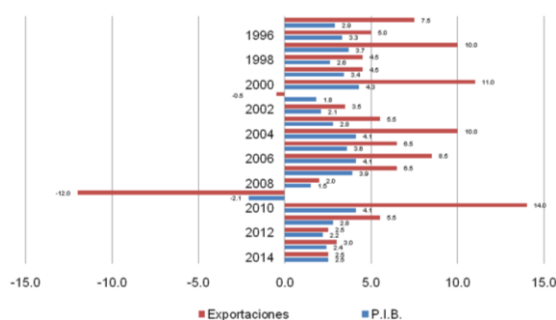


Figura 1: Volumen de las exportaciones mundiales de mercancías y producto interno bruto (incremento porcentual), 1995-2014

Fuente: O.M.C.

En la Figura 1 se puede observar que el incremento de las exportaciones mundiales de mercancías tiene una relación directa con el incremento en el P.I.B. mundial. También se puede apreciar que en el 2009 se sintió la Crisis Económica de 2008 iniciada en Estados Unidos y que sacudió al mundo entero. Los efectos de esta crisis siguen mermando el crecimiento del P.I.B. mundial y las exportaciones en general.

El comercio mundial también presenta varias disparidades. Sólo ocho países controlan la mitad del comercio de mercancías en nivel mundial: Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Alemania, Holanda, China, Corea del Sur y Japón. El actor más destacado en este aspecto es la República Popular de China. De hecho, China se ha convertido en el principal exportador mundial, superando en 2009 a Alemania, que era el número uno.

La moneda que se utiliza como el estándar global del comercio mundial es el dólar estadounidense. El actual sistema monetario surgió

de la caída de los Acuerdos de Bretton Woods ocurrida en los años 1970. El sistema que surgió a partir de este momento no tenía ningún ancla monetaria (como el oro por ejemplo), y los tipos de cambio de las monedas empezaron a flotar (International Monetary Fund., 2015).

El nuevo sistema monetario que surgió dependía de la habilidad de los Banco Centrales de controlar la inflación a través de las políticas monetarias, e implícitamente, la fe de los consumidores e inversionistas de que esto se podía hacer. El primero en tener éxito en hacer esto fue Paul Volcker, Presidente de la Reserva Federal de los Estados Unidos en 1979, quien disminuyó la elevada inflación con tasas de interés ultra altas (Ibid).

El gran dilema de los sistemas monetarios es que hay que elegir dos de tres alternativas: tener tasas de cambio fijas para la estabilidad comercial entre naciones, una política monetaria independiente de los mandatarios de turno y así evitar desajustes, y por último la libertad de movilidad de los capitales entre los países que significan inversión privada. Sin embargo, no se puede tener esas tres cosas a la vez.

Ahora con la globalización y la apertura, las compañías y los capitales tienen carta abierta para moverse de país en país como mejor les plazca. Por tanto, lo que se busca en cada caso es la maximización de las utilidades. Por ello, las compañías que podían mover su producción y/o sus fuentes de materias primas al extranjero



para aumentar la rentabilidad corporativa, no dudaron en hacerlo.

Como consecuencia de lo anterior, en las últimas dos décadas desde que la O.M.C. existe, las ganancias de las empresas como proporción del P.I.B. ha alcanzado altos récords históricos, mientras que por el otro lado, la proporción de los salarios de los obreros con relación al P.I.B. ha alcanzando bajos récords históricos (Buttonwood's notebook., 2017).

El sacrificio vino entonces en la eventual y luego significativa cifra de empleos perdidos, que anteriormente correspondían a obreros bien pagados en economías desarrolladas (especialmente los Estados Unidos), a favor de obreros en otras economías. De aquí se explica el estancamiento de los ingresos de la clase media trabajadora desde los años 70, y el más reciente estancamiento de los ingresos de los hogares en el siglo XXI.

Hasta cierto punto, en Estados Unidos esas pérdidas de trabajos no importaron mucho a los tomadores de decisiones monetarias. Como respuesta a la pérdida de la producción doméstica, la Reserva Federal recortó las tasas de interés, aumentó la liquidez y adoptó un ciclo de súper endeudamientos para el país. De tal forma, el incremento en el consumo privado se convirtió en un requisito de todo estadounidense. El espiral del consumismo iniciaba, mientras que la producción industrial y las exportaciones se hundieron (Ibid).

Pero bajo un sistema de tasas flotantes, los Estados Unidos tiene

un enorme privilegio: la gente en todo el mundo aún sigue feliz de mantener el dólar estadounidense. Todo esto, a pesar de enormes déficits comerciales recurrentes¹. Puesto de otra manera, los consumidores estadounidenses pueden gastar todo lo que quieran ya que lo pueden hacer con dinero prestado. La pregunta es, ¿Quién se los sigue prestando?

La respuesta es sencilla: China. Los chinos les prestan a los estadounidenses el dinero que necesitan para comprar artículos hechos en China. ¿Quién sale mejor librado de este tipo de trato? Después de todo, los estadounidenses obtienen artículos muy baratos de los chinos a cambio de promesas de pago futuro que los chinos no controlan porque están en dólares, y lo mejor de todo: a tasas de interés que no superan el 2.4% más o menos (Ibid).

En opinión de Buttonwood, el sistema monetario global, tal cual está ahora mismo, es demasiado vulnerable a un leve cambio en alguna de las variables. Por ejemplo, si se detiene la habilidad de los países de exportar libremente a las economías desarrolladas, entonces nada garantiza que la otra parte del sistema funcionará: ¿Quién garantiza entonces que se seguirá aceptando el dólar estadounidense como moneda de cambio internacional? Y si es así, el dólar estadounidense perdería gran parte de su valor.

¹Afectando la Balanza de Pagos, que, teóricamente implicaría que habría de devaluar la moneda.

De aquí surge esta pregunta: ¿qué repercusiones tendría esto para Panamá? La última crisis fue del mercado de bursátil pero la próxima crisis podría ser una de los mercados de divisas. Lo explicado anteriormente hace muy importante darle seguimiento a la política monetaria de la Reserva Federal de los Estados Unidos, a cargo de Janet Yellen.

Hasta ahora parece haber un consenso en que la Sra. Yellen ha hecho un buen trabajo manteniendo la estabilidad monetaria y el valor del dólar. Sin embargo, ella debe abandonar su cargo en el 2018 ya que finaliza su periodo. Quien decida su reemplazo será el Sr. Donald Trump, actual Presidente de los Estados Unidos.

Más aún, el Sr. Trump debe elegir en 2017 a tres nuevos miembros de la colegiatura de Presidentes de la FED, y en no más de 18 meses de iniciado su mandato, el Sr. Trump ya habrá elegido a la mayoría de los Directivos de la Reserva Federal (Irwin, 2016). Es una de las grandes expectativas de los economistas del mundo, saber qué línea de acción trazará Trump para nombrar a tan importantes e influyentes personas en estas posiciones.

El mismo Trump ha dicho muchísimas cosas contradictorias mientras fue candidato presidencial, e incluso ahora que es presidente. Pero una cosa ha dejado bastante clara: él se autodenomina una “persona que le gusta más los intereses bajos” para poder dinamizar la economía (Ibid). Desde luego que esto puede traer temores

de que la economía se “sobrecaliente” y genere inflación elevada².

Algunos medios noticiosos en Estados Unidos como en New York Times han catalogado a Donald Trump como un Presidente “Populista”. “Algunos eruditos relacionaron el populismo con la frustración sobre declives en estatus o bienestar, algunos a la nostalgia nacionalista. Otros consideraban que se trataba más de una estrategia política en la que un líder carismático apela a las masas mientras barren las instituciones (aunque no todos los movimientos populistas tienen tal líder)”. (The Economist Explains., 2016.)

El discurso político de Donald Trump que lo llevó a la Presidencia de los Estados Unidos lleva al plano confrontativo muchas de las concepciones comerciales establecidas en el mundo. Él sabe cómo aprovechar ese enorme descontento que hay entre los electores estadounidenses de clase baja que han sido desplazados por el orden económico mundial de la globalización, la apertura y el libre comercio.

En la campaña presidencial del 2016 Trump, al igual que las otras campañas en contra del “establishment” a los dos lados del Atlántico, acertó en encarar los

²Dos cosas a destacar: si hay una elevada inflación, aparte de que el dólar deje de ser la moneda de comercio internacional, ambas cosas simultáneamente harán debilitar tanto al dólar que su devaluación puede ser potencialmente desastrosa para todas las economías dolarizadas.



problemas de muchos ciudadanos de los países occidentales. En efecto, hizo más de 300 promesas electorales, pero hubo tres que son de mayor trascendencia (Qiu, 2016):

1. El retirará a los Estados Unidos de los tratados de libre comercio y usará medidas proteccionistas que beneficiarán sólo a las empresas estadounidenses, no a las foráneas.
2. El no considera que las alianzas de seguridad que Estados Unidos como la OTÁN, sean ya más parte de los intereses esenciales de seguridad nacional para el país.
3. El asegurará férreos controles con relación a la inmigración, y también empezará a discriminar a los inmigrantes de acuerdo con su origen, y de acuerdo con su religión.

En los primeros meses que lleva ya de Presidente, Trump en efecto, ha empezado con políticas migratorias restrictivas. Ya ha lanzado un certero ataque a ISIS con un enorme despliegue militar y tecnológico en Siria y Afganistán, ha enviado ya una flota naval a Corea del Sur para confrontar a Corea del Norte. Además, ya ha empezado a revisar tratados de libre comercio, los cuales no les está resultando tan sencillo de desprenderse, al igual que ha empezado a revisar el famoso “Obama-care”, que piensa eliminar.

Todos estos antecedentes hacen ver que Trump sí está emprendiendo, al menos intentando, hacer las cosas más importantes que dijo en campaña. Por ello, hay que tomar en

serio sus palabras y revisar detenidamente el curso que parece que llevará Estados Unidos, al menos en los próximos cuatro años, sino ocho.

Discusión

Hay mucha expectativa sobre el futuro inmediato de los Estados Unidos, y por tanto, del resto del mundo. No se descarta una guerra comercial entre Estados Unidos y China o entre Estados Unidos y México. Ya Trump ha indicado que analizará si quiere que Estados Unidos tenga una moneda fuerte para el beneficio de los consumidores de su país, o si por el contrario, considera que debe debilitarse para fomentar las exportaciones.

Cuando la cuenta corriente de un país es deficitaria, como lo es con Estados Unidos³, su moneda está sobrevaluada (Free Exchange, 2017). Lo que la mantiene fuerte es que el dólar sigue siendo la divisa universal, aunque la teoría indica que debería devaluarse para equilibrar su valor real.

Si Trump cumple su promesa de aumentar los aranceles, esto generará que el dólar pueda fortalecerse de una manera sin precedentes (Ibid). Por otro lado, hacer esto reversaría un tanto la pérdida de empleos que han sufrido por muchos años los trabajadores de clase baja en Estados Unidos. La manera para enfrentar esto es

³Estados Unidos ha tenido déficit en su Cuenta Corriente desde los años 1980 sin parar.

umentando las exportaciones; y así la devaluación se vería más distante.

El escritor Bill Emmott, en su libro “El Destino de Occidente, La Batalla para Salvar la Idea Política Más Exitosa de la Historia”, Emmott describe por qué no hay que permitir a Trump que concrete sus promesas (Emmott, 2017). Para Emmott, Trump es una amenaza real para hacer desaparecer la denominada “cultura occidental”. La idea principal de Emmott es que lo que se conoce como “Liberalismo” o “Democracia Liberal” puede desaparecer a raíz de las acciones de Trump.

