



# Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica

Presentación 1: Principales resultados por país - Panamá

29 de julio de 2013

## Contenido

**Introducción y objetivos**

**Análisis de flujos y desempeño logístico**

**Aspiraciones y tendencias de la logística**

**Estrategia y Plan de Acción**

## Contenido

**Introducción y objetivos**

Análisis de flujos y desempeño logístico

Aspiraciones y tendencias de la logística

Estrategia y Plan de Acción

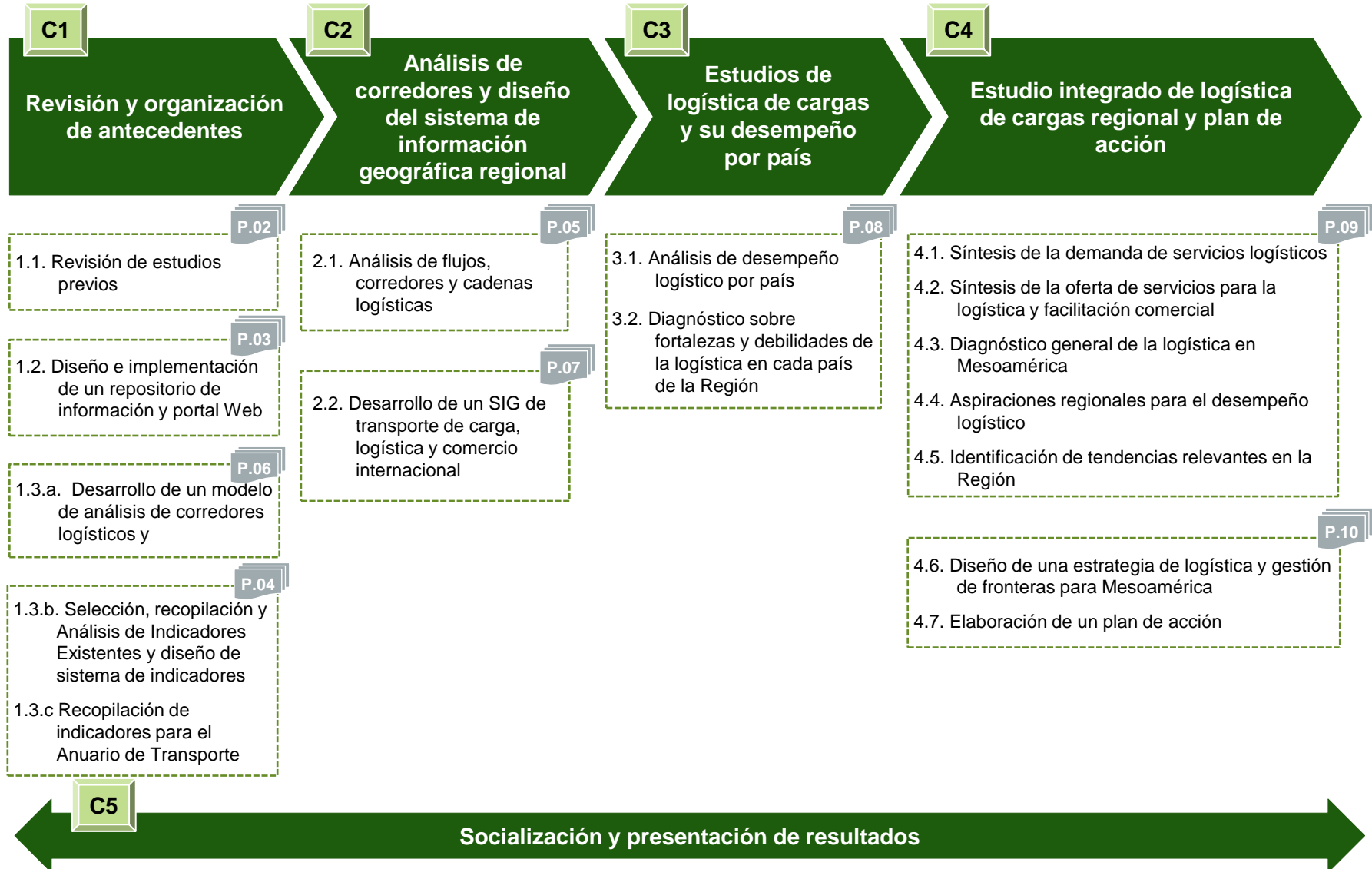
# Objetivos de la Consultoría

## Objetivos generales del proyecto

**Elaborar estudios que sirvan de soporte a la planificación de un sistema de transporte multimodal eficiente y eficaz en Mesoamérica, a través de un análisis exhaustivo de los procesos logísticos, los costos asociados, la infraestructura y los servicios de transporte, los tiempos vinculados al transporte de mercancías, la gestión pública relacionada al comercio internacional y la actividad logística empresarial en la región, como un todo, y en cada uno de los países objeto de estudio**

1. Actividades de partida y soportes tecnológicos:
  - Revisar **antecedentes**, recolectar información básica (estadísticas nacionales y regionales y estudios previos) y diseñar e implementar un repositorio de información en línea
  - Generar un **sistema de indicadores**, para cada uno de los países y para Mesoamérica como un todo, que permita **evaluar el desempeño logístico de los principales corredores de comercio en la Región: identificar oportunidades, cuellos de botella, y medir mejoras en tiempo, costo y confiabilidad basado en tecnología GIS**
2. Análisis integral de la logística mesoamericana
  - **Caracterizar la oferta de servicio de transporte y la estructura de costos de movilización de carga en la región y en cada uno de los países.** Definir una **metodología para el análisis de los costos logísticos** por cadenas de suministro
  - **Diagnóstico de situación de las principales cadenas productivas**
3. Propuestas de medio y largo plazo:
  - Elaborar una **visión de mediano y largo plazo para el desempeño logístico** regional y plan de actuación a nivel regional (acciones, niveles de inversión e instrumentos para cada país)
  - Definir **estrategias de planificación**: medidas de política para mejorar el desempeño y los factores de especialización de los puertos de la región, tendencias de comercio a tomar en cuenta, etc.

# La consultoría se estructura en 4 componentes, que son desarrollados mediante 11 informes



P01. Plan de trabajo | P11. Informe final

## Contenido

Introducción y objetivos

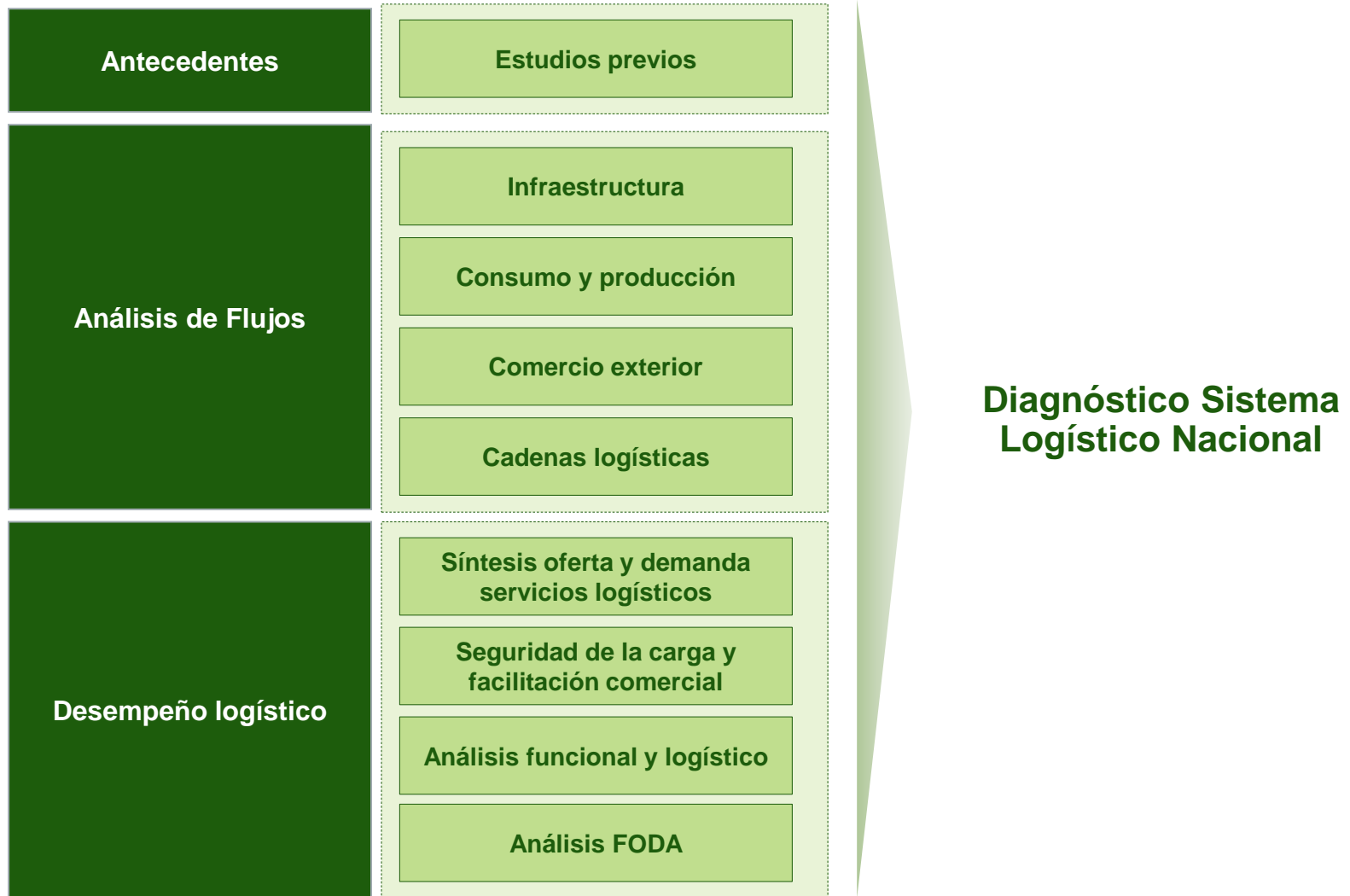
**Análisis de flujos y desempeño logístico**