Las libertades humanas traen un círculo virtuoso de productividad y calidad de vida para todos. Permite la creatividad, la prosperidad, la estabilidad y la seguridad de todos. Pero Occidente ha fallado en entregar a todos lo que todos esperan: no sólo libertad, sino también igualdad. Es en este segundo aspecto que se ha fallado a lo grande. La desigualdad entre todos ha permitido que los populistas empiecen a atacar el liberalismo, y esto sólo puede terminar en peores resultados para todos (Ibid).

A esta gente menos favorecida no se le está dando los espacios públicos y políticos para que sean escuchados. Justo como ocurrió en Europa antes de la II° Guerra Mundial. La explosión social que puede generar el descontento popular tiene un potencial de desastre enorme; la historia ya lo ha probado así.

Muchos de los que votaron por Trump, o incluso el Brexit en el 2016 han hecho ver que sus votos solo manifestaron su enojo con el “establishment”. Esta censura al sistema que les falló no significa necesariamente que estén de acuerdo con las ideas que representa el Brexit o el mismo Trump.

Más allá de estas opiniones, la mayoría de los expertos consideran que por lo menos la primera parte del gobierno de Trump traerá un incremento en el P.I.B. de Estados Unidos. Esto se dará mayormente por la disminución de los impuestos y por el masivo plan de inversión gubernamental en infraestructura que pronto estará en marcha (Worstall, 2016).

Conclusiones

Si bien, la mayoría de los autores concuerdan que las cosas van a cambiar drásticamente con la llegada de Donald Trump al poder, también hay que considerar que no a todos los países les va a impactar de la misma manera. En el caso de la República de Panamá, la política antiglobalización de Estados Unidos no presupone un impacto negativo inmediato. Panamá no exporta gran cosa a Estados Unidos, tampoco depende de remesas provenientes de ese país.

Aparte, las rutas comerciales entre Estados Unidos y Asia o Estados Unidos y Europa, que podrían verse mermadas, y por ende mermar los peajes del Canal de Panamá, se verían compensadas con el incremento del comercio entre otros



bloques que compensan esta situación. El elemento más importante a tomar en cuenta para Panamá es la posible repercusión de un debilitamiento del dólar estadounidense, que es, la moneda de curso legal en el país⁴. Esto implica para los panameños una pérdida del poder adquisitivo.

Si hay un excesivo incremento en la inflación en Estados Unidos, y encima el dólar deja de ser usado como divisa de comercio internacional producto de guerras comerciales, el mismo dólar podría debilitarse mucho. Si lo anterior llega a ocurrir, el panameño en general sufrirá una inflación que posiblemente nunca se haya visto en la historia republicana. Esto es así debido a que Panamá es un importador neto de mercancías, ya que el país no tiene realmente un sector industrial ni agropecuario de importancia. Esto podría empobrecer más a la clase media y baja.

Como alternativa a esta situación, puede considerarse adoptar otra divisa como moneda de curso legal paralela al dólar. Esta idea no es nueva ya se ha analizado en el pasado. Los gobernantes tienen que estar vigilantes a que, de ser necesario, se tomen los pasos pertinentes para no utilizar sólo el dólar estadounidense como la base monetaria.

De hecho, la Constitución de Panamá: **“Art. 117. No podrá haber en la República papel moneda de curso forzoso. En consecuencia, cualquier individuo puede**

rechazar todo billete u otra cédula que no le inspire confianza, ya sea de origen oficial o particular” (Contraloría General de la República de Panamá, 2014).

Realmente Panamá ha estado bastante inmune a los vaivenes de la economía mundial y debería mantenerse así. La presión fiscal en Panamá sólo ronda el 11% cuando en el resto de América Latina no baja del 20%, por tanto, hay espacio para maniobrar. En alguna ocasión Domingo Latorraca dijo sobre Panamá: **“No somos un Ferrari, somos un buen carro japonés que si va a 80 km/hora, en 20 años, seremos la envidia de todos”**(Latorraca, 2017).

Más que Donald Trump, la mayor amenaza de Panamá está en la corrupción, la inseguridad, la falta de transparencia, la debilidad de los procesos institucionales, el cuestionado sistema judicial y la clase política. Es con base en estas realidades que cualquier “caudillo populista” pueda surgir en Panamá y lleve al país al mismo rumbo en que se encuentra Venezuela en estos momentos.

La nación no es ajena a la existencia de este tipo de movimientos políticos de corte populista que a diario luchan por hacerse notar. Lo más importante que se debe tener en cuenta para llevar al país en una buena dirección es mantener presente las libertades humanas y la igualdad entre ciudadanos.

⁴ ‘Convención Monetaria’ de 6 de diciembre de 1904, mediante Decreto N° 74.

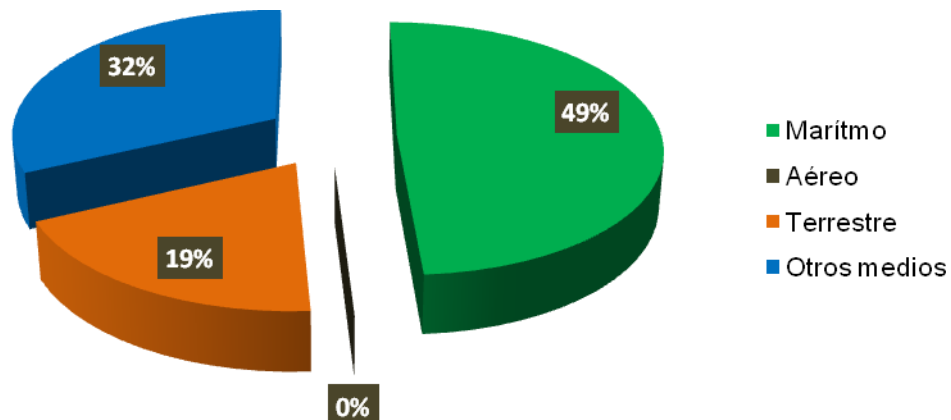


Referencias

- Buttonwood's notebook, by Buttonwood. (2017). *Donald Trump, trade and the new world order. Might the Trump administration usher in a new era for international finance?* Londres, Inglaterra.: The Economist.
- Emmott, B. (2017). *“El Destino de Occidente, La Batalla para Salvar la Idea Política Más Exitosa de la Historia”*. Londres, Inglaterra.: Profile Books Ltd.
- Free Exchange. (2017). Should America want a strong dollar? It's Complicated The why of it matters. *The Economist*, <http://www.economist.com/blogs/freeexchange/2017/02/injured-reserve>.
- International Monetary Fund. (2016). *The end of the Bretton Woods System (1972–81)*. Washington, D. C., Estados Unidos.: <https://www.imf.org/external/about/histend.htm>.
- Irwin, N. (2016). *Will the Trump Era Bring Higher Interest Rates? Don't Count On It*. New York, Estados Unidos: The New York Times.
- Latorraca, D. (2017). *Perspectivas Económicas Para Panamá en el 2017*. Ciudad de Panamá.: ASSA, Cía. de Seguros, S. A./Convención Anual de Ventas.
- Müller, J.-W. (2016). *What Is Populism?* Filadelfia: University of Pennsylvania Press.
- Organización Mundial del Comercio. (2015). *Estadísticas del comercio internacional 2015*. Ginebra, Suiza.: https://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2015_s/its2015_s.pdf.
- Qiu, L. (2016). *Donald Trump's top 10 campaign promises*. New York, Estados Unidos.: Politifact.
- The Economist Explains. (2016.). *What is populism? : Populists can be everything from militarists to libertarians. So what does the word actually mean?* Londres.: The Economist.
- Worstell, T. (28 de 11 de 2016). OECD: Donald Trump's Win So Yuge It'll Grow The Global Economy. *Forbes*, <https://www.forbes.com/sites/imworstell/2016/11/28/oecd-donald-trumps-win-so-yuge-itll-grow-the-global-economy/#b41d2f4ae44e>.

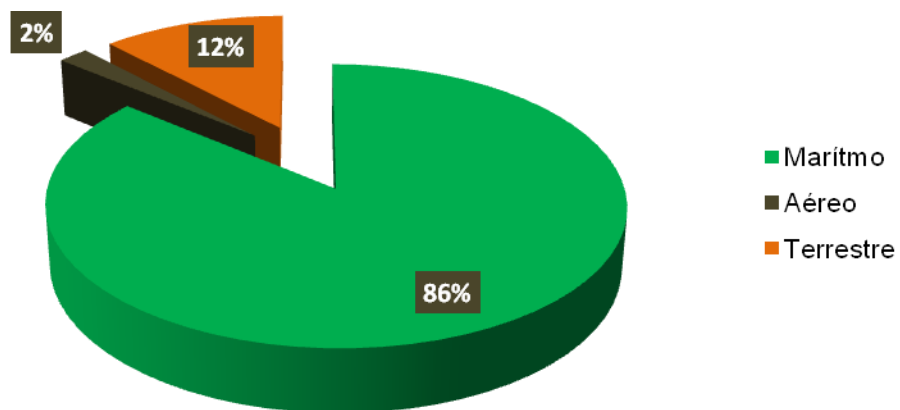
indicadores

IMPORTACIONES PANAMEÑAS POR MEDIO DE TRANSPORTE, 2015



Fuente: Legiscomex.com con información del INEC.

EXPORTACIONES PANAMEÑAS POR MEDIO DE TRANSPORTE, 2015



Fuente: Legiscomex.com con información del INEC.



EL CLÚSTER MARÍTIMO PANAMEÑO: POTENCIAL PARA EL DESARROLLO DE UN HUB LOGÍSTICO REGIONAL Y SU APROVECHAMIENTO PARA MEJORAR LAS EXPORTACIONES DE PANAMÁ

Por: Rodolfo Sabonge | Miembro de la Junta Directiva de la Cámara Marítima de Panamá

E-mail: rodosabochamo@gmail.com.

Recibido: Mayo de 2017

Aceptado: Junio de 2017.

Resumen

La privilegiada posición geográfica de Panamá, junto con su infraestructura marítima, son de crucial importancia para el comercio internacional y para la economía panameña. Esto se debe principalmente al Canal de Panamá y al tráfico que conecta una buena parte del hemisferio norte; entre el este, oeste, norte y sur, pero más importante entre una de las rutas de más densidad de carga, la de Asia con la costa este de los Estados Unidos y Europa. Regionalmente, el Canal de Panamá representa un centro de conectividad estratégico ya que provee acceso a más de 1,700 puertos semanalmente, y domésticamente para Panamá, la región interoceánica ha ganado importancia para la economía nacional pues los sectores marítimos y logísticos representan más del 33% del Producto Interno Bruto de Panamá, de acuerdo a mediciones realizadas por la firma consultora INTRACORP⁵ en el año 2014. El propósito de este artículo es examinar el clúster marítimo panameño, sus fortalezas y debilidades, y analizar la forma en que el mismo puede ser utilizado para el desarrollo de Panamá como un centro logístico regional que impulse y facilite las exportaciones panameñas.

Palabras claves: cluster, región interoceánica, conectividad, logística, Canal de Panamá, ventaja comparativa, hub logístico.

Abstract

Panama's privileged geographical position, together with its maritime infrastructure, are of crucial importance for international trade and for the panamanian economy. This is mainly due to the Panama Canal and the traffic that connects a good part of the northern hemisphere; Between the east, west, north and south, but more importantly among one of the most densely loaded routes; Asia with the east coast of the United States and Europe. Regionally, the Panama Canal represents a strategic connectivity center, providing access to

⁵El Sector Marítimo y algunas características del Entorno Económico de Panamá y su potencial de desarrollo. Rubén Lachman, Trabajo para la Cámara Marítima de Panamá, 2014.



more than 1,700 ports weekly, and domestically for Panama, the interoceanic region has gained importance for the national economy as the maritime and logistics sectors represent more than 33% of the Panama's gross domestic product, according to measurements made by the consulting firm INTRACORP (*for its acronym in Spanish*) in 2014. The purpose of this article is to examine the Panamanian maritime cluster, its strengths and weaknesses, and to analyze how it can be used for the development of Panama as a regional logistics center that promotes and facilitates panamanian exports.

Keywords: cluster, Interoceanic Region, connectivity, logistics, Panama Canal, comparative advantage, logistic hub.

Mucho se ha escrito sobre el Canal de Panamá en términos del porcentaje de comercio internacional que transita por el Canal, sus usuarios principales, rutas, mercaderías, etc. Pero poco se ha escrito sobre el papel que el Canal juega con respecto a las otras actividades marítimas que se han desarrollado en Panamá para proveer servicio a los buques que transitan por el Canal. En este sentido es importante recordar que un buque es un ente autónomo que debe operar y funcionar con un alto nivel de eficiencia y seguridad. Para lograrlo, los operadores del buque deben planificar muy bien los viajes, tomando en consideración todos los servicios requeridos durante las estadías de los buques en puerto. En este sentido, Panamá sirve como un excelente punto intermedio, en donde el buque puede abastecerse de combustible, avituallarse de suministros, hacer reparaciones pequeñas o de emergencia, cambiar de tripulación, etc. El Canal entonces, funciona como la principal atracción para que los proveedores de estos servicios funcionen desde Panamá como un clúster económico.

Según Porter:

Clústers son concentraciones de compañías e instituciones interconectadas que funcionan en una región geográfica. Los clústers comprenden una gran cantidad de industrias relacionadas y otras entidades que a su vez generan un ambiente competitivo saludable. Ellas incluyen, por ejemplo, proveedores de insumos especializados como componentes, maquinaria y servicios, y usualmente utilizan instalaciones e infraestructuras especializadas. Los clústers también, en muchos casos, integran verticalmente otros productos y servicios y lateralmente a fabricantes de productos complementarios y compañías con habilidades relacionadas, tecnologías o insumos comunes. Finalmente, muchos clústers incluyen instituciones gubernamentales y académicas, como universidades, centros de capacitación, y asociaciones gremiales- que proveen formación, educación,



información, investigación y apoyo técnico⁶.

El clúster marítimo de Panamá incluye los servicios de tránsito suministrados por el Canal, como también otros servicios provistos por el sector privado, como avituallamiento, mantenimiento, pilotaje, servicios de remolque y lanchas, astillero, agenciamiento, servicios legales, bancarios, seguros, rescate, administración de buques, dragado y quizás el más importante de todos, las terminales portuarias.

Una de las razones del éxito de los clústers, como nos dice Michael Porter se debe a que:

Los clústers promueven la competencia y la cooperación. Rivales compiten intensamente para ganar y preservar sus clientes. Sin esta competencia vigorosa, un clúster puede fracasar. Pero además de competir las empresas también cooperan entre sí. La competencia puede coexistir con la cooperación porque ocurren en diferentes dimensiones y entre diferentes jugadores.

...Un clúster entonces, es una alternativa a la organización de la cadena de valor." "...un clúster conformado de empresas e instituciones independientes, pero informalmente relacionadas representan una forma organizacional robusta que

ofrece ventajas en eficiencia, efectividad y flexibilidad.

El clúster marítimo de Panamá está agrupado en un gremio, la Cámara Marítima de Panamá⁷ que fue creada en 1960, y en la actualidad cuenta con más de doscientos setenta miembros. Este clúster representa cerca del 16% del Producto Interno Bruto de Panamá, y se puede decir que este clúster es el principal impulsor del sector logístico panameño. Y eso se debe a que por Panamá se intersectan más de 144 rutas de comercio y más de 30 servicios de línea de buques portacontenedores. La relación entre el Canal y los puertos de trasbordo es evidenciada por el hecho de que más del 77% de los buques portacontenedores que transitan el Canal de Panamá recalcan en esos puertos. Por lo que, gracias a interacción entre Canal y puertos, incluyendo el transporte terrestre vía ferrocarril o carretero, se puede decir que Panamá es el único puerto con acceso a dos océanos. Y la mejor forma de medir el valor de esta ruta y de la interacción con el canal seco panameño es viendo la resultante que es el Índice de Conectividad de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (por sus siglas en inglés UNCTAD), mostrada en la tabla⁸ a continuación:

⁶Clusters and the New Economics of Competition, Michael E. Porter, Harvard Business Review, 1998.

⁷http://www.camaramaritima.org.pa/?page_id=2295

⁸<http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/downloadPrompt.aspx>



Tabla 1
Índice de conectividad de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Economía	Año				2016
	2012	2013	2014	2015	
China	156.19	157.51	165.05	167.13	167.48
Singapur	113.16	106.91	113.16	117.13	122.7
S. Korea	101.73	100.42	108.06	113.2	115.61
Malasia	99.69	98.18	104.02	110.58	106.79
China	117.18	116.63	115.99	116.76	101.02
E.E.U.A.	91.7	92.8	95.09	96.74	98.7
Alemania	90.63	88.61	93.98	97.79	97.75
U.K.	84	87.72	87.95	95.22	97.23
Netherlands	88.93	87.46	94.15	96.33	95.73
Bélgica	78.85	82.21	80.75	86.96	88.64
España	74.44	70.4	70.8	84.89	86.13
Francia	70.09	74.94	75.24	77.06	83.9
Japón	63.09	65.68	62.14	68.82	78.9
Taiwan	66.62	64.23	75.38	76.22	75.75
U.A.Emirates	61.09	66.97	66.48	70.4	70.57
Italia	66.33	67.26	67.58	67.43	67.41
Marruecos	55.09	55.53	64.28	68.28	64.72
Sri Lanka	43.43	43.01	53.04	54.43	63.21
Viet Nam	48.71	43.26	46.08	46.36	62.84
Egipto	57.39	57.48	61.76	61.45	62.5
S. Arabia	60.4	59.67	61.25	64.83	61.79
Suecia	49.45	42.32	54.9	55.95	58.84
Malta	45.02	49.79	50.51	54.68	57.68
Dinamarca	44.71	38.67	51.96	52.28	54.85
Panamá	42.38	44.88	43.65	45.59	53.42
Colombia	37.25	37.49	33.13	42.25	52.98
Polonia	44.62	38.03	51.08	51.19	52.5
México	38.81	41.8	40.09	42.95	50.88

Fuente: unctad.org

En donde Panamá ocupó la posición número 32 en el año 2016, primera en Latino América, sólo debajo de los Estados Unidos en América. De

ahí que la conectividad es la principal ventaja competitiva de Panamá y se debe fundamentalmente a su clúster marítimo, ya que a través de la conectividad que ofrece Panamá, el comercio que utiliza a Panamá para trasbordo logra acceso a cientos de destinos semanalmente, con lo que llegan a esos mercados a nivel global.

La conectividad, de acuerdo a la forma en que la mide la UNCTAD, es función de varios factores, entre ellos el número de buques, la capacidad de los buques en (TEUS), el número de navieras que llegan a Panamá, y el tamaño máximo de buques que pueden recalar. Todos los factores son de índole marítimos. Es casi seguro que el índice de conectividad panameño va a mejorar el próximo año, gracias a la ampliación del Canal de Panamá que ahora permite el tránsito de buques de mayor tamaño.

Tal como hemos indicado antes, la conectividad brinda acceso a los mercados globales, lo que aumenta el potencial de Panamá para transformarse en un hub logístico regional. Pero para que Panamá logre su potencial al máximo, deben conocerse las implicaciones y expectativas del mercado con respecto a lo que es un hub logístico.

La definición de Google de logística es “la coordinación detallada de una operación compleja que involucra muchas personas, instalaciones, o suministros.” Otra definición es “la actividad comercial de transportar mercancías a sus clientes”. En otras palabras, asegurar que la mercancía llegue al lugar correcto, en el



momento correcto y sin defectos, (y al precio correcto).

Para analizar la situación actual de Panamá como un hub logístico debemos examinar de cerca los principales componentes del sistema logístico panameño. En el lado Atlántico, está la Zona Libre de Colón, tiene buen acceso a los puertos principales y al ferrocarril. Sin embargo, tiene muy pobre conectividad con la principal terminal aérea de Panamá: Tocumen. En el lado Pacífico, el problema es mucho más complicado. El acceso carretero es limitado, o mejor dicho muy congestionado a Panamá Pacífico, el ferrocarril solamente tiene acceso a la terminal de Panama Ports Company, mas no así a la de PSA. Y en general todos tienen pobre acceso a Tocumen, especialmente durante las horas pico de tráfico urbano.

¿Cómo puede Panamá aprovechar su clúster marítimo y logístico para mejorar y fortalecer su comercio exterior?

Primero que nada, Panamá debe analizar su potencial de producción. De acuerdo con estadísticas del Banco Mundial, Panamá exportó solamente 697 millones de dólares en 2015. De los cuales 206 fueron productos animales, 188 millones vegetales, 95 millones productos alimenticios, 7 millones minerales y el remanente lo conformaron productos misceláneos. Como base de comparación, para ese mismo año, Costa Rica, país vecino, exportó en 2015 9.5 billones, de los cuales 327 millones fueron productos animales, 2.6 billones fueron

vegetales, 1.3 billones fueron productos alimenticios, 26 millones minerales, 595 millones productos químicos, 614 plástico y caucho, 242 millones fueron materiales agrícolas 766 millones fueron maquinaria y electrónica.

El hecho es que, para que Panamá aproveche su privilegiada posición geográfica y su conectividad, debe primero ampliar su base productiva. Y para ello, debe hacer un análisis concienzudo de sus ventajas comparativas, y ser muy selectivo en las áreas en las que desea competir, tanto en calidad como en precio.

El otro elemento clave es integrar mejor el resto del país en el crecimiento económico que se ha concentrado en la región interoceánica, y eso se logra mejorando la infraestructura de transporte con el resto del país. Los costos de transporte y logística son una función del tiempo que toma transportar, y la única forma de reducir tiempo de transporte es mejorando las carreteras y los puentes, ferrocarriles e infraestructura portuaria, donde se justifique y se necesite.

La competitividad la determinan los costos de producción, de ahí que en ese análisis de las ventajas comparativas debe tomarse en consideración los costos de energía, agua, comunicaciones, mano de obra, etc. Adicionalmente, una estrategia bien planificada para el crecimiento de los sectores productivos de Panamá, debe partir por una mejor coordinación por parte de las instituciones gubernamentales en términos de precios y tarifas de



los factores de producción, su capacidad y precio.

En adición a los problemas de infraestructura de transporte, otros factores que afectan el potencial de crecimiento de las exportaciones son los trámites burocráticos, la falta de plataforma tecnológica robusta y costos gubernamentales que no contribuyen a hacer que los productos panameños sean competitivos dentro del contexto global.

El gobierno tiene un papel muy importante en: fortalecer las instituciones relacionadas al sector marítimo y logístico, mejorar la función de planificación y de inteligencia competitiva a nivel de la Autoridad Marítima de Panamá, del Ministerio de Comercio e Industrias, del Ministerio de Desarrollo Agropecuario, mejorando los procesos e integración de las áreas de aduanas, controles fitosanitarios, y lo más importante, priorizando los proyectos de infraestructura que pueden mejorar la eficiencia del transporte de mercancías desde y hacia los puertos. Finalmente, el factor fundamental de todo este proceso es lograr la inclusión social a través de la educación de calidad en todos los niveles en todo el país. La población de Panamá está demasiado concentrada en la región interoceánica y se necesita una

estrategia para desarrollar el resto de la geografía. La única forma es mejorando la infraestructura y la educación, para que la población logre mejorar la calidad de vida en todas las regiones.