Aspiraciones y tendencias de la logística

Estrategia y Plan de Acción

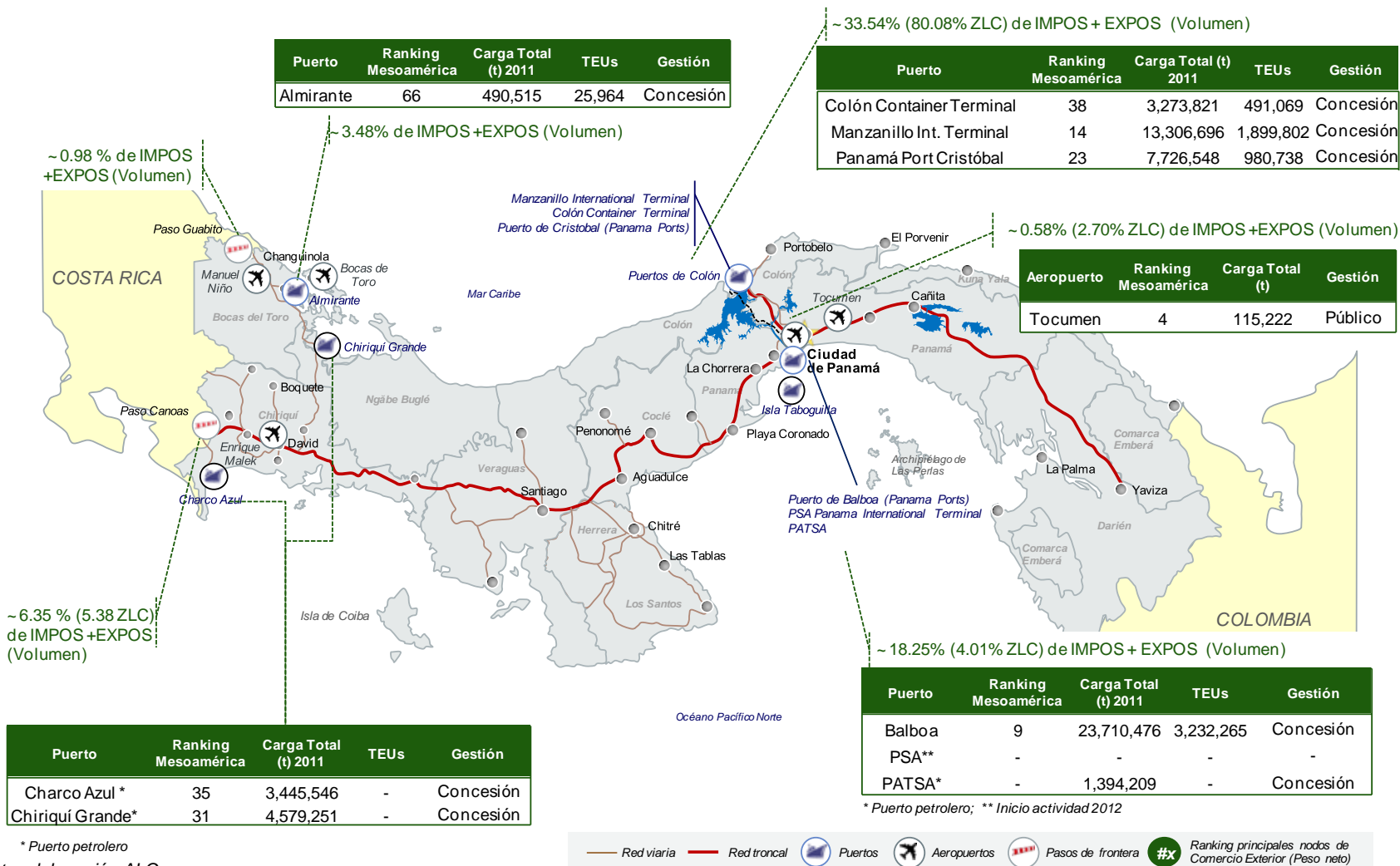
El apartado cubre los aspectos referidos a caracterización socioeconómica y análisis de las cadenas logísticas de la Región y finaliza con un diagnóstico

**Estructura del apartado: contenido**



# La infraestructura de transporte marítimo y aéreo panameñas son de primer nivel, con Tocumen y los puertos del Canal como principales nodos

## Análisis de flujos: infraestructuras



\* Puerto petrolero  
Fuente: elaboración ALG

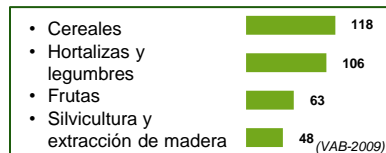


# Con una población altamente concentrada en Ciudad de Panamá y su entorno, la provincia de Panamá concentra el 80% de la producción manufacturera

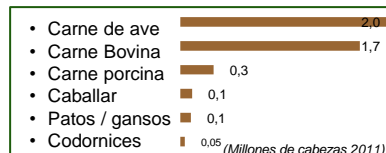
## Análisis de flujos: consumo y producción



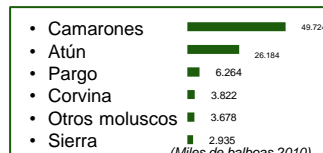
### Producción agrícola



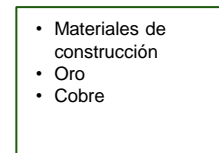
### Producción pecuaria



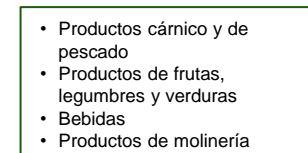
### Producción pesquera



### Producción pesquera



### Producción pesquera

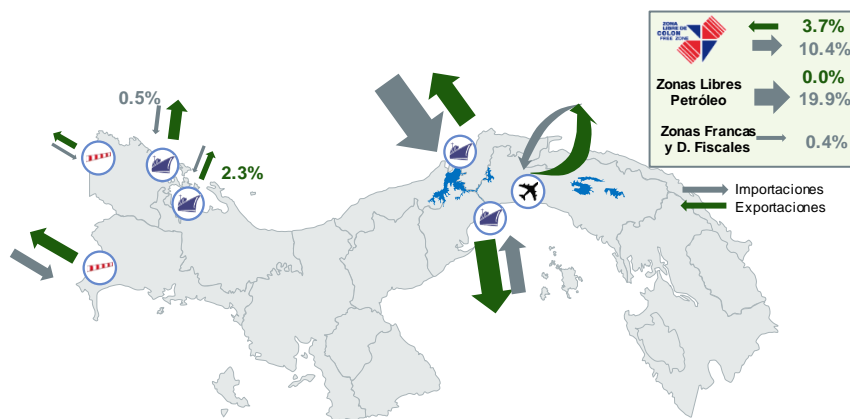


# El comercio exterior panameño está fuertemente influenciado por los intercambios en la Zona Libre de Colón, siendo el aporte nacional reducido

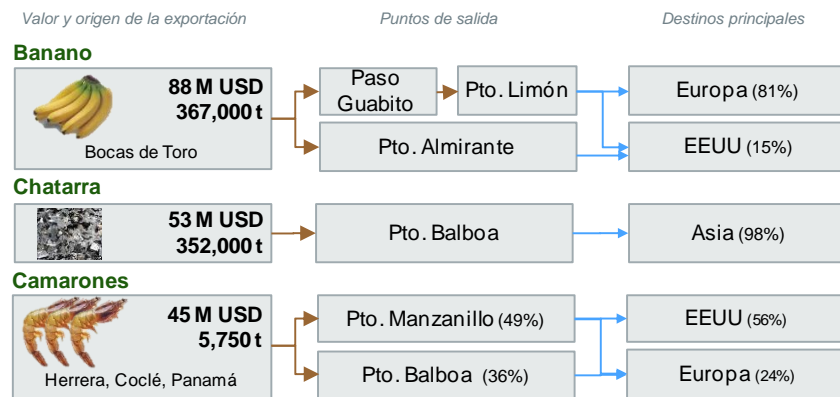
## Análisis de flujos: comercio exterior



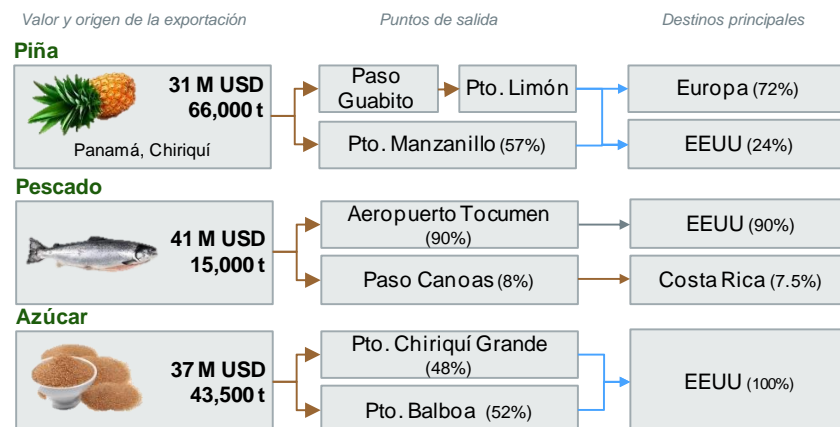
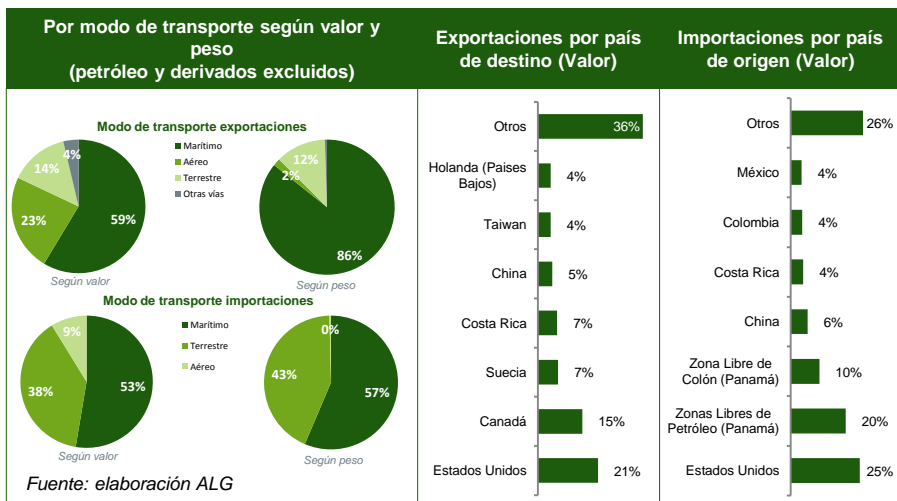
Puntos de entrada por valor