Conclusiones

A través de los años, Panamá ha logrado ampliar y crecer sus sectores marítimos y logísticos para transformarse en un jugador de clase mundial a nivel global. Pero, para lograr sacar provecho de su privilegiada posición geográfica y de su conectividad, Panamá debe enfocar su desarrollo en su agroindustria y hacer las mejoras necesarias en las instituciones y procesos institucionales, y desarrollar la infraestructura necesaria para facilitar el movimiento de carga desde y hacia todas las latitudes de la geografía.

Referencias

- Lachman, R. (2014). Impacto del Sector Logístico y Marítimo Panameño en el Producto Interno Bruto. Intracorp: Panamá.
- Porter, M. (1998). Clusters and the New Economics of Competition, Michael E. Porter, and Harvard Business Review: USA



Fuente:
<https://aprendeconomia.files.wordpress.com/2013/05/clase-de-economc3ada-ferrc3a1n-2013.jpg>



Fuente:
http://1.bp.blogspot.com/_KfRGjBRIqYM/S84syXCvMEI/AAAAAAA1A/IETNer_cEAQ/s1600/EconomiaEgipcia.jpg



Fuente:
http://estaticos.elmundo.es/albumes/2012/11/15/dinero_newyorker/1182213927_extras_albumes_0_1024.jpg



Fuente:
<https://i.pinimg.com/736x/99/20/59/9920594eac0f62c3f686631e5763b332--humor-mexicano-bananas.jpg>



DIAGNÓSTICO DE LA PERTINENCIA DEL DISEÑO Y APLICACIÓN DE UN MANUAL DE BUENAS PRÁCTICAS LOGÍSTICAS PARA LA ÓPTIMA CONSERVACIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE LOS PRODUCTOS PESQUEROS EN EL ORIENTE CHIRICANO

Por: Indira Oliver Lezcano |Licenciada en Comercio Internacional y Logística | Panamá Netbuy
e-mail: indira1495@gmail.com

Recibido: Abril de 2017.

Aceptado: Mayo de 2017.

Resumen

El presente artículo describe la problemática de los pescadores artesanales de la zona oriental de la provincia de Chiriquí, consecuencia de la inadecuada infraestructura para el almacenamiento y conservación de productos pesqueros, poca diversidad en la pesca y la limitada capacidad de las embarcaciones. Detalla, también, la situación actual de los puertos existentes en esta zona, en donde se pudieran atender las necesidades de los pescadores artesanales, tomando en cuenta aspectos administrativos, económicos y sociales de los actuales proyectos sobre centros de acopio, procesamiento y comercialización.

Posteriormente, se hace un análisis de los beneficios para la actividad pesquera que pueda brindar el diseño e implementación de un manual que detalle las principales causas de la inadecuada manipulación de estos productos y las técnicas pertinentes para mitigarlas. Se presentan, también, las fortalezas y debilidades de los centros de procesamiento y comercialización de los productos pesqueros del sector, así como las medidas necesarias para superar las debilidades identificadas.

Mediante el análisis de los datos recolectados, se logra determinar que es necesaria la implementación de un manual de buenas prácticas logísticas de conservación y comercialización de productos pesqueros con el fin de que, los que tengan acceso a dicho manual puedan fortalecer su organización con una visión más empresarial y adecuar los actuales procesos a las nuevas necesidades y exigencias del mercado.

Palabras Clave: pescadores artesanales, conservación, comercialización, buenas prácticas logísticas, manual, centro de acopio.

Abstract

This article describes the problem of artisanal fishermen in the eastern part of the province of Chiriquí, as a result of inadequate infrastructure for the storage and conservation of fishery products, low diversity in fishing and limited capacity of vessels. It also details the current situation of ports in this area, where the needs of artisanal fishermen can be met, taking into account the administrative,



economic and social aspects of the current projects on collection, processing centers and marketing.

Subsequently, an analysis is made of the benefits for the fishing activity that can provide the design and implementation of a manual that details the main causes of the inadequate handling of these products and the relevant techniques to mitigate them. Strengths and weaknesses of the processing and marketing centers of the fishery products of the sector are also presented, as well as the necessary measures to overcome the identified weaknesses.

By analyzing the data collected, it is possible to determine the need to implement a manual of good logistic practices for the conservation and commercialization of fishery products so that those who have access to this manual can strengthen their organization with a business vision, adapting the current processes to the new needs and demands of the market.

Keywords: artisanal fishermen, conservation, marketing, good logistics practices, Manual, collection center.

Introducción

Los productos pesqueros son denominados perecederos, por lo tanto, son susceptibles a altas temperaturas lo que da como resultado su deterioro, que trae consigo lo que se conoce como rigor mortis, en otras palabras, la carne del producto pierde su flexibilidad y elasticidad. Luego de que los productos del mar son capturados, las pérdidas se presentan en cualquier etapa, desde su procesado hasta que llega al consumidor final.

El mayor porcentaje de las pérdidas de los productos pesqueros se deben al inadecuado manejo de almacenamiento y transporte, por lo que se ha determinado que una óptima conservación del producto requiere de adecuadas instalaciones en las zonas de manipulación y procesado. El aprovechamiento del tiempo para el traslado del producto es vital y requiere de transporte especializado y los medios adecuados de distribución,

procurando mantener las técnicas de conservación adecuadas. Para garantizar la seguridad alimentaria, todos los eslabones de la cadena deben estar comprometidos. El consumidor final, último en la cadena pero no el menos importante, también, deberá garantizar la conservación de la cadena de frío.

En la zona oriental de la provincia de Chiriquí hay varios grupos pequeños de pescadores artesanales que se enfrentan a una serie de limitantes, por lo que no tienen gran oportunidad de integrarse con mayor participación a mercados más grandes que representen un ingreso económico mucho más elevado. Entre las limitantes que sobresalen se pueden mencionar: la falta de asociatividad empresarial, poco acceso a capacitación técnica y empresarial, débil conocimiento de técnicas de comercialización adecuadas a sus necesidades específicas y exigencias del mercado, falta de acceso y uso de tecnología adecuada para garantizar



la inocuidad de los productos, altos costos de operatividad, por su ubicación, limitado acceso a infraestructura pesquera que mejore los procesos de conservación y facilite la comercialización.

De allí nace el interés de la investigadora por diseñar técnicas que ayuden a fortalecer las organizaciones de pescadores de esta región, para que puedan crear una visión empresarial a largo plazo, sean más eficientes y menos dependientes de la ayuda de organizaciones externas.

El objetivo principal de este estudio es evaluar la viabilidad del diseño de un Manual de Buenas Prácticas Logísticas para la óptima conservación y comercialización de los productos pesqueros en la zona oriental de la provincia de Chiriquí.

Para un análisis más profundo se han planteado tres objetivos específicos que contribuyen a cumplimiento del principal, los cuales son:

- Diagnosticar la situación actual de los pescadores de la zona oriental de la provincia de Chiriquí.
- Identificar las actividades logísticas de conservación y de comercialización aplicadas por los pescadores de la zona oriental de la provincia de Chiriquí.
- Diseñar estrategias logísticas de conservación y comercialización para fomentar las buenas prácticas entre los pescadores de la zona oriental de la provincia de Chiriquí.

Se espera que este estudio cumpla con las expectativas planteadas y que contribuya efectivamente al mejoramiento de la calidad de vida

de los pescadores del oriente chiricano.

La pesca en Panamá

La industria de la pesca en Panamá ha evolucionado desde sus inicios en 1950 con la pesca artesanal; posteriormente, se incorporó la pesca industrial, lo que dio lugar a una mayor diversificación de su oferta en el mercado al emplear medios más eficientes de navegación y de captura de las especies.

En 2007 la FAO actualizó los datos de su estudio **“Resumen informativo sobre la pesca por países”** e indicó, en el caso de Panamá, que la mayoría de los barcos utilizados para esta actividad no tiene una adecuada infraestructura de frío para brindar productos de calidad y competir por nuevos mercados. La determinación de tecnologías necesarias para el adecuado desarrollo de las pesquerías requiere muchos esfuerzos científicos y técnicos.

Mediante este estudio, también, se determinó que en el campo pesquero, las investigaciones han sido poco frecuentes en los últimos años. La Universidad de Panamá en su departamento de Ciencias y Tecnología realiza investigaciones en pesquerías; pero existe una mayor investigación en otros campos de los recursos marinos.

En noviembre de 2015, el periódico La Estrella de Panamá, indicó en su publicación “Trabajan en nueva ley de pesca en Panamá” que Panamá, según la FAO, es el país de mayor consumo per cápita de pescado en



Mesoamérica. También, se presentó en dicha publicación que la Autoridad de los Recursos Acuáticos de Panamá (ARAP) junto con MarViva, buscaban actualizar la normativa de pesca que durante 58 años se había mantenido sin cambio alguno.

En la zona oriental de la provincia de Chiriquí, la pesca es una de las actividades económicas predominantes, pero presenta un sinnúmero de limitantes que no permiten que las personas que se dedican a esta actividad tengan más participación en el mercado. Una de las debilidades es que las flotas pesqueras presentan condiciones precarias y no se cuenta con infraestructura en funcionamiento para la conservación de la pesca manteniendo los eslabones de la cadena de frío.

Estudios realizados por CONADES para la Estrategia Provincial de Desarrollo Sostenible de Chiriquí, que dieron inicio desde 2009, indican que los pescadores de la región Oriental de Chiriquí no están lo suficientemente capacitados para aprovechar los recursos que tienen disponibles. Solo ven esta actividad como método de subsistencia y no como una oportunidad para mejorar su calidad de vida, implementando técnicas de optimización de procesos para convertir así a la pesca en un negocio sostenible.

El proyecto Visión 2025 enfocado también en la provincia chiricana, tiene como uno de los objetivos de su Plan de Desarrollo Sostenible, acondicionar y rehabilitar los puertos de esta zona, principalmente, el puerto de Remedios.

A lo largo del país, pescadores siguen presentando pérdidas por la inadecuada manipulación y almacenamiento de los productos. ¿Por qué sucede esto? Porque la mayoría no tiene el conocimiento adecuado sobre buenas prácticas de conservación, lo que da como resultado que no se cumplan con cada uno de los procesos que conforman una logística de procesos ideal.

Como se ha planteado con anterioridad, lo que se busca con este proyecto es el fortalecimiento técnico de los pescadores del Oriente Chiricano para mejorar su capacidad de incidencia local y optimizar su competitividad en el mercado nacional. En otras palabras, se busca que estos pescadores puedan ofrecer productos con la mejor manipulación, para que estén más frescos cuando lleguen a las manos del consumidor, y que no pierdan su calidad durante su transportación ni adecuación.

En virtud de lo descrito previamente, se plantea la pregunta de investigación de la siguiente manera: ¿En qué medida aumentaría el rendimiento de la producción pesquera en la zona oriental de la provincia de Chiriquí si se implementan técnicas de Buenas Prácticas Logísticas de Conservación y Comercialización?

La realización de esta investigación es de gran importancia, principalmente, para cada uno de los pescadores del sector Oriente Chiricano; ya que permitirá que su calidad de vida mejore radicalmente, mediante la aplicación de las



correctas prácticas de conservación y comercialización.

La redacción de este manual se diseñará de forma que pueda ser adaptada fácilmente por capacitadores en diferentes lugares a lo largo del país, respondiendo a las exigencias de los consumidores, las autoridades y de los propios pescadores. De igual forma, este material quedará disponible como herramienta de trabajo en la formación de futuros pescadores panameños y del resto del mundo.

Aspectos metodológicos

Según su enfoque, esta investigación se clasifica como mixta, pues recurre a la combinación del enfoque cuantitativo y el enfoque cualitativo. El enfoque cuantitativo se caracteriza por la presentación de datos cuantificables en forma de cuadros, tablas y gráficos estadísticos, entre otros. Mientras que el enfoque cualitativo utiliza técnicas de recolección de datos cualitativos como entrevistas no estructuradas.

Según el alcance, la investigación es descriptiva, porque su propósito es identificar características, perfiles y procesos en marcha relacionados con la actividad pesquera.

Según el diseño es no experimental transversal porque no se manipularán las variables del estudio, se observarán tal como se presentan en su ambiente natural en un momento determinado.

Población

La población del estudio está conformada por 57 pescadores del

Puerto de Remedios, 40 de Santa Cruz y 8 de Boca Chica.

Muestra

Con un nivel de confianza de 90% y un margen de error de 10%, mediante la fórmula de muestreo estratificado proporcional, el tamaño de muestra apropiado para el estudio se obtiene de la siguiente manera:

$$n = \frac{\sum N^2 i Z^2 p_i q_i / w_i}{N^2 D + \sum p_i q_i}$$

Donde:

n = tamaño de muestra

N = tamaño de la población

p = variabilidad positiva

q = variabilidad negativa

D = e²/4

e = límite aceptable de error muestral

Tabla 1

Datos numéricos para obtener el tamaño muestral

Estrato	N	wi	Ni	N ² p _i q _i /w _i	N _i p _i q _i	N ²	D	Muestra
Santa Cruz	40	0.4	40	1050	10	11025	0.0025	20
Remedios	57	0.5	57	1496.2	14.25	354025		28
Boca Chica	8	0.1	8	210	2	354025		4
Sumatoria	105	1.0	105	2756.2	26.25	N ² D =	27.5625	51

Fuente: Presidentes de las Cooperativas del Oriente Chiricano, Julio 2016. Elaborado por: Oliver, I. (2016)

Reemplazando los valores en la fórmula, se obtiene el tamaño de muestra, así:

$$n = \frac{2756.25}{27.5625 + 26.25} = 51$$

Al repartir la muestra por estrato, proporcionalmente, se sugiere seleccionar 20 pescadores de Santa Cruz, 28 de Remedios y 4 de Boca Chica.

Recolección de datos

Para llevar a cabo este estudio, se recurre a las técnicas de encuestas y entrevistas.

En el caso de los pescadores, se aplicó un cuestionario estructurado de 18 preguntas en total, tres corresponden a datos generales (género, edad y escolaridad) y las demás se construyeron con base en los objetivos y las variables de investigación. El instrumento tiene 13 preguntas cerradas y cinco abiertas.

El cuestionario fue aplicado a los señores Jorge Atencio e Hipólito Morales, presidentes de las Cooperativas de Puerto Los Pinzones y el Puerto de Santa Cruz, respectivamente. De igual forma, se entrevistó al señor Vicente Del Cid, Gerente de Desarrollo de la Fundación Mar Viva, para obtener también el punto de vista acerca de la situación actual de la pesca en el Oriente Chiricano, por parte de una de las organizaciones involucradas con esta actividad.

Interpretación de resultados

Tomando en cuenta los objetivos específicos de la investigación, se presentarán a continuación los resultados del presente estudio:

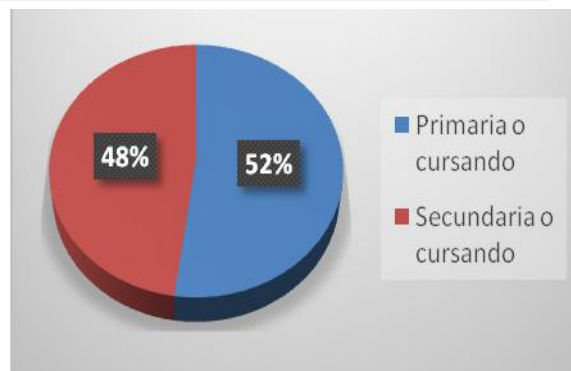


Figura 1: Pescadores del Oriente Chiricano, según escolaridad.

Fuente: Cuestionario aplicado a pescadores, 2016

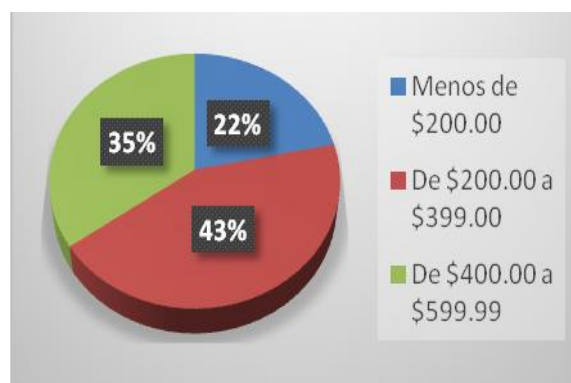


Figura 2: Ingreso Promedio Mensual en la Actividad Pesquera.

Fuente: Cuestionario aplicado a pescadores, 2016

La mayoría de los pescadores de la región oriental de la provincia de Chiriquí no cuentan con un nivel de escolaridad mayor al secundario y tiene un ingreso mensual promedio de 200.00 a 399.00 balboas.

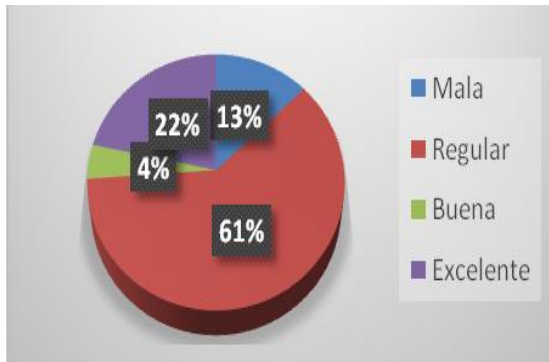


Figura 3: Publicidad que se ha dado a los productos pesqueros en la zona.

Fuente: Cuestionario aplicado a pescadores, 2016

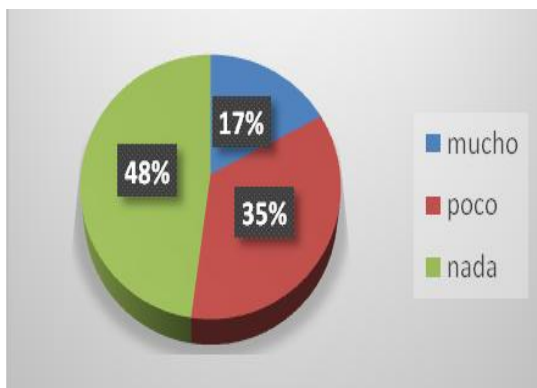


Figura 4: Grado de conocimiento sobre conservación en frío.

Fuente: Cuestionario aplicado a pescadores, 2016

Las técnicas actuales de publicidad y comercialización no son las más eficientes y los pescadores tampoco cuentan con amplio conocimiento sobre las mejores prácticas de conservación de los productos respetando la cadena de frío.

En las entrevistas realizadas a los presidentes de las cooperativas de pescadores de la zona oriental de la provincia de Chiriquí, se pudo detectar que existen aspectos positivos y negativos en cada sector estudiado. Como punto positivo se

destaca el hecho de que las cooperativas han logrado establecer misión, visión y valores a ejecutar; pero que no es información a la que tienen acceso todos los socios o no se han tomado la tarea de conocer estos datos.

Otro aspecto relevante es que consideran que la mayoría de las veces en las que reciben atención o ayuda gubernamental es porque una institución desea invertir en algún proyecto. Esta percepción los ha llevado a adoptar una actitud de conveniencia y conformismo, es decir, que se unen a cooperativas o asociaciones solo para recibir beneficios sin realizar mucho esfuerzo. Esta actitud también influye en la calidad de vida de las familias de los socios, ya que al ver la actividad pesquera solo como método de subsistencia, no buscan formas de optimizar procesos y obtener así mayores ingresos.

Mediante la entrevista al señor Vicente Del Cid, se pudo conocer una opinión acerca de la actividad pesquera en la zona oriental de Chiriquí, desde el punto de vista de una entidad regulatoria y de ayuda para este sector.

Una de las frases más utilizadas por el Sr. Vicente fue “falta de organización”. Indicaba mediante esta frase que, las principales problemáticas de los pescadores de esta región son producto de la falta de asociatividad e integración entre ellos. Señalaba, también, que el hecho de que existieran cooperativas y grupos pequeños de pescadores, en su mayoría artesanales, no significa que sean organizados y que



en su mayoría no lo hacen por convicción sino por conveniencia.

También, se abordó el tema de los derechos que tienen los pescadores, que no los hacen valer justamente por la falta de organización. Indicó brevemente las organizaciones regulatorias que velan por el cumplimiento de estos derechos y por supuesto también los deberes que tienen como pescadores que contribuyen con el desarrollo económico de la región.

Tabla 2
Análisis FODA de la actividad pesquera del Oriente Chiricano

Fortalezas	Debilidades
Esta zona cuenta con importantes sitios pesqueros (Golfo de Chiriquí).	Desconocimiento de sus derechos.
Ley de Turismo Insular favorece inversiones en el sector.	Falta de infraestructura para conservación de la pesca.
Gran demanda de productos pesqueros en hoteles y restaurantes	Desconocimiento sobre temas de sostenibilidad.
Existencia de asociaciones y cooperativas	La flota no está en condiciones óptimas.
Presencia de ONG's especializadas en el manejo de los recursos.	Falta de visión de negocios.
	Falta de liderazgo y cohesión de grupo.
	Difícil acceso a los puertos.
	Actividad utilizada mayormente para subsistencia.
	Limitación para toma de decisiones.

Tabla 2 (Continuación...)

Análisis FODA de la actividad pesquera del Oriente Chiricano

Oportunidades	Amenazas
Capacitaciones. Implementación de valor agregado a productos pesqueros.	Alto costo del combustible.
Proyectos de desarrollo provincial.	Competencia de embarcaciones camaroneras y extranjeras.
Apoyo de entidades gubernamentales y extranjeras.	Leyes injustas.
Generación de empleos.	Deterioro ambiental.
	Falta de credibilidad en las acciones gubernamentales y otras entidades.
	Normas de control ambiental excesivamente rigurosas.

Fuente: Oliver, I. (2016)

Con la información planteada en la tabla anterior, se procede a pulir la propuesta, tomando en cuenta datos obtenidos mediante respuestas espontáneas de los encuestados y entrevistados. También se pudo obtener datos por medio de observación al momento de visitar los puertos y lugares de estudio del Oriente Chiricano; datos complementarios fueron extraídos de la bibliografía consultada a lo largo de la investigación.

Propuesta

Con los resultados obtenidos en la investigación, a través de las encuestas aplicadas a los pescadores y las entrevistas realizadas a los Presidentes de las Cooperativas y Asociación de Pescadores del Oriente Chiricano,



han permitido detectar rápidamente cuáles son los aspectos que se deben mejorar, entre los que se puede mencionar:

- Capacitación en el proceso de pesca y comercialización del producto.
- Actualización en equipos y material para la pesca.
- Mejoramiento de la gestión organizacional.
- Sensibilización y motivación para la participación de los pescadores artesanales en el manejo de buenas prácticas logísticas para la óptima conservación y comercialización de los productos pesqueros.

Este manual se enfoca en la capacitación de técnicas y proceso de pesca y comercialización del producto, que permitan mantener la armonía entre la naturaleza y las necesidades de crecimiento comercial en esta zona del país.

También se requiere que los pescadores cuenten con las herramientas y equipos que contribuyan con el manejo de las buenas prácticas logísticas, para la óptima conservación y comercialización de los productos pesqueros.

La correcta manipulación y el control de la calidad de los productos de la pesca artesanal constituyen elementos fundamentales para mejorar la eficiencia en la comercialización de estos productos. Una comercialización eficiente es indispensable para el crecimiento del consumo en nuestra región.