Mapa de flujos comerciales intrarregionales



Modo de transporte y destinos del comercio exterior de Panamá



\* Se excluye el análisis los metales preciosos y los combustibles por su reducida relevancia en términos logísticos para el estudio

\* Se excluye el análisis del oro por su reducida relevancia en términos logísticos para el estudio

# Las cadenas analizadas reflejan la dualidad entre la producción nacional y la redistribución de flujos que se da en la Zona Libre de Colón

## Análisis de flujos: cadenas logísticas



### Cadenas logísticas principales en Panamá

País: Panamá	
<b>Principales cadenas productivas nacionales:</b>	
Alimentos y bebidas	Carne Bovina
Materiales de construcción	Lácteos y derivados
Productos de edición	Pescado
Químicos	Azúcar
<b>Principales cadenas nacionales de comercio exterior:</b>	
<b>Importaciones</b>	<b>Exportaciones</b>
Antibióticos	Antibióticos (ZLC)
Medicamentos	Medicamentos
Turismos y vehículos de carga	Calzado (ZLC)
Calzado	Perfumes (ZLC)
Manufactura textil	Manufactura textil (ZLC)
<b>Principales cadenas mesoamericanas:</b>	
Medicamentos	Carne bovina
Pescado	Lácteos y derivados
Papel y prensa	Calzado (ZLC)
Envases de papel y cartón	Productos de belleza y cosméticos (ZLC)
Depósitos de aluminio	Monitores y proyectores (ZLC)
Textil y confecciones (ZLC)	

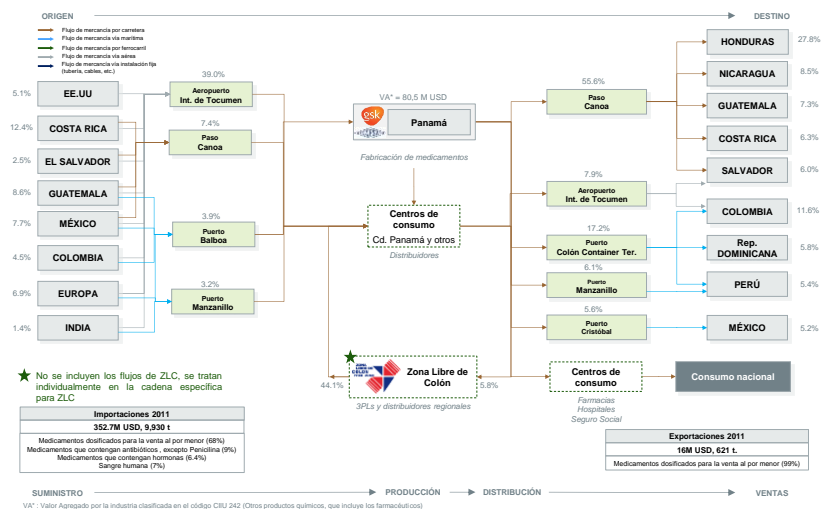
Las cadenas seleccionadas representan el 40% del total de exportaciones de Panamá a Mesoamérica, y el 64% de las exportaciones totales del país

Fuente: elaboración ALG en base a BBDD de comercio exterior (2011) y UNCOMPTRADE 2011

### Ejemplo ilustrativo de análisis de cadenas



Fuente: elaboración ALG



# La actividad productiva y logística panameña se concentra en la mitad occidental de Panamá

## Análisis de flujos: circuitos de carga



- La actividad de **transporte de carga interna** se desarrolla tanto por **carretera como por ferrocarril**, centrándose este último modo de forma casi exclusiva en las operaciones de trasbordo de contenedores

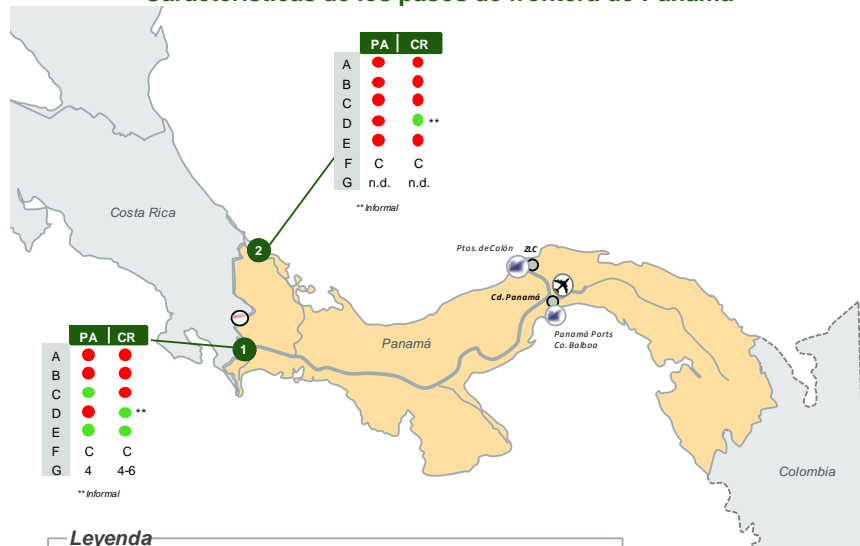
- Destacan los **flujos entre Panamá y Colón**, además de los flujos **desde y hacia la frontera de Paso Canoas**, pasando por David
- El **transporte internacional** refleja, sin embargo, un **predominio del uso del modo marítimo**

# La oferta de servicios logísticos al transporte internacional de mercancías ofrecido por Panamá se puede considerar de clase mundial

## Desempeño logístico: síntesis oferta y demanda servicios logísticos y facilitación comercial



### Características de los pasos de frontera de Panamá



#### Leyenda

A. Zona primaria segregada (S/N)	xx	xx	⊗	Pples. fronteras
B. Carril separado TIM (S/N)			○	Otras fronteras
C. Doble carril en los accesos (S/N)			●	NO
D. Estacionamiento camiones (S/N)			●	SI
E. Implementación de TIM			Y	Yuxtapuesta
F. Aduana especial (tipo)			I	Integrada
G. Tiempo medio de espera (horas)			C	Convencional

Fuente: elaboración ALG

### Seguridad de la carga y gestión fronteriza

- No se identifica en el país **ninguna zona con problemáticas reiteradas** relacionadas con la inseguridad en el transporte carretero
- El paso fronterizo de **Paso Canoas** cuenta ya con el **sistema TIM**. No obstante, se ha constatado que se siguen aplicando los procedimientos anteriores a la implementación de TIM

### Análisis de oferta y demanda de los servicios logísticos

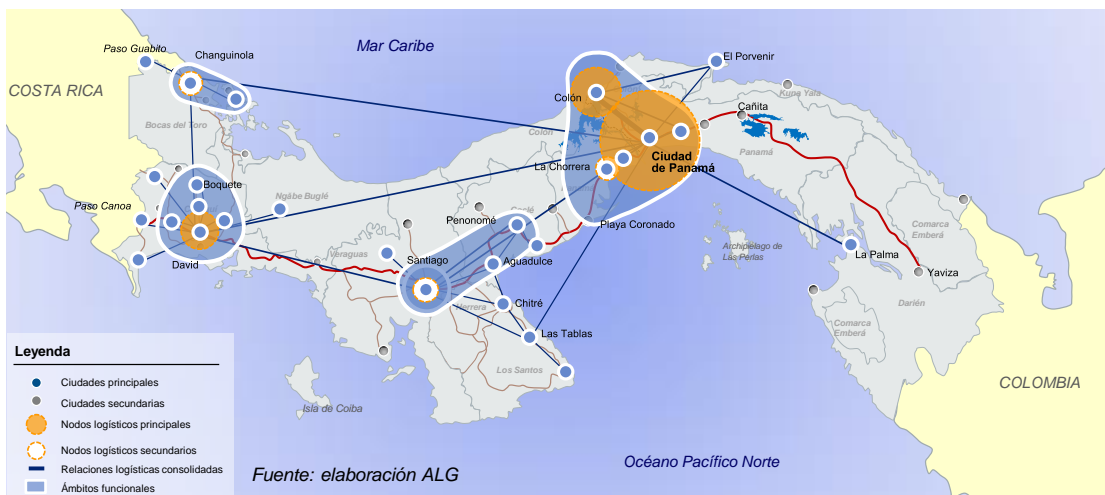
- En la demanda de servicios de logística, **la carga internacional es usuaria** intensiva de los servicios marítimos, aéreos y de transporte terrestre **en la zona canalera**
- La demanda de servicios en la logística centroamericana se encuentra caracterizada por la elevada demanda de transporte terrestre desde la Zona Canalera a Costa Rica, Nicaragua y el Triángulo Norte Centroamericano
- La **demandas de servicios logísticos nacionales es menos exigente en términos de calidad** y de poca importancia relativa
- En relación a la oferta de servicios marítimos, el país cuenta con **más de 20 navieras**, con servicios a todo el mundo
- En el transporte aéreo, el **Aeropuerto de Tocumen** cuenta con servicios de **transporte aéreo internacional de carga** a los principales aeropuertos de América y Europa
- La oferta de transporte terrestre en la Zona Libre de Colón está condicionada a aquellos operadores y empresas de transporte con permiso que les habilite el acceso a dicha Zona
- La oferta de operadores logísticos y 3PLs es diversa y de primer nivel internacional

# La actividad logística se concentra mayormente en el eje transístmico formado por los corredores húmedos y secos entre ambos océanos

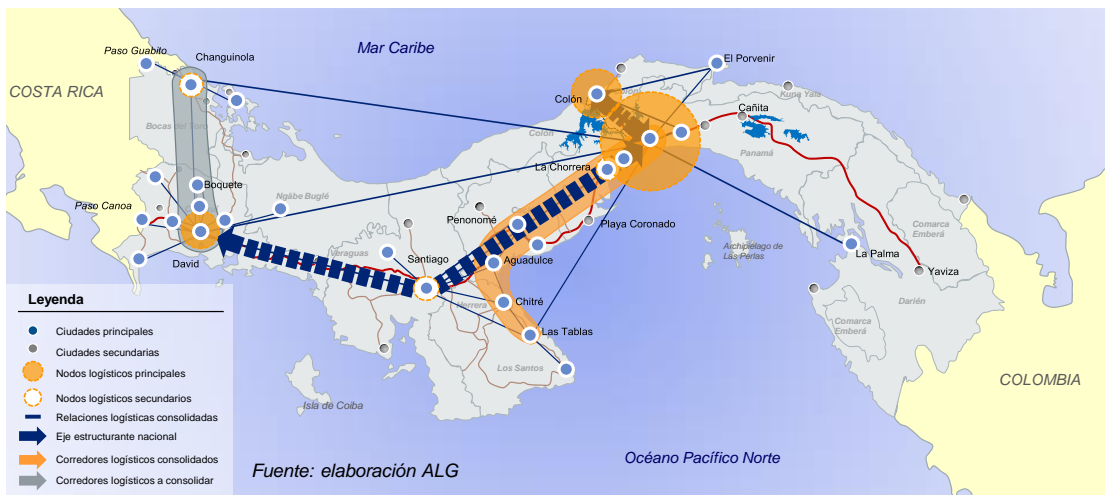
## Desempeño logístico: mapa funcional y logístico



### Ámbitos logísticos



### Corredores logísticos



### Análisis funcional

- La **Ciudad de Panamá** y su entorno constituyen el **principal nodo logístico** del país, aglutinando la actividad productiva, de **consumo y logística** de la capital del país
- El segundo nodo logístico principal es la ciudad de Colón, especialmente vinculada a la actividad derivada del Canal de Panamá, los puertos del Atlántico y la Zona Libre de Colón
- El ámbito funcional principal del país engloba los nodos de Ciudad de Panamá y Colón, alcanzando en el este hasta Tocumen y en el oeste hasta la ciudad de Coronado
- El **segundo ámbito logístico** en importancia del país se encuentra **en David**, englobando las ciudades cercanas de Boquete, Barú y Bugaba
- Panamá dispone de **dos ejes estructurantes a nivel nacional**
  - Norte – Sur entre los nodos de Colón y Ciudad de Panamá
  - Este – Oeste desde David al nodo de Ciudad de Panamá
- Como eje logístico a consolidar se encuentra el corredor entre David y Changuinola que une las provincias de Chiriquí y Bocas de Toro



# Panamá dispone de infraestructuras de transporte de elevada calidad y eficiencia en todos los modos de transporte

## Desempeño logístico: FODA



### FODA. Infraestructura y servicios de transporte

- **Red vial** troncal del país de **elevada calidad**
- Existencia de la Zona Libre de Colón y todo el entramado canalero
- Costo de renovación vehicular inferior a los detectados en otros países de la Región
- **Infraestructura férrea existente de buena calidad**, con un operador ferroviario que ofrece un buen servicio. Conexión entre puertos a través del ferrocarril
- Disponibilidad de **5 puertos** de contenedores de **primer nivel mundial**
- Importantes ampliaciones recientes de la capacidad portuaria en diversos frentes y alta conectividad marítimo de lo puertos panameños
- Disponibilidad de **un aeropuerto internacional de primer nivel**, y de un alta demanda de transporte aéreo
- Presencia de compañías de importancia internacional en el sector de la carga aérea, tales como DHL o FedEx

- Posición geoestratégica, con el **tránsito por el Canal de Panamá** en una de las principales rutas de comercio a nivel mundial.
- La **ampliación del Canal de Panamá** permitirá el paso de buques Post-Panamax
- El **desarrollo de ZALs** puede generar nuevas infraestructuras que permitan la agregación de valor a la carga
- El incremento de los costos productivos del sureste asiático genera una oportunidad de captación de carga
- El desarrollo de un **nuevo centro de carga en el Aeropuerto Internacional de Tocumen**
- La **elevada demanda de carga en la Zona Libre de Colon** abre la **oportunidad de desarrollo del Aeropuerto Enrique A. Jiménez** (Aeropuerto de Colón) como aeropuerto de carga
- El **posicionamiento de Panamá como hub logístico en Centroamérica**
- La buena calidad de la red infraestructural y la elevada conectividad del país puede ser aprovechada por el sector productivo panameño



- **Congestión accesos a los Puertos de Balboa y de Colón en la ZLC**
- Una parte relevante del país no dispone de acceso vial
- **Costos operativos** del transporte terrestre relativamente **elevados**
- La utilización promedio de la flota es relativamente baja
- Existencia limitada de servicios de transporte refrigerado
- La **estructura empresarial** del sector del **transporte terrestre de carga** está **muy atomizada**
- El transporte carretero es actualmente poco eficiente en el transporte internacional con Centroamérica
- La red ferroviaria tiene multitud de pasos a nivel con la red carretera
- Existe un problema de seguridad asociado a la situación anterior
- Parte importante del sector productivo no se beneficia de la elevada conectividad marítima, la facilidad infraestructural y de servicios
- Un **Sistema Portuario concentrado en el entorno del Canal**, con infraestructura portuaria de carga general muy limitada en el Pacífico Oeste del país (Chiriquí)

- **La congestión vial** en el entorno de **los puertos del Canal de Panamá y las zonas logísticas** puede verse incrementada con la ampliación del Canal de Panamá si no se realiza una planificación adecuada
- Los **menores costos de transporte carretero en Centroamérica** hacen más competitivas las empresas de los países vecinos
- La  **saturación de los puertos**, que son los proveedores de carga del ferrocarril, puede paralizar la actividad de dicho modo
- La ampliación del Canal permitirá el paso de buques Post-Panamax, parte de los cuales pueden ser usuarios actuales del ferrocarril para el trasbordo de carga del Atlántico al Pacífico (o viceversa)
- El gran crecimiento reciente de los puertos, y el potencial incremento futuro, pueden situar al sistema portuario en el límite de su capacidad
- El **desarrollo de otros hubs aéreos en Centroamérica** (Salvador o Guatemala) con buenas infraestructuras para la carga compiten con Tocumen, por lo que **éste** debe realizar mejoras para posicionarse adecuadamente ante los *players* de carga internacionales

# La existencia de servicios logísticos avanzados e infraestructuras de calidad genera costos logísticos reducidos para las empresas

## Desempeño logístico: FODA



### FODA. Logística Empresarial

- La **elevada concentración del consumo entorno en la provincia de Panamá**, así como las reducidas dimensiones del país facilitan y **reducen los costos de distribución y acceso al mercado panameño**
- La **existencia** de muchas **empresas internacionales** con una cultura logística muy desarrollada ha impulsado la creación de servicios logísticos muy avanzados
- Existe una tercerización moderada de servicios entre las empresas locales
- La existencia de **elevada oferta de operadores logísticos (3PLs) y agentes de carga** que ofrecen servicios logísticos y de transporte en todos los modos y de elevada calidad
- Existen en la actualidad zonas logísticas de calidad disponibles para la instalación de nuevas actividades de transporte y logística

F	O
D	A

- La **elevada congestión del tráfico de la Ciudad de Panamá** reduce eficiencia de la distribución
- Existen **restricciones al transporte de carga en la ciudad** que dificultan la operativa de las cadenas de abastecimiento
- A pesar de la elevada calidad de las infraestructuras de transporte y logísticas al servicio de la carga internacional, la distribución urbana no dispone de demasiadas alternativas infraestructurales que permitan su ordenamiento
- El **sector productivo manufacturero** panameño es **poco potente**, por lo que no aprovecha las posibilidades de exportación que ofrece el sistema logístico y de transporte del país
- Existe déficit de mano de obra cualificada en el sector logístico en todos los niveles formativos según se desprende de los estudios previos revisados y las entrevistas realizadas, debido principalmente al rápido crecimiento del sector

- La **elevada conectividad marítima y calidad infraestructural** puede permitir el desarrollo de más y mejores servicios dedicados a la carga de trasbordo o internacional, especialmente en sectores no plenamente desarrollados todavía, como los perecederos o los que exigen cadena de frío
- Panamá puede sacar un mayor provecho de su posicionamiento en Centroamérica y su elevada conectividad marítima, para servir al mercado Centroamericano
- Los costos logísticos sobre ventas se sitúan de promedio en el 10.89%, un valor razonable a nivel internacional y más reducido que el promedio de América Latina
- La **existencia de Zonas Logísticas con regímenes económicos especiales** ofrece oportunidades para la mayor captación de carga internacional y consolidación del modelo de distribución regional

- El **mayor tamaño de los mercados del Triángulo Norte** Centroamericano facilita la atracción de actividades logísticas que pueden restar mercado a los servicios logísticos de Panamá
- El **continuo crecimiento de tráfico en las ciudades de Panamá y Colón** puede dificultar en un futuro próximo la movilidad de carga e incrementar los costos de abastecimiento de las empresas panameñas
- El elevado crecimiento de la economía favorece el incremento de costos salariales, los cuales son ya relativamente elevados en relación a la Región
- La **falta de implementación de una Estrategia Logística Nacional** incrementa la posibilidad de que otros países se conviertan en competidores reales a pesar de las ventajas actuales
- No existen mecanismos de evaluación permanentes del sistema logístico que permitan realizar un seguimiento del desempeño del sector



# La principal fortaleza de la gestión aduanera panameña es la facilidad en los trámites de trasbordo de carga entre puertos