Agradecimiento

Mi más sincero agradecimiento a todos los pescadores del Oriente Chiricano, por su disposición para llenar las encuestas; a los presidentes de las cooperativas de pescadores de esta zona y al Sr. Vicente Del Cid, de la Fundación Mar Viva, por toda la información suministrada para cumplir con éxito los objetivos de la investigación.

A mis asesores de Tesis, por sus atinados consejos y toda la orientación brindada. Dios les bendiga en gran manera y les permita seguir trabajando con la misma motivación y esmero de siempre.

Referencias

- APEDE (2014). *Visión Chiriquí 2025: Estrategia para el Desarrollo Sostenible de Chiriquí*. Panamá.
- Durán, I. L. (2012). *Resultados de Gestión Proyecto de Pesca BID-CMAR Panamá*. Panamá: Cross Market Ltda.
- Meneses, I. (2010). *Análisis histórico e institucional del sector pesquero de Panamá*. Panamá.
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (31 de Octubre de 1995). *Código de Conducta para la Pesca Responsable*. Obtenido de <http://www.fao.org/docrep/005/V9878/S/V9878S00.HTM>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. (2002). *Datos Generales de la Pesca en Panamá*. Obtenido de <http://www.fao.org/fi/oldsite/FCP/es/PAN/profile.htm>
- Procolombia. (2014). *Logística de perecederos y cadena de frío en Colombia*.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CHIRIQUÍ

LICENCIATURA EN ECONOMÍA

¿Qué es ser economista?

Un economista es un científico social especializado en la asignación de recursos productivos y productividad en sus aspectos teóricos y aplicados, cuyo campo de acción comprende: dirigir, administrar y asesorar en materia económica y aspectos financieros pertinentes a instituciones comerciales, industriales, extractivas, agropecuarias, de servicios y en general a aquellas que se desenvuelven en la esfera económica privada, pública y mixta.

¿Por qué se necesitan economistas en el país?

Porque en los contratos que celebre el Estado y las Instituciones Estatales o Mixtas con personas jurídicas nacionales o extranjeras; sobre asuntos de economía, finanzas o econometría, tendrán participación los economistas nacionales. Será obligatoria la opinión refrendada de los economistas de las instituciones estatales o mixtas partícipes y se harán constar las opiniones de los economistas designados discrecionalmente por la empresa privada.

Los análisis económicos y financieros, análisis económicos de mercado, evaluación económica de proyectos y similares que sean presentados a instituciones oficiales o mixtas, deberán contar con la participación y refrendo por un economista idóneo, según lo dispuesto por la Ley.

¿Qué hace un economista?

Un economista puede ejercer como gerente, administrador, director, asesor, consultor, analista, planificador, gestor de proyectos. Un economista emprendedor es la persona más competente para gestar su propia empresa.

Fuente: Ley 7 de 1981, por la cual se regula el ejercicio de la profesión de economista en todo el territorio nacional.

WWW
www.unachi.ac.pa/
feconomia


unachi.economia
@unachi.ac.pa

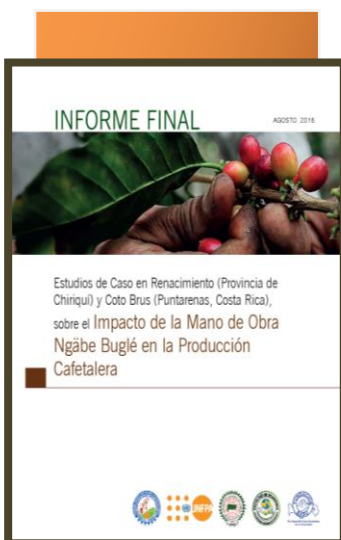

Fac. Economía
UNACHI


Facultad de
Economía
UNACHI

 730-5300
ext. 6601

INVESTIGACIÓN

ESTUDIOS DE CASO EN RENACIMIENTO (PROVINCIA DE CHIRIQUÍ) Y COTO BRUS (PUNTARENAS, COSTA RICA), SOBRE EL IMPACTO DE LA MANO DE OBRA NGÄBE BUGLÉ EN LA PRODUCCIÓN CAFETALERA



ALGUNAS CONCLUSIONES...

1. La importancia de la mano de obra Ngäbe Buglé en la estructura de costos de la actividad cafetalera juega papeles muy relevantes tanto en Costa Rica como en Panamá, aunque en éste último la actividad tiene una mayor dependencia de dicha mano de obra.
2. Son más de 4 millones de dólares en egresos de mano de obra Ngäbe Buglé en el área de Renacimiento. La falta de políticas que incentiven o fortalezcan la disponibilidad de mano de obra, puede acarrear transformaciones culturales, sociales, económicas y ambientales que cambian el escenario productivo de la región o peor aún su desaparición.
3. La transformación de escenarios productivos que reemplacen al café, puede tener impactos ambientales significativos, los cuales deben ser debidamente evaluados tanto por autoridades como por productores.
4. Según censo agropecuario de 2011, existen 1,090 explotaciones, concentradas principalmente entre Río Sereno, Monte Lirio y Santa Clara, con una superficie de impacto de 2,963.64 hectáreas.
5. Hay una percepción de impacto negativo de políticas de subsidio, en la disponibilidad de mano de obra, pues ahora el trabajador Ngäbe obtiene ingresos sin mucho esfuerzo (según productores de café) y está llegando más población joven que no tiene acceso a estos subsidios, pero estos son menos responsables y tienen menos experiencia.
6. En el tema de manejo de relaciones obrero patronales en Costa Rica el ICAFE ha adelantado negociaciones con la CSS que pueden servir de referencia al modelo Panameño. Estos modelos se soportan en una estructura gremial, que consideramos APRE puede llevar adelante. Se propone en este tema, intercambios de experiencia entre estos entes gremiales.

Diseñado y auspiciado por:





+ | LA FALTA DE PUENTES PEATONALES EN LA VÍA DAVID – BUGABA, EMPAÑA EL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA PROVINCIA DE CHIRIQUÍ

Por: Ángel Frago | Docente de la Escuela de Logística de la Facultad de Economía de la Universidad Autónoma de Chiriquí (UNACHI)

e-mail: afrago07@hotmail.com

Recibido: Mayo de 2017

Aceptado: Junio de 2017.

Resumen

El crecimiento económico que en los últimos años se está dando en la provincia de Chiriquí, es bastante positivo, pero eso exige modificar ciertos esquemas y planes para mejorar y mantener la calidad de vida de cada habitante. Algunos de los puntos de crecimiento a mencionar respecto de la provincia tenemos: uno de los más altos porcentajes en ventas de autos a nivel nacional, inversión de nuevos negocios, construcción de centros comerciales, construcción de nuevos residenciales, entre otros. El tramo de la carretera Interamericana David-Bugaba, definitivamente no es la excepción de este crecimiento. El alto flujo vehicular ha ido en completo aumento, es por esto que surge la necesidad de los puentes peatonales en esta área, con el fin de brindarle una mayor seguridad a cada habitante que realiza frecuentemente el paso por esta vía

Palabras claves: puente peatonal, crecimiento económico, carretera interamericana.

Abstract

The economic growth that is taking place in the province of Chiriquí in recent years is quite positive, but that requires to improve certain schemes and plans to develop and maintain the quality of life of each inhabitant. Some of the growth points to mention about the province are: one of the highest percentages in car sales nationwide, new business investment, shopping center construction, residential construction, among others. The segment of the Pan-American Highway David –Bugaba; is definitely not the exception to this growth. The high traffic flow has been increasing, which is why there is a need for pedestrian bridges in this area, in order to provide greater security to every inhabitant who frequently crosses this route.

Keywords: pedestrian Bridge, economic growth, Pan-American highway.



Planteamiento del problema

El uso de puentes o pasos peatonales es primordial para la seguridad de todas las personas y de todos los agentes de la seguridad vial. “Un minuto de tu tiempo te puede salvar la vida”, este es el mensaje que normalmente se tiene para las personas que todos los días transitan o utilizan un paso peatonal en cualquier momento de su recorrido. Sin embargo, para que el mensaje sea asimilado, es necesario uno de los elementos esenciales, que es la presencia de los puentes peatonales.

El tráfico constante de autos, que muestra la vía hacia y desde la ciudad de David, aparentemente es bueno, ya que va en aumento; sin embargo, eso obliga a adecuar algunos programas y planes para mejorar y mantener la calidad de vida, y la seguridad de cada uno de sus habitantes. Es trascendente recordar que los peatones son parte del grupo más vulnerable de sufrir un accidente de tránsito. Por eso, es importante el uso de puentes peatonales cuando este sea el medio para cruzar la calle y así evitar una tragedia que se puede prevenir desde el autocuidado y la toma asertiva de decisiones.

El número de autos en una región es uno de los puntos que determina o indica cómo está distribuida la riqueza, o cuánto se ha desarrollado la zona.

En ese sentido, según la Asociación de Distribuidores de Automóviles de Panamá (**ADAP**), la provincia del interior donde se venden más vehículos es Chiriquí.

Según datos estadísticos suministrados por el departamento de Tesorería del Municipio de David, en 2016 se distribuyeron 32,825 placas, de esta última cantidad, unas 2993 fueron placas nuevas.

Podemos también notar, que en este trayecto se cuenta con la presencia del centro comercial Chiriquí Mall, con un considerable número de locales o negocios dentro de este recinto, vemos la presencia de dos de los más grandes colegios y/o escuelas particulares de la provincia como lo son: el colegio Instituto Panamericano (IPA) con aproximadamente una matrícula de 820 alumnos, y el colegio Adventista con alrededor de 700. Aunado a esto también se agrega la presencia de decenas de empresas tales como Papelera Istmeña, Dicarina, La Doña, Cervecería del Barú, entre otras, definitivamente con un gran número de colaboradores que son parte de este grupo de negocios.

Otra situación que produce el tranque vehicular es el notable crecimiento urbanístico de la zona; e hace evidente el movimiento vehicular en las entradas de los residenciales de La Arboleda, El Robledal, Vista Verde, Los cruces en las entradas de San Carlos, Bágala, Boquerón y la entrada de Bugaba. Se pudo notar la dilatación del flujo vehicular durante la entrada del colegio Adventista en hora de aproximadamente 1:30 pm. Esto último es por la necesidad de los alumnos en realizar el cruce de calle hacia la vía David.

Las personas que diariamente utilizan la vía David- Bugaba, independientemente en autos

particulares, bus o cualquier otro medio de transporte reconocen que el flujo de personas en estos cruces se agrava en horas de la mañana y pasado de medio día (en relación a los colegios); sin embargo en los otros puntos o entradas es común de igual manera en las mañanas y durante las horas de la tarde.

El pasado lunes 29 de mayo, en el cruce de Bágala, ocurrió un accidente en donde perdió la vida un ciudadano. Según las personas que observaron el atropello, el individuo (fallecido) iba a realizar el cruce en su bicicleta, pero la presencia de otras personas que se encontraban entre ambas vías esperando la oportunidad también para realizar el cruce caminando, le impidieron notar que hacia David iba una motocicleta, al no tener una visión clara aparentemente se confió y realizó el cruce, siendo embestido por la motocicleta.

Este es simplemente un caso a mencionar, pero las personas que frecuentemente utilizan la vía conocen el riesgo o la vulnerabilidad que representa para los peatones, la ausencia de puentes peatonales en estos puntos tan críticos.

Como todos sabemos en esta vía se cuenta con dos (2) puentes peatonales ubicados en la Universidad Autónoma de Chiriquí y en el Hospital Regional Rafael Hernández. Son varios los puntos en donde existe la necesidad de estos puentes, aquí solamente hemos hecho una mención breve de los puntos aparentemente más claros.