## Desempeño logístico: FODA



### FODA. Gestión Fronteriza

- El **desarrollo e implementación del SIGA** para simplificar y agilizar los procedimientos aduaneros, aunque coexiste con el sistema actual debido a que su implementación está siendo paulatina
- **Facilidad aduanera para la realización de trasbordos de carga entre puertos mediante el uso del ferrocarril**
- La existencia de los mecanismos adecuados y administrativamente eficientes para la realización de tránsitos vía carretera
- La **implantación del Operador Económico Autorizado** está en **plena fase de desarrollo**, contando con los requisitos necesarios para la certificación

F	O
D	A

- El **espacio físico destinado para Aduanas** en algunos puertos, aeropuertos y fronteras **no es suficiente** para las operaciones aduaneras, lo que empeora las condiciones de servicio y tiempos de espera de la carga
- **Ningún paso de frontera terrestre dispone de Zona Primaria cerrada** que garantice la seguridad y ordenamiento de los procedimientos
- En Paso Canoas, la infraestructura de las Autoridades de Aduanas de Panamá y Costa Rica es insuficiente
- En Paso Guabito no existen los controles que normalmente se dan en otras fronteras, presenta un número reducido de personal y de equipo especializado, por ejemplo en la detección de drogas y control de migrantes indocumentados. La infraestructura es deficiente, incluyendo el puente sobre el Río Sixaola que dispone de únicamente de un carril de circulación y es muy antiguo

- La **privilegiada posición geoestratégica de Panamá**, con capacidad de almacenamiento y distribución de mercancía que facilita el mayor flujo comercial, tanto por la vía marítima como terrestre a través de la **adhesión al Sistema de Integración Económica de Centroamérica (SIECA)**
- El incremento de la selección de contenedores para escaneo e inspección física, luego de una Gestión de Riesgos óptima, que permita de manera asertiva realizar controles de aforo físico, para prevenir el contrabando y comercio ilícito
- La **elaboración de un Protocolo Interinstitucional en materia de riesgo**, que permita una retroalimentación del perfil de riesgo
- El óptimo intercambio de información (Fiscalías, Agencias, Consejo de Seguridad y Órganos Anuentes), mas sistemático, afinado y en tiempo real para la detección del ilícito

- La Administración Aduanera deja en algunas ocasiones **carga inmovilizada durante largos periodos de tiempo** (15-20 días) para garantizar las normativas internacionales contra los derechos de autor y la valoración de las mercancías, entre otros motivos. Esta situación empeora la imagen del país como hub logístico internacional
- La **débil gestión de riesgos**, en cuanto a políticas, procedimientos y prácticas del perfilamiento de gestión de riesgos, que permita identificar, analizar, evaluar, tratar y controlar los riesgos del movimiento de carga en Panamá es una amenaza importante ante el potencial crecimiento de la demanda
- La ausencia de mecanismos de seguimiento y monitoreo ante los objetivos estratégicos trazados por el Plan Estratégico de la Autoridad Nacional de Aduanas impide la mejora de la gestión fronteriza

## Contenido

Introducción y objetivos

Análisis de flujos y desempeño logístico

**Aspiraciones y tendencias de la logística**

Estrategia y Plan de Acción

Las aspiraciones se apoyan en los planes, acciones y actuaciones ya previstos por los países, y en el análisis y diagnóstico realizados en la Consultoría

## Identificación de aspiraciones y tendencias



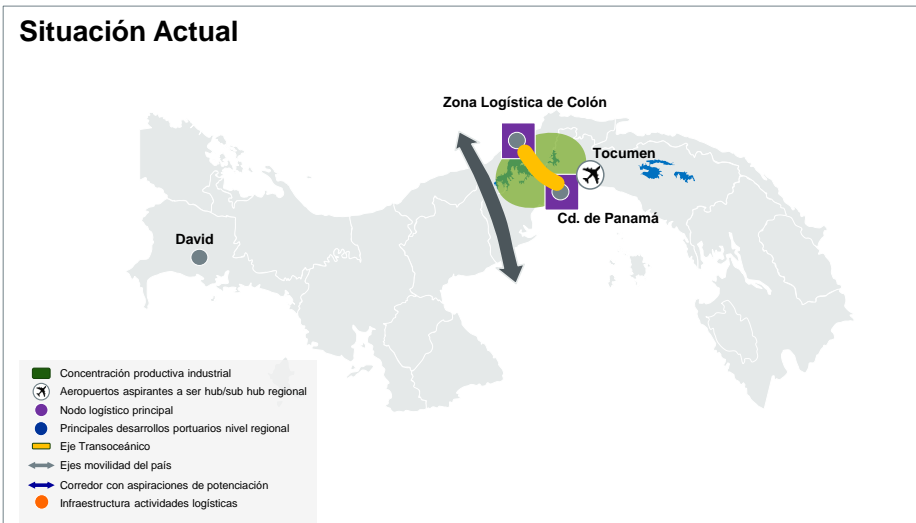
Existen numerosas variables que pueden influir en el desarrollo esperado de la actividad de transporte y logística en la Región, y que modifican la tendencia

# Las infraestructuras marítimas y aéreas panameñas deben mantener su posición de *hub* regional de primer nivel en los próximos años

## Aspiraciones logísticas – Panamá

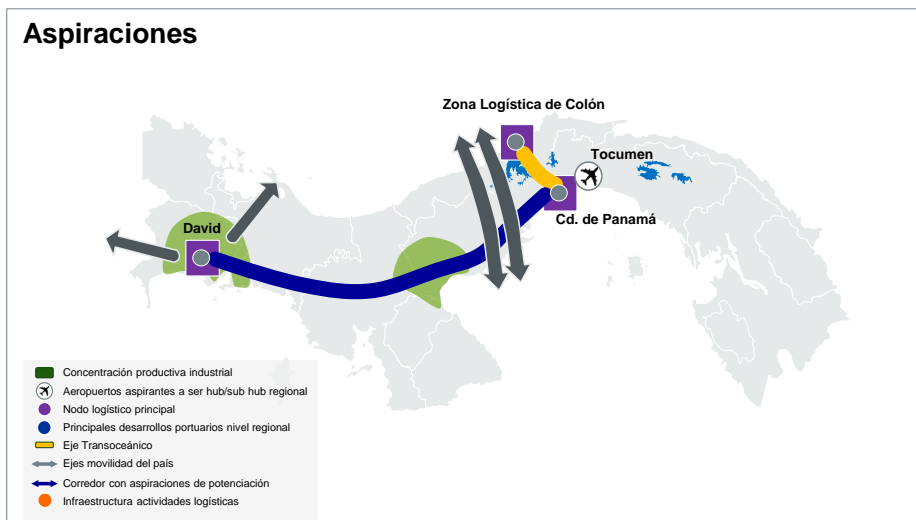


### Situación Actual



- La **Zona del Canal de Panamá** concentra la práctica totalidad de la actividad logística panameña
- La **actividad industrial panameña** es todavía **incipiente**, con un peso relativo en el PIB del país muy bajo en comparación con el resto de países de la Región, y está concentrada en el eje canalero, entre Ciudad de Panamá y Colón
- El Aeropuerto de Tocumen ha consolidado su posición de *hub* regional de primer nivel, juntamente con Ciudad de México y El Dorado (Bogotá)

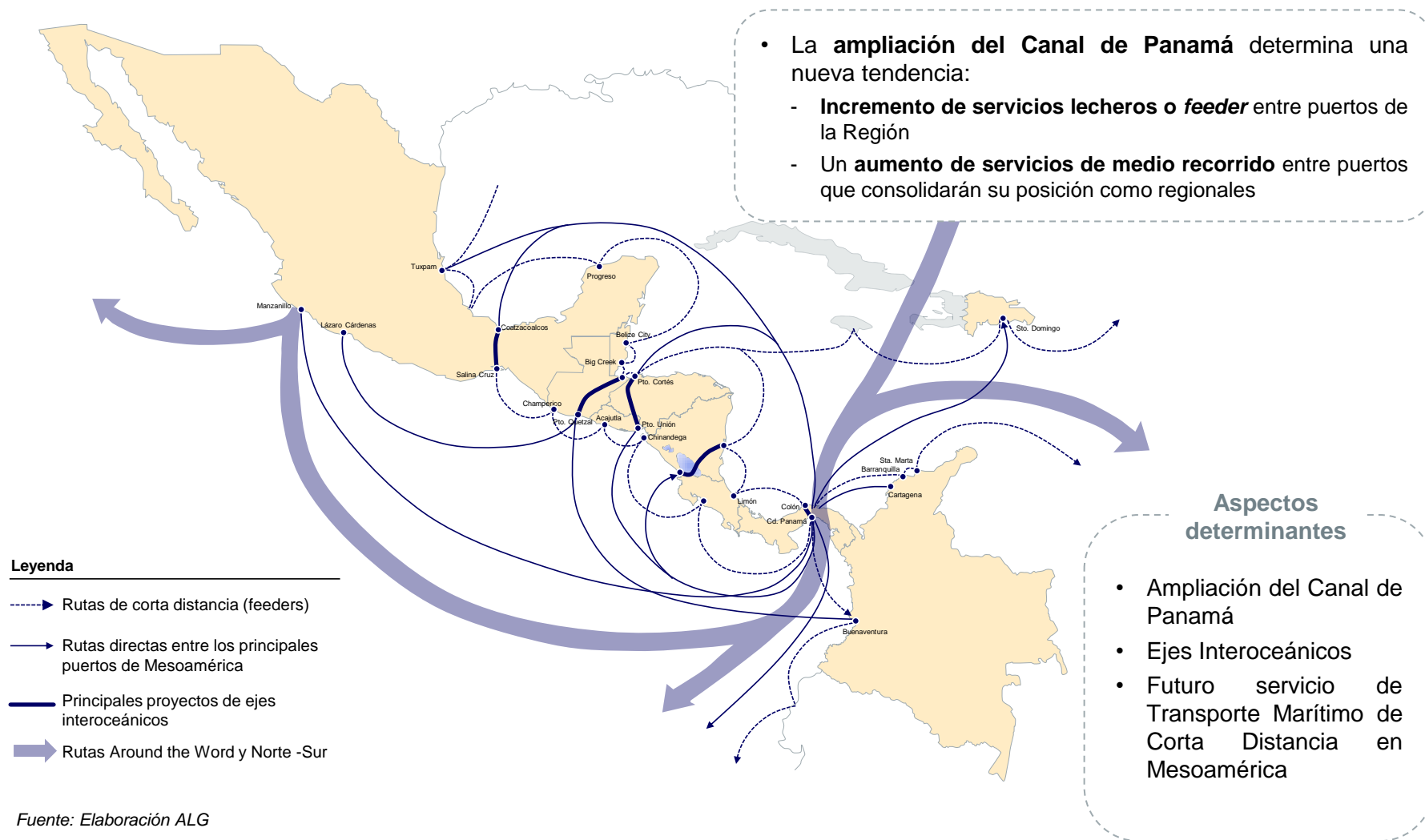
### Aspiraciones



- Aprovechar las nuevas oportunidades para la logística y la oferta de servicios de valor agregado derivadas de la **ampliación del Canal**
- Mantener la posición de **hub marítimo regional**. La mejora de las conexiones terrestres y marítimas con el resto de la Región permitiría consolidar esta centralidad
- Mantener la posición de **hub regional del A.I. de Tocumen**, frente a la futura potenciación de otros aeropuertos en la Región
- Extender y **diversificar la actividad productiva, industrial y logística** hacia el oeste de Ciudad de Panamá

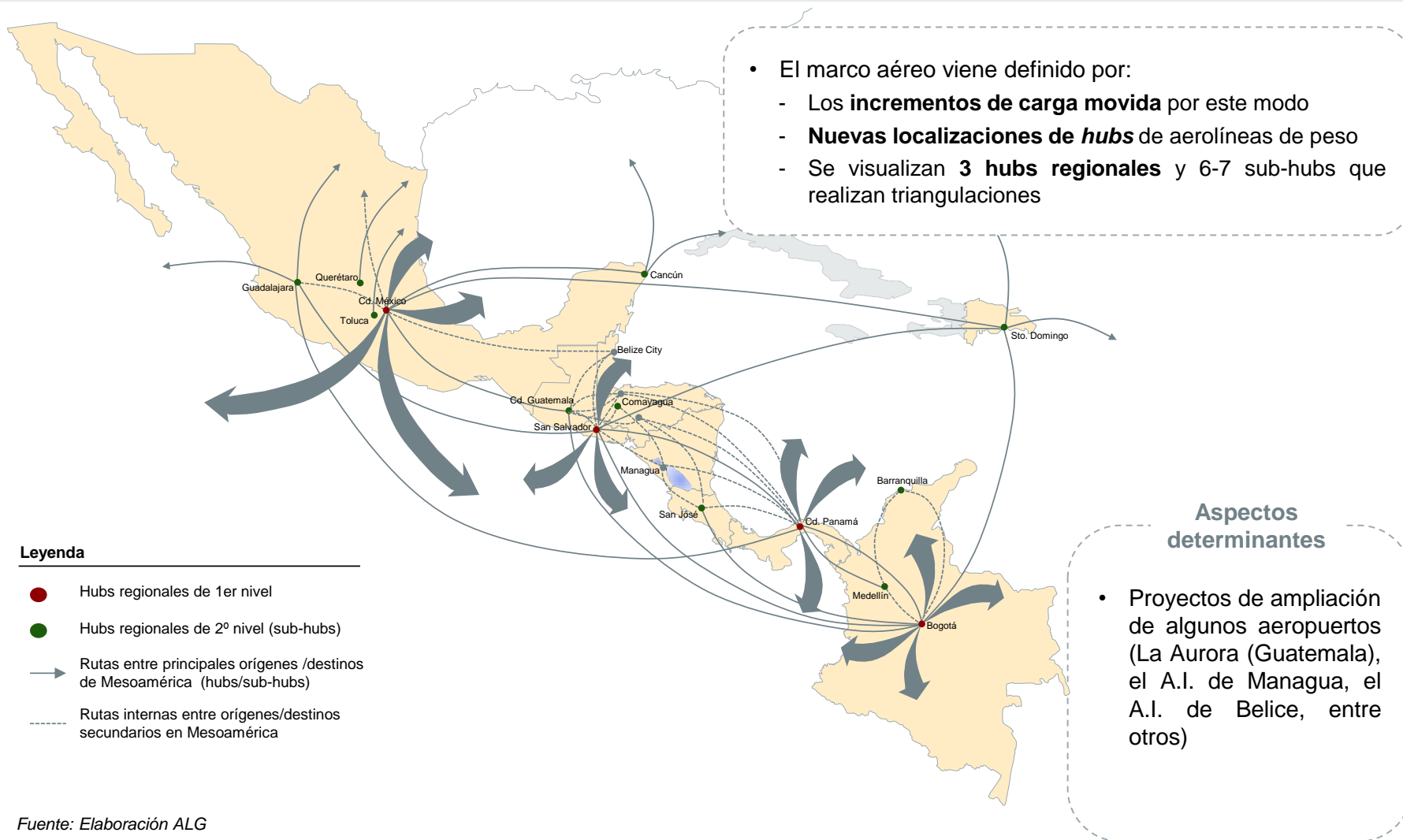
# La ampliación del Canal de Panamá destaca sobremanera en los aspectos de influencia en la tendencia de los flujos marítimos

## Tendencias regionales – MODO MARÍTIMO



# Los proyectos de ampliación de aeropuertos, y la elección de compañías aéreas para localizar sus hubs, modificarán la tendencia natural

## Tendencias regionales – MODO AÉREO



Fuente: Elaboración ALG

# El transporte carretero es parte integral del sistema de transporte de cada país, cualquier modificación supondrá alteración en su desempeño

## Tendencias regionales – MODO CARRETERO



- La tendencia en transporte carretero viene definida por:
  - La **consolidación del corredor pacífico** como arteria principal de paso de la carga vertebrando la Región,
  - El **desarrollo de ejes transversales** que sirvan para conseguir el entramado infraestructural necesario

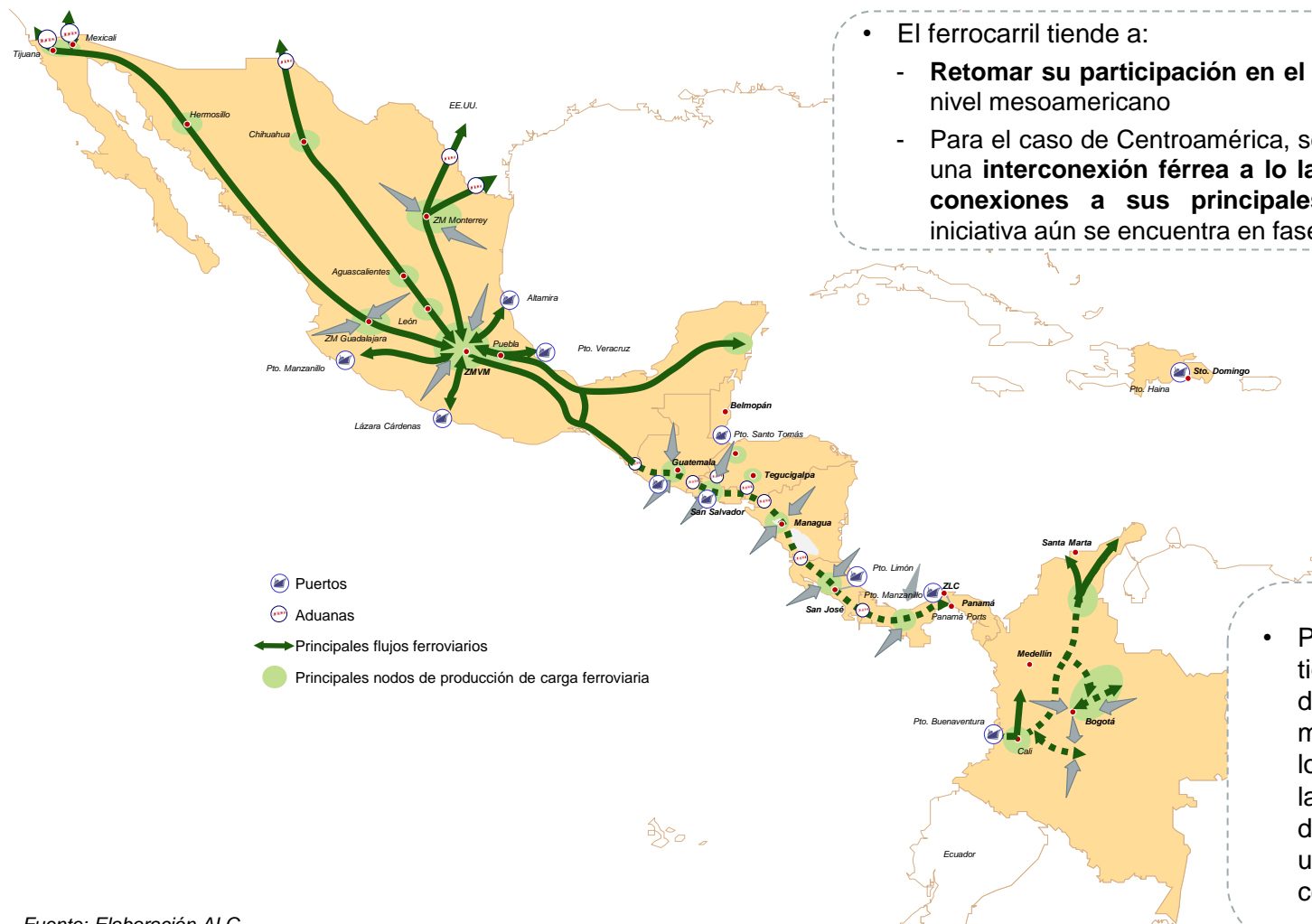
### Aspectos determinantes

- Ventanilla Única para Exportación
- Procedimiento TIM
- Operador Económico Autorizado
- Proyecto de modernización del Corredor Pacífico