Lo preocupante y que ya es conocimiento de muchos chiricanos, es el constante crecimiento de

nuevos residenciales en la cual varios de estos proyectos se estarán llevando a cabo en el trayecto al cual nos hemos referido en este escrito.

Algunos de los puntos tomados en cuenta al momento de optar por la construcción de un puente peatonal son: flujo vehicular, los cruces, hospitales, colegios, centros comerciales, número de carriles en la vía.

Actualmente, también se espera el reacondicionamiento comercial del área de Barú. Esto, sin duda incrementará el flujo vehicular por la vía en mención. Es por ello la importancia de incluir los puentes peatonales en todos los proyectos de construcción, enfocados sobre todo para salvaguardar la seguridad de los peatones.

Para conocer la opinión de los usuarios, se levantó una encuesta a 45 personas, de las cuales 39 (86.7 %) están de acuerdo en que existe la necesidad de los puentes peatonales, 5 personas (11.1%) están en desacuerdo. Estos resultados indican que las personas conocen la problemática existente (Figura 1).

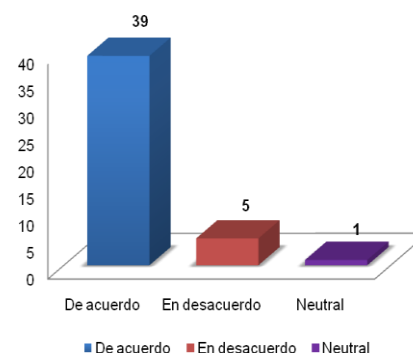


Figura 1: ¿Considera necesario los puentes peatonales?

Fuente: Encuesta aplicada por el autor.



32 personas (71.1%), nos informaron que nunca observan la presencia de unidades de tránsito en estos cruces. 10 de ellos (22.2 %) respondieron que a veces. Aquí podemos notar que la percepción de las personas es que existe muy poco interés de las autoridades, para acudir al paso de estos cruces (Figura 2).

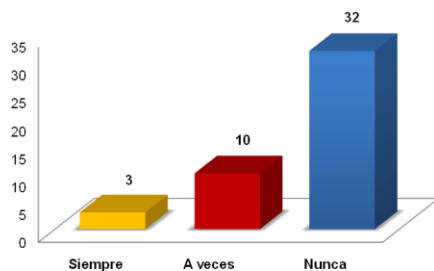


Figura 2: ¿Nota la presencia de unidades de tránsito en estos cruces?

Fuente: Encuesta aplicada por el autor.

Con la finalidad de percibir las recomendaciones de las personas, vimos que 38 personas (84.4%) coinciden que en todos los proyectos situados a lo largo o en zonas adyacentes a esta vía, se debe incluir un plan inmediato de construcción de puente peatonal. 7 personas (15.6%) consideran que no es necesario incluirlos en la fase de los proyectos (Figura 3).

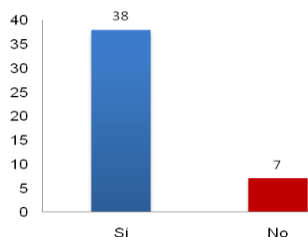


Figura 3: ¿Considera adecuado incluir los PP en todo proyecto vial?

Fuente: Encuesta aplicada.

Conclusiones

Es importante reconocer la insatisfacción y preocupación que de manera pasiva, muestran los residentes que diariamente utilizan la vía de la provincia de Chiriquí para cada uno de sus destinos cotidianos. La vida humana es el activo más importante de todo hogar, empresa y lugar. Con la debilidad que presenta la vía, en relación a los pasos elevados, lastimosamente se pone en juego la vida de cada una de las personas que realizan estos cruces de manera inadecuada, pero como única manera de poder hacerlo.

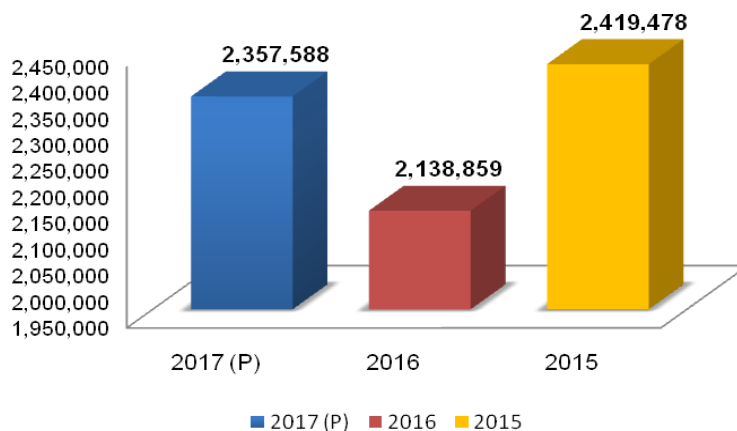
Referencias

Madrid, M. y Vásquez, J. (12 de abril de 2013). Parque vehicular chiricano, en constante crecimiento. Panamá América. Recuperado de <http://www.panamaamerica.com.pa/content/parque-vehicular-chiricano-en-constante-crecimiento>

Vásquez, J.(29 de abril de 2015). Crecimiento obliga cambios viales en la ciudad de David. Panamá América. Recuperado de <http://www.panamaamerica.com.pa/provincias/crecimiento-obliga-cambios-viales-en-la-ciudad-de-david-974292>

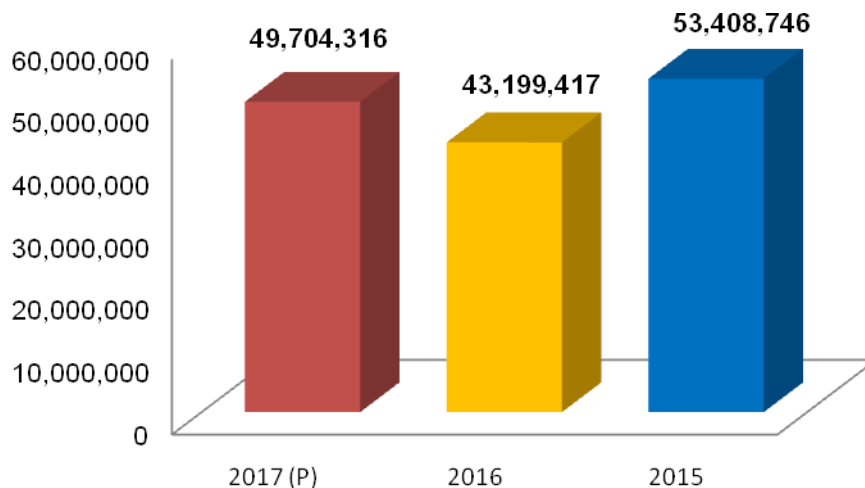
indicadores

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (EN UNIDADES) EN EL SECTOR PORTUARIO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ - 2015-2017(P)



Fuente: Autoridad Marítima de Panamá. Indicadores Marítimos Portuarios.

MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS MÉTRICAS EN EL SECTOR PORTUARIO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ - 2015-2017(P)



Fuente: Autoridad Marítima de Panamá. Indicadores Marítimos Portuarios.



+ | IMPORTACIÓN DE FERTILIZANTES SINTÉTICOS EN LA REPÚBLICA DE PANAMÁ

Por: Heriberto Franco Ávila |Dr. Investigador, Vicerrectoría de Investigación y Posgrado, Universidad Autónoma de Chiriquí.

e-mail: heriberto.franco@unachi.ac.pa

Recibido: Junio de 2017.

Aceptado: Julio de 2017

Resumen

El aumento acelerado de la población mundial, demandante de alimentos, ha provocado un aumento en la producción y comercialización de fertilizantes sintéticos, con el objetivo de obtener un mayor rendimiento por hectárea de cultivo. El objetivo de este artículo es realizar un análisis de la situación de los fertilizantes en el mundo y la importación de estos productos en Panamá. Se realizó una revisión documental de las bases de datos del Banco Mundial, Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), Contraloría General de la República de Panamá y documentos relacionados con el tema. Se encontró que el principal importador de fertilizantes en Panamá, es Costa Rica, a pesar de no ser un país productor de los mismos. Además, Panamá es uno de los países de Centroamérica que menor cantidad aplica de fertilizantes por hectárea de cultivo.

Palabras claves: Agricultura, cultivos, demanda, fertilizantes, suelos, transporte

Abstract

The rapid increase in the world population, a food demand, has led to an increase in the production and commercialization of synthetic fertilizers, in order to obtain a higher yield per hectare of crop. The objective of this article is to perform an analysis of the situation of fertilizers in the world and the importation of these products in Panama. A documentary review of the databases of the World Bank, the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), the Office of the Comptroller General of the Republic of Panama and documents related to the subject was carried out. It was found that the main importer of fertilizers in Panama is Costa Rica, despite not being a producer country. In addition, Panama is one of the countries of Central America that applies the least amount of fertilizer per hectare of crop.

Keywords: Agriculture, Crop, demand, fertilizers, soil, transportation.

Fertilizantes sintéticos: El uso de fertilizantes sintéticos, se ha incrementado en el mundo, debido al aumento de la población, que demanda una mayor producción de alimentos por área de cultivo. La desertificación de los suelos, debido a la deforestación y uso de prácticas agropecuarias inadecuadas, incide en la mayor demanda de fertilizantes para incrementar la producción agropecuaria. A través del proceso de fertilización de los cultivos, se aportan los principales tipos de nutrientes para el desarrollo óptimo de las plantas; los cuales son de tres tipos:

1-Macronutrientes: Nitrógeno (N), Fósforo (P) y Potasio (K). Los macronutrientes son los nutrientes de mayor uso en el agro.

2-Micronutrientes: Boro (B), Cloro (Cl), Cobre (Cu), Hierro (Fe), Manganeseo (Mn), Molibdeno (Mo) y Zinc (Zn); se requieren en pequeñas cantidades.

3-Nutrientes secundarios: Calcio (Ca), Magnesio (Mg) y Azufre (S); se utilizan en cantidades moderadas.

En Centroamérica el país que utiliza mayor cantidad de fertilizantes sintético por hectárea de cultivo, es Costa Rica (870.47 kg/há.); el promedio mundial es de 138.04 kg/há.; en Panamá se aplican 70.12 kg/ há. cultivada (Banco Mundial, 2017). Costa Rica utiliza 12 veces más fertilizantes que Panamá por hectárea de cultivo. Una de las consecuencias de la aplicación de fertilizantes en los cultivos, es la escorrentía de nutrientes, especialmente fósforo y nitrógeno, que da lugar a la eutrofización de las aguas, generando el crecimiento

excesivo de algas, lo que da lugar a la desoxigenación del agua, mortandad de peces y mal olor en el agua; otro problema producido por el uso de fertilizantes es la lixiviación del nitrato hacia las aguas subterráneas (FAO, 1997). En la Figura 1, se presenta el gráfico de barras en donde se compara el uso de fertilizantes en los países centroamericanos.

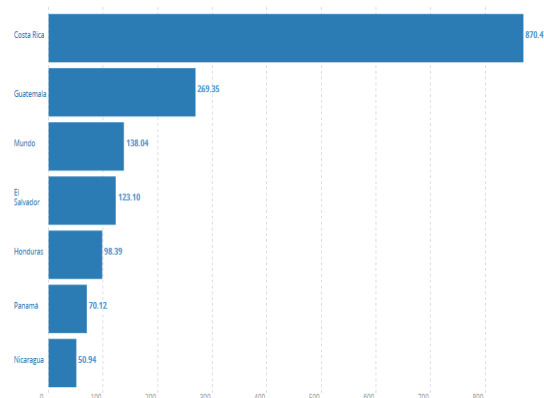


Figura 1: Aplicación de fertilizantes sintéticos (kilogramos/hectárea de cultivo) en Centro América.

Fuente: Banco Mundial.

Según FAO, 2015, se prevé un aumento en la demanda de fertilizantes ($N+P_2O_5 + K_2O$) de 200 500 000 toneladas métricas en el año 2018. La tasa anual de crecimiento de la demanda de fertilizantes para América Latina y el Caribe es de 3.3% para fertilizantes nitrogenados (N), 3,6% para fertilizantes fosfatados (P_2O_5) y 3.0% para fertilizantes de potasio (K_2O). En la Figura 2, se muestra la demanda de fertilizantes de 2014 a 2018.

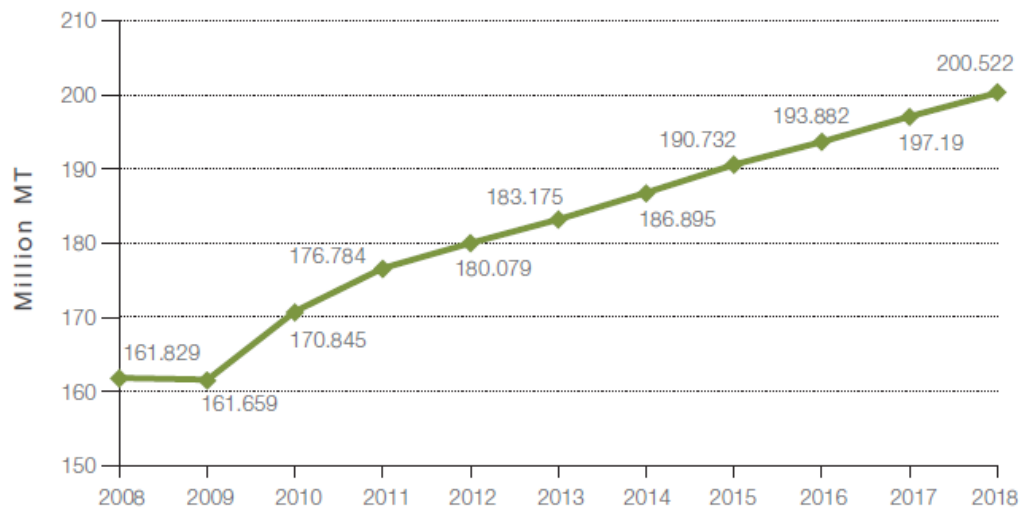


Figura 2: Demanda mundial de fertilizantes (N+P₂O₅ + K₂O) 2008-2018.

Fuente: FAO, 2015.

Principales productores de fertilizantes en el mundo.

La mayor producción mundial de fertilizantes sintéticos, se concentra en 5 países: China (59,000 x 10⁶ kg), USA (16 x 10⁶ kg), India (16,000 x 10⁶ kg), Rusia (15,000 x 10⁶ kg) y Canadá (13,000x 10⁶ kg). La producción de fertilizantes, dependen de razones como: disponibilidad a la materia prima (petróleo, gas natural, minas)aportaciones de capital, presencia de economías de escala e inversiones a largo plazo, condiciones especiales a empresas productoras en determinados países, en los cuales mantienen el monopolio de la producción (ALTAIR, 2014). En relación con los países que consumen más fertilizantes, se encuentran: China (214,854 x 10⁶

kg), India (102,144 x 10⁶ kg), USA (80,424 x 10⁶ kg) y Brasil (51,353x 10⁶ kg).

Importación de fertilizantes en Panamá

En Panamá se importa el 100% de los fertilizantes que se utilizan en la producción agrícola, al carecer de materias primas para la producción de estos compuestos. Según la Contraloría General de la República de Panamá, en el año 2016 se importaron 131, 442, 096 kilogramos de fertilizantes, con un valor de importación de (B/.) 53,274, 759.0 (INEC, 2016). Los fertilizantes importados comprenden 20 tipos, dependiendo los compuestos y formulación química, estas formulaciones químicas incluyen la urea, nitratos de amonio, fosfatos y potasio. En la Tabla 1, se presentan los principales países importadores de fertilizantes en Panamá.



Tabla 1
Principales países importadores de fertilizantes en Panamá

Importador	Peso (kg)	Valor de la importación (B/.)
Costa Rica	29,430,561	14,739,266
China	27,198,082	8,417,149
Rusia	10,812,370	4,184,205
Estados Unidos de América	9,751,384	4,302,335
Canadá	8,193,465	2,420,344
España	398,313	1,397,945
Guatemala	2,009,195	1,217,741
México	863, 857	1,012,146
Países Bajos	2,447,600	931,386

Fuente: Contraloría General de la República de Panamá, 2016

Se puede deducir a partir de la información contenida en la Tabla 1, que Costa Rica, es el país de donde se importa la mayor cantidad de fertilizantes sintéticos, sin embargo, Costa Rica no es un país productor de fertilizantes, por lo tanto, el país de origen del producto debe ser otro. Por otra parte, China, Rusia y Estados Unidos de América, países que pertenecen al grupo de los principales productores de fertilizantes, son los otros países de donde se importa la mayor cantidad de fertilizantes.

Conclusiones

A pesar de la disminución que ha experimentado la producción agrícola en los últimos años en la República de Panamá, se importan más de 131 millones de kilogramos de fertilizantes sintéticos, representando en términos económicos una fuga de divisas de

más de 53 millones de dólares anuales.

Se vislumbra que China Continental, en la actualidad, segundo importador de fertilizantes en Panamá, con el establecimiento de relaciones diplomáticas, se convierta en el principal importador de fertilizantes sintéticos en Panamá, aprovechando la existencia de un sistema de logística y transporte, en el cual el Canal de Panamá y los puertos marítimos, son las estructuras principales para la importación de fertilizantes. El sistema agrícola panameño deberá invertir tiempo y recursos para desarrollar sistemas de producción agrícolas innovadores, que no dependan completamente de la importación de fertilizantes, para poder asegurar la soberanía alimentaria.

Referencias

- Altair.2016. *Estudio sectorial fertilizantes*. Comunidad Valenciana, España. Recuperado de <http://www.altair-consultores.com/sites/default/files/Estudio%20Sectorial%20Fertilizantes%20y%20Agronutrientes%20ALTAIR.pdf>
- Banco Mundial-DataBank.2017. *Consumo de fertilizantes (kilogramos por hectárea de tierras cultivables)*. Recuperado de <https://datos.bancomundial.org/indicador/AG.CON.FERT.ZS?end=2014&locations=PA-CR-SV-GT-HN-NI&start=2002&view=chart>
- Instituto Nacional de Estadística y Censo-Contraloría General de la República de Panamá. 2016. *Sistema de consulta de estadísticas de comercio exterior*. Recuperado de <http://www.contraloria.gob.pa/inec/ComercioExterior/>
- Ministerio de Desarrollo Agropecuario-Departamento de Agroquímicos.2017. *Fertilizantes con registro comercial en Panamá*. Recuperado de <http://www.mida.gob.pa/upload/documentos/dnsv/agroquimicos/fertilizante.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). 2015. *El uso de fertilizantes sobrepasará los 200 millones de toneladas en 2018*. Recuperado de <http://www.fao.org/news/story/es/item/277654/icode/>
- Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). 1997. *Lucha contra la contaminación agrícola de los recursos hídricos*. E.D. Ongley ed. Burlington. Recuperado de <http://www.fao.org/docrep/W2598S/w2598s00.htm>

Facultad de Economía
UNACHI

Oferta Académica

Especializaciones y Maestrías:

- Estadística Aplicada
- Tecnología y Sistemas de Información Empresarial
- Formulación, Evaluación y Administración de Proyectos
- Diseño de Aulas Virtuales
- Gestión de la Educación Virtual

UNACHI - Facultad de Economía
www.unachi.ac.pa/feconomia
730-5300 ext 6601/6602

Universidad Autónoma de Chiriquí
Institución Acreditada



Plus Economía es una revista académica de carácter social y científico de publicación semestral adscrita al Centro de Investigación en Ciencias Económicas, Estadísticas y de Tecnologías de Información y Comunicación (CICEETIC) de la Facultad de Economía de la Universidad Autónoma de Chiriquí.

El propósito de Plus Economía es servir de espacio para la difusión del conocimiento económico, social, científico y cultural, a través del aporte de autores que amplíen la visión y perspectiva del panorama local, nacional e internacional.

LINEAMIENTOS PARA LA PUBLICACIÓN EN PLUS ECONOMÍA

1. El Comité Editorial no aceptará trabajos presentados que no cumplan con los requisitos de esta lista.
2. Todo trabajo que no cumpla con los requisitos será devuelto a los autores, con las sugerencias de corrección para que el mismo sea aceptado por parte del Comité de la revista.
3. En conjunto con la presentación de los trabajos, se debe hacer llegar al Comité de la Revista, la carta de presentación de los trabajos.
4. Todo trabajo presentado debe ser original e inédito.
5. Para la presentación de los trabajos deberán aplicarse las Normas APA.
6. Los artículos pueden recibirse en Español o Inglés.
7. Los artículos enviados tendrán una extensión mínima de 4 cartillas y máxima de 8.
8. El artículo debe enviarse digitalmente al correo de la revista pluseconomia@unachi.ac.pa
9. Todo trabajo debe presentar el nombre completo y el correo del autor o los autores
10. Para la redacción de los trabajos, el espaciado es de 1.5 líneas. La fuente es arial tamaño 12.
11. Para la publicación de trabajos se aceptan: artículos, informes de congreso, estados del arte, informes técnicos, resúmenes e informes de investigación.
12. **La estructura para artículos de opinión es:**
 1. Título del artículo
 2. Nombre del autor y afiliación (entidad a la que representa)
 3. Resumen (hasta 150 palabras)
 4. Abstract (el resumen en inglés u otro idioma distinto al que se publica el artículo)
 5. Palabras claves (no más de cinco, deben provenir de un tesoro). Plus Economía, emplea los tesauros avalados por la Unesco (<http://databases.unesco.org/thessp/>) . Sin embargo el autor puede usar tesauros especializados en la disciplina en la cual dirige el artículo.
 6. Contenido (máximo 8 cartillas, mínimo 4) . La Comisión Editorial puede hacer excepciones a este lineamiento.
 7. Referencias.
13. **La estructura para artículos de investigación es:**
 1. Título
 2. Nombre del autor y afiliación (entidad a la que representa)
 3. Resumen (hasta 150 palabras)
 4. Abstract (el resumen en Inglés u otro idioma distinto al que se publica el artículo)
 5. Palabras claves (no más de cinco, deben provenir de un tesoro). Plus Economía, emplea los tesauros avalados por la Unesco (<http://databases.unesco.org/thessp/>) . Sin embargo el autor puede usar tesauros especializados en el la disciplina en la cual dirige el artículo.
 6. Introducción
 7. Materiales y métodos (tipo de estudio, población y diseño muestral, técnicas e instrumentos para la recolección de datos, técnicas de análisis)
 8. Resultados
 9. Discusión
 10. Agradecimiento
 11. Referencias.
14. Todo trabajo que cumpla con los requisitos de aprobación será evaluado por un par académico o especialista. El sistema de arbitraje es a través de evaluadores externos. El evaluador es anónimo para el autor.
15. El Comité editorial puede hacer recomendaciones respecto a los artículos de los autores. El autor está en potestad de realizar o no los cambios sugeridos.

Universidad Autónoma de Chiriquí
Institución Acreditada

Facultad de
Economía
UNACHI

Oferta Académica

**Téc. Programación
Empresarial**

**Téc. Estadística y
Asesoría
Económica de la Empresa**

Lic. Banca y Finanzas

Lic. Economía

**Lic. Gestión de Tecnologías
de Información**

**Lic. Logística Integral de
Negocios.**



UNACHI - Facultad de Economía
www.unachi.ac.pa/feconomia
730-5300 ext 6601/6602