Fuente: Elaboración ALG

# El modo ferroviario para movilización de carga funciona hoy en día de manera permanente sólo en México, Panamá, Colombia y Costa Rica

## Tendencias regionales – MODO FERROVIARIO



- El ferrocarril tiende a:
  - Retomar su participación en el movimiento de carga a nivel mesoamericano
  - Para el caso de Centroamérica, se prevé en el largo plazo una **interconexión férrea a lo largo de los países**, con **conexiones a sus principales puertos**, aunque la iniciativa aún se encuentra en fase preliminar

### Aspectos determinantes

- Proyecto Mesoamérica tiene planes de estudios de factibilidad para este modo de transporte de los diferentes países, y la viabilidad técnica y de demanda que garantice un sistema ferroviario centroamericano

Fuente: Elaboración ALG



# La Ampliación del Canal supondrá un notable incremento de la actividad logística en el país

## Implicación de las tendencias de la carga - Panamá



- Se presume un notable **incremento de la actividad logística panameña derivada de la ampliación del Canal de Panamá**, especialmente en el eje transístmico. En este sentido, las infraestructuras de soporte carretera y ferroviaria incrementarán paulatinamente el tráfico de mercancías, con el consiguiente peligro de llegar a una situación de congestión a medio o incluso corto plazo
- Sin embargo, este incremento puede tener como resultado, una **mejora y especialización en servicios logísticos**, pudiendo conseguir la posición de centro regional de agregación de valor
- La **ampliación de la capacidad de movilización de carga aérea por parte del Aeropuerto de Tocumen** conllevará un incremento de la demanda de servicios de valor agregado y permitirá hacer frente a la posible saturación de la infraestructura existente. De esta manera, se mantendrá la posición de hub regional
- El crecimiento de la actividad comercial y logística debida a la ampliación del Canal debe ser aprovechada para conseguir el desarrollo y diversificación productiva del país, con el crecimiento de nodos incipientes que permitan vertebrar al país y conseguir su integración económica
- La tendencia marítima condicionada por la ampliación del Canal lleva a pensar que los **puertos de Panamá se posicionarán como puertos de cabecera**, sobre los que pivoten servicios feeders en Mesoamérica

## Contenido

Introducción y objetivos

Análisis de flujos y desempeño logístico

Aspiraciones y tendencias de la logística

**Estrategia y Plan de Acción**

# La confrontación de aspiraciones y tendencias permite identificar las líneas de acción a seguir para la mejora de la logística de cargas de Mesoamérica

## Definición de Estrategia sobre logística y gestión de fronteras para Mesoamérica



# La líneas de acción dan paso a la definición de los objetivos y pilares estratégicos, sobre los que se apoya la Estrategia

## Definición de Estrategia sobre logística y gestión de fronteras para Mesoamérica



**Líneas de acción por país y a nivel regional**

- Focalizar esfuerzos en la prognosis de las consecuencias de la ampliación del Canal de Panamá en el tránsito transístmico de mercancías por vía terrestre
- Establecer estrategias adecuadas en lo que a ampliación de infraestructuras se refiere, con el objetivo final de plantear medidas concretas que fomenten la participación público-privada en la gestión de estas infraestructuras
- Desarrollar Panamá como hub logístico. La coordinación institucional, la generación de regulaciones adecuadas y la creación de infraestructuras próximas a los centros de movilización de carga permitirían el desarrollo de más actividades de valor agregado
- Desarrollar iniciativas relacionadas con el marco regulatorio de las Zonas Especiales del país
- Desarrollar mecanismos institucionales que promocionen la implantación de industria y manufactura nacional deslocalizada de la zona canalera, con el objetivo de dinamizar económicamente el oeste del país

**PILARES ESTRATÉGICOS**

**OBJETIVOS ESTRATÉGICOS**

- Infraestructura de transporte
- Infraestructura logística
- Formalización
- Adecuación normativa
- Institucionalidad
- Innovación y nuevas tecnologías
- Especialización de la provisión de servicios logísticos
- Internacionalización
- Seguridad de la carga
- Gestión de fronteras

# Se han definido 10 objetivos que permiten alcanzar el objetivo último de conseguir una mejora en la logística de cargas para Mesoamérica

## Definición de Estrategia sobre logística y gestión de fronteras para Mesoamérica



OBJETIVO	DESCRIPCIÓN
<b>Infraestructura de transporte</b>	Incrementar la <b>conectividad interna y externa</b> de los países de la región mesoamericana, con el mejoramiento de la infraestructura y los servicios del transporte en la región
<b>Infraestructura logística</b>	Desarrollo de una <b>red de infraestructura logística especializada de apoyo al comercio exterior intra y extra regional</b> , así como a la distribución interna de bienes en los países de la región
<b>Formalización</b>	Avanzar hacia la <b>formalización de los agentes del sector transporte y logística</b> , especialmente las pequeñas unidades empresariales, con énfasis en su capacitación profesional
<b>Adecuación normativa</b>	Alcanzar una <b>regulación normativa unificada</b> que facilite el desempeño del transporte en la región y consiga transformarlo en un sector más competitivo
<b>Institucionalidad</b>	Desarrollar y/o adaptar la <b>estructura institucional para la organización y fortalecimiento del sector transporte y logística</b> , consiguiendo involucrar a los sectores público y privado en la promoción y desarrollo de infraestructura de transporte y logística
<b>Innovación y nuevas tecnologías</b>	Potenciar la <b>modernización del sector a través de la innovación e incorporación de nuevas tecnologías</b> para la gestión eficiente de las operaciones y la provisión de servicios de valor agregado
<b>Especializ. de la provisión de servicios logísticos</b>	Promover la <b>especialización del sector transporte y logística</b> , adecuando las capacidades y servicios ofrecidos a las necesidades específicas de los diferentes segmentos productivos
<b>Internacionalización</b>	Transformar el <b>sector transporte y logística</b> en un <b>referente de calidad y eficiencia</b> en los países de la región para conseguir una mejora del desempeño logístico a nivel regional
<b>Seguridad de la carga</b>	<b>Incrementar la seguridad</b> de la carga <b>en todas las fases de la cadena logística</b> , mediante el desarrollo e implementación de TIC's, infraestructura de apoyo en frontera, corredores logísticos, etc. fomentando la confianza del sector productivo hacia los operadores de logística y transporte
<b>Gestión de fronteras</b>	Alcanzar la <b>integración regional en materia de gestión aduanera</b> , fomentando la homogenización de procesos

# Se formulan 5 pilares, que definen los ejes sobre los que seleccionar las actuaciones para conseguir la implementación de la Estrategia

## Definición de Estrategia sobre logística y gestión de fronteras para Mesoamérica



PILAR	DESCRIPCIÓN
Intermodalidad y coordinación de servicios	Apuesta por el <b>desarrollo de infraestructura de transporte, logística y comercial</b> en todos los modos de transporte, que permita un intercambio eficiente de bienes al interior de los países de Mesoamérica, entre ellos, y con terceros. En esta línea, la <b>oferta de servicios conexos</b> debe estar <b>alineada con esta práctica multimodal</b> , con estándares competitivos, y bajo una óptica ambiental y socialmente responsable
Integración económica de los países de Mesoamérica	Concentra los <b>mecanismos regionales y por país para la integración económica de los mercados que componen Mesoamérica</b> , a través de acciones que fomenten la armonización normativa, la agilidad en el intercambio documental y similares en los procesos de comercio exterior intra-mesoamericanos, trazabilidad, convenios en materia fiscal, integración aduanera, etc.
Rol internacional de Mesoamérica como bloque comercial	Concierno a los <b>instrumentos para promover acciones productivas, logísticas y comerciales conjuntas</b> entre diferentes países de Mesoamérica, que contribuyan al posicionamiento de Mesoamérica como bloque comercial frente a otras economías
Coordinación de instancias institucionales	Involucra los <b>elementos de la acción pública, por país, en diferentes niveles de Gobierno, así como las instancias de coordinación supranacionales</b> , en los procesos de facilitación comercial, gestión de fronteras, homogeneización de marcos normativos, fortalecimiento institucional de las agencias vinculadas, esquemas de participación mixtos, etc.
Integración de operaciones nacionales	Incluye elementos relativos a la <b>integración económica de los operadores, a nivel corporativo</b> , que fortalezca la estructura empresarial de las compañías. Incluye <b>aspectos de financiación empresarial, estrategias de internacionalización, desarrollo de capacidades en todos los niveles de las compañías, instrumentos de cohesión gremial, etc.</b> con énfasis en la creación de una clase media logística. A su vez, permitirá el fortalecimiento del sector transporte nacional, como motor de crecimiento económico a nivel país y regional, y contribuirá a la internacionalización de los prestatarios de servicios logísticos mesoamericanos

# La mejora del desempeño logístico en Mesoamérica requiere de acciones concretas en infraestructura, servicios y procesos

## Propuestas de iniciativas clave

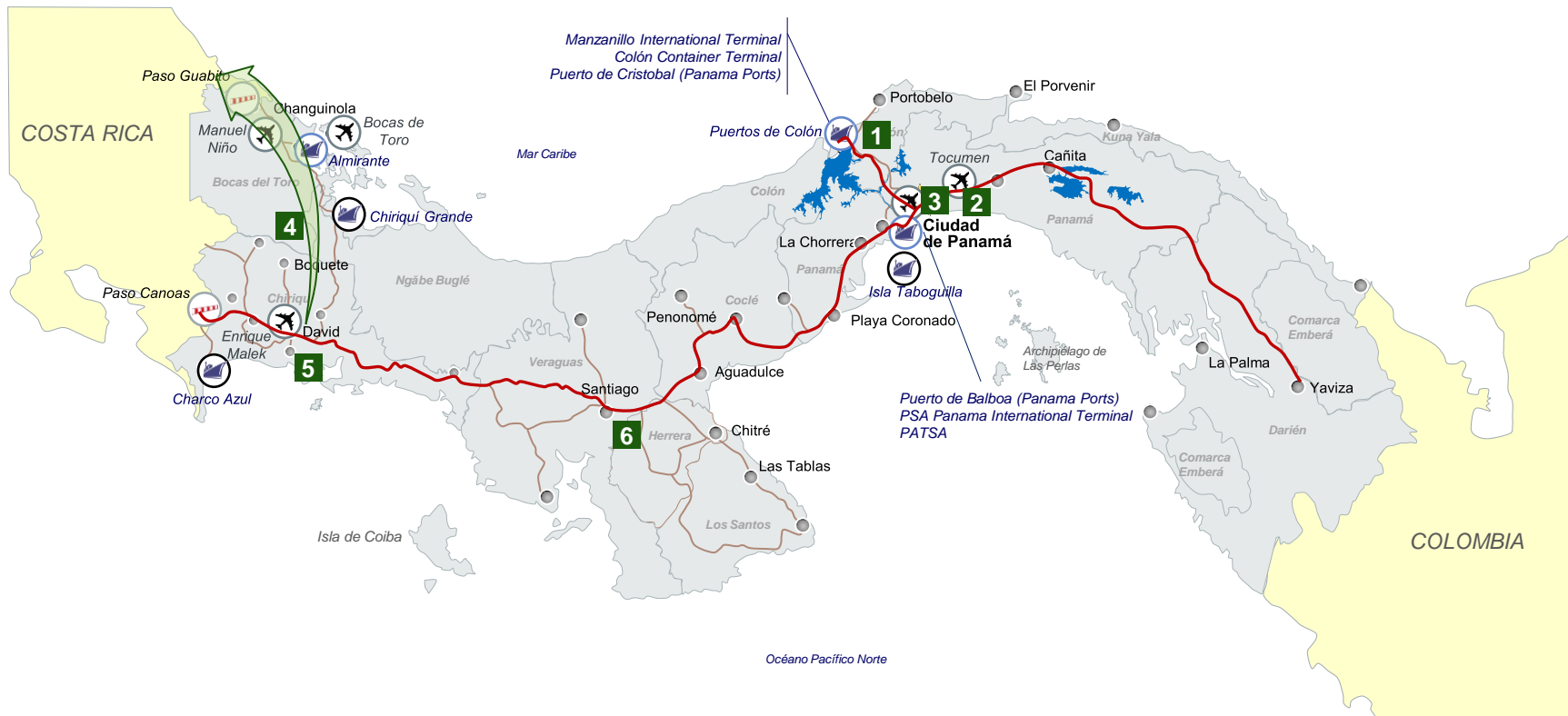


	Acciones sobre la infraestructura	Acciones de planificación integral	Acciones institucionales (servicios y procesos)
ACCIONES PRIORITARIAS	Actuaciones de mejora o nueva implementación de infraestructura de transporte y logística a corto/medio plazo	Desarrollo de planes de acción sobre el transporte y logística a nivel de planificación estratégica a corto/medio plazo	Fomento e implementación de procesos y servicios relacionados con la logística, la facilitación y seguridad del comercio y gestión aduanera a corto/medio plazo
OTRAS ACCIONES	Actuaciones de mejora o nueva implementación de infraestructura de transporte y logística a medio/largo plazo	Desarrollo de planes de acción sobre el transporte y logística a nivel de planificación estratégica a medio/largo plazo	Fomento e implementación de procesos y servicios relacionados con la logística, la facilitación y seguridad del comercio y gestión aduanera a medio/largo plazo

Las acciones se clasifican, a su vez, en dos grupos, en función de la prioridad de su ejecución y/o implementación: acciones prioritarias (corto/medio plazo) y otras acciones (medio/largo plazo)

# El comercio exterior del país puede beneficiarse del impulso al aeropuerto de Colón, además de la mejora del paso fronterizo del Atlántico

## Acciones por país – Panamá (I)



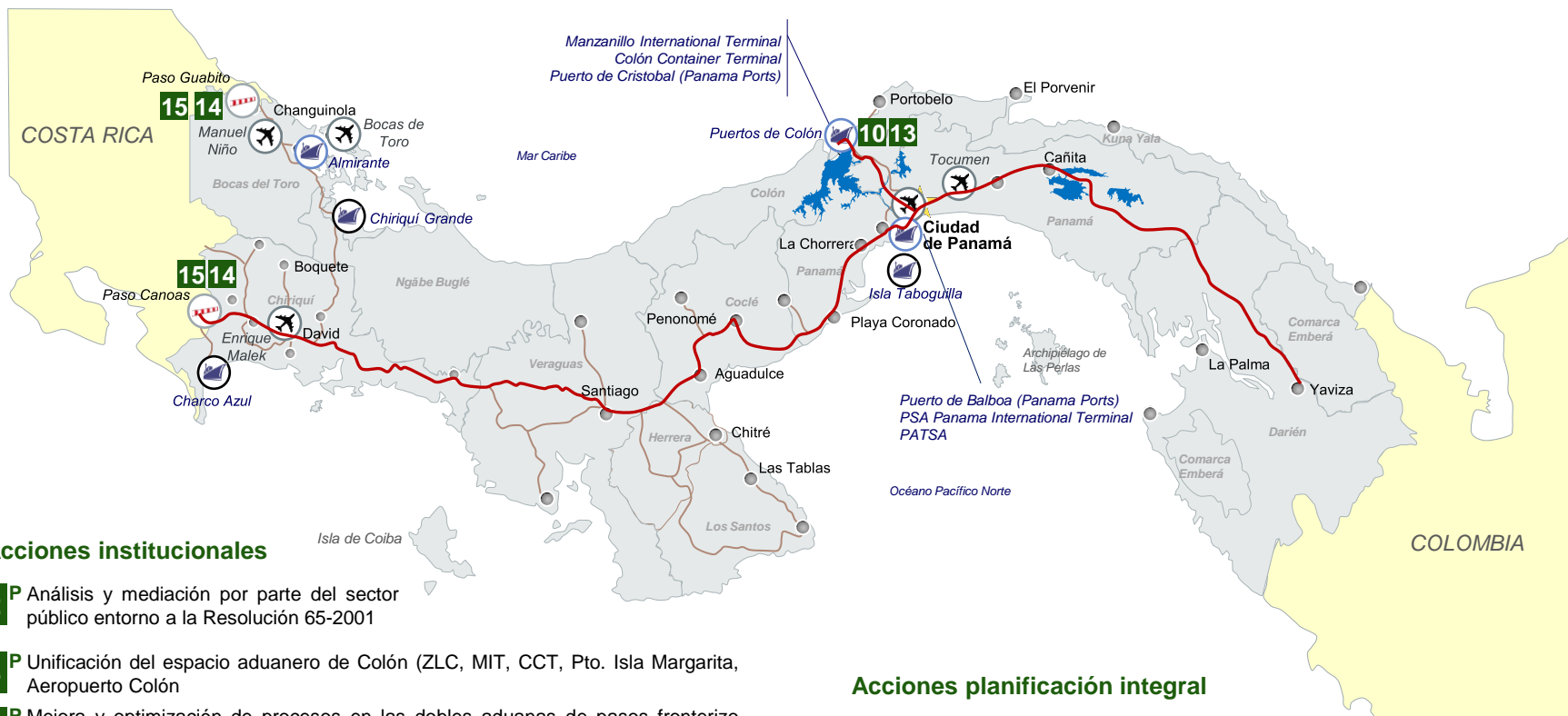
### Acciones infraestructurales

- 1** <sup>P</sup> Potenciación del Aeropuerto Internacional de Colón
- 2** <sup>P</sup> Centro de Carga Aérea del Aeropuerto Internacional de Tocumen
- 3** <sup>P</sup> Plataforma logística de Distribución Urbana de Ciudad de Panamá
- 4** <sup>P</sup> Mejoras infraestructurales en el enlace carretero entre la Panamericana y Paso Guabito-Sixaola
- 5** Agrocentro de David
- 6** Agrocentro de Santiago



# La Zona Libre de Colón incrementará su desempeño unificando su espacio aduanero y mejorando la movilidad interna y accesos

## Acciones por país – Panamá (II)



### Acciones institucionales

- 12** **P** Análisis y mediación por parte del sector público entorno a la Resolución 65-2001
- 13** **P** Unificación del espacio aduanero de Colón (ZLC, MIT, CCT, Pto. Isla Margarita, Aeropuerto Colón)
- 14** **P** Mejora y optimización de procesos en las dobles aduanas de pasos fronterizo (aduanas Yuxtapuestas)
- 15** **P** Implementación ventanilla única física en paso de frontera
- 16** **P** Estudios de viabilidad de implantación de Bolsas de Carga
- 17** Creación del Observatorio Nacional de Logística y Transporte de carga, costos y tarifas
- 18** Incentivo y desarrollo a nivel internacional de Certificados de Origen (sector público)

### Acciones planificación integral

- 7** **P** Implantación, monitoreo y evaluación de la Estrategia Marítima y Logística Nacional
- 8** **P** Plan nacional para el estímulo de las PYMES
- 9** **P** Análisis del potencial de una red de Truck Centers en el principal corredor del país
- 10** **P** Plan de reestructuración del ordenamiento de la Zona Libre de Colón
- 11** Plan para fomentar la interconectividad entre puertos por ferrocarril

**ALG** TRANSPORTATION  
INFRASTRUCTURE  
& LOGISTICS

**José Enrique Pérez**

[jeperez@alg-global.com](mailto:jeperez@alg-global.com)

[www.alg-global.com](http://www.alg-global.com)

BARCELONA  
Tánger 98, 3ª planta  
08018 Barcelona (España)  
Tel: +34 93 430 4016  
Fax: +34 93 363 0623

MÉXICO D.F.  
Av. Horacio N. 340, Piso 7-A  
Col. Chapultepec Morales,  
México, D.F. CP 11570  
(México)  
T: +52 55 5254 4638  
F: +52 55 5254 4697

BEIJING

BILBAO

BUENOS AIRES

CARACAS

DUBÁI

LIMA

LISBOA

LONDRES

MADRID

MILÁN

PARÍS

RABAT

SAO PAULO