



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**

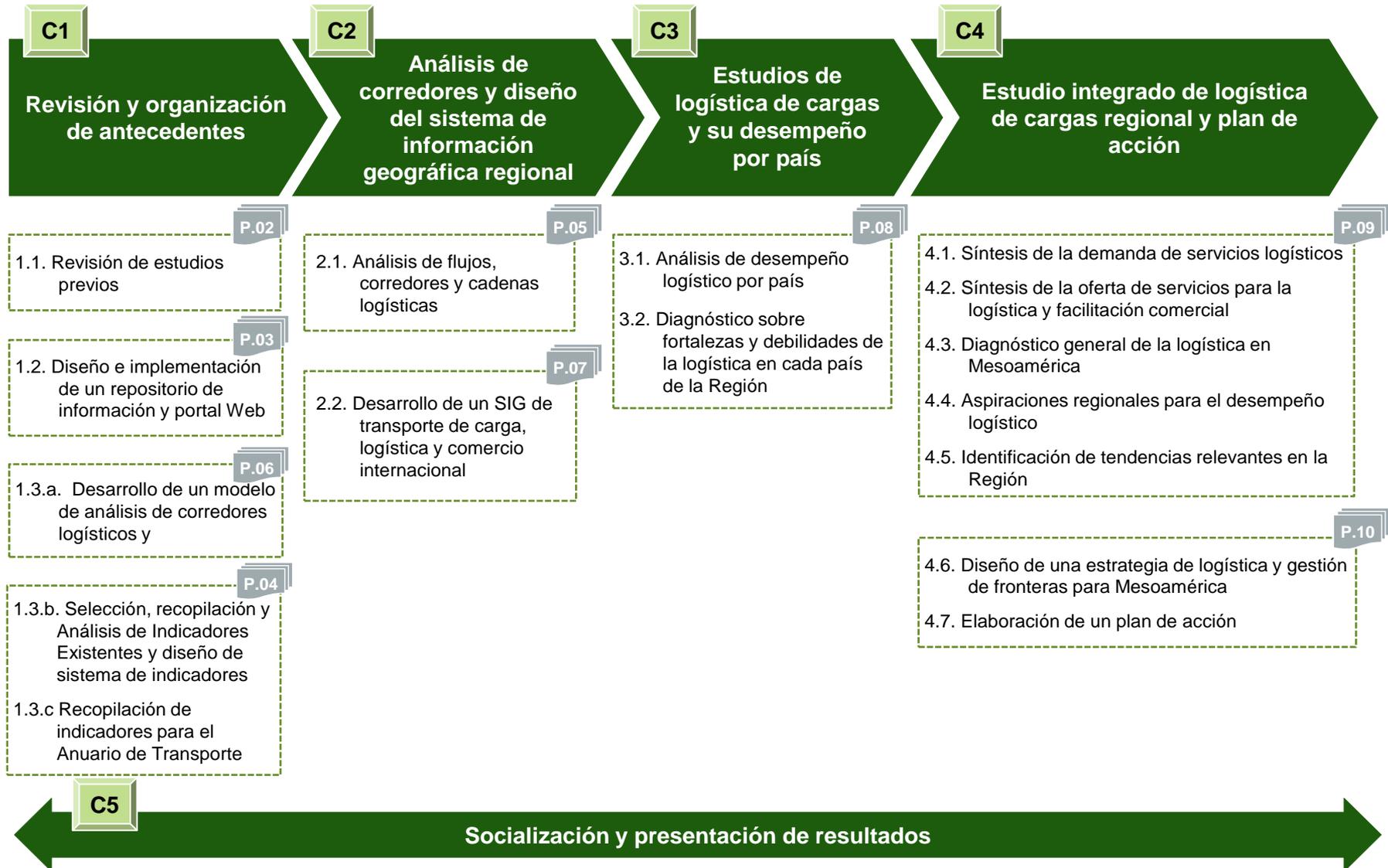
2. Análisis integral de la logística mesoamericana

- **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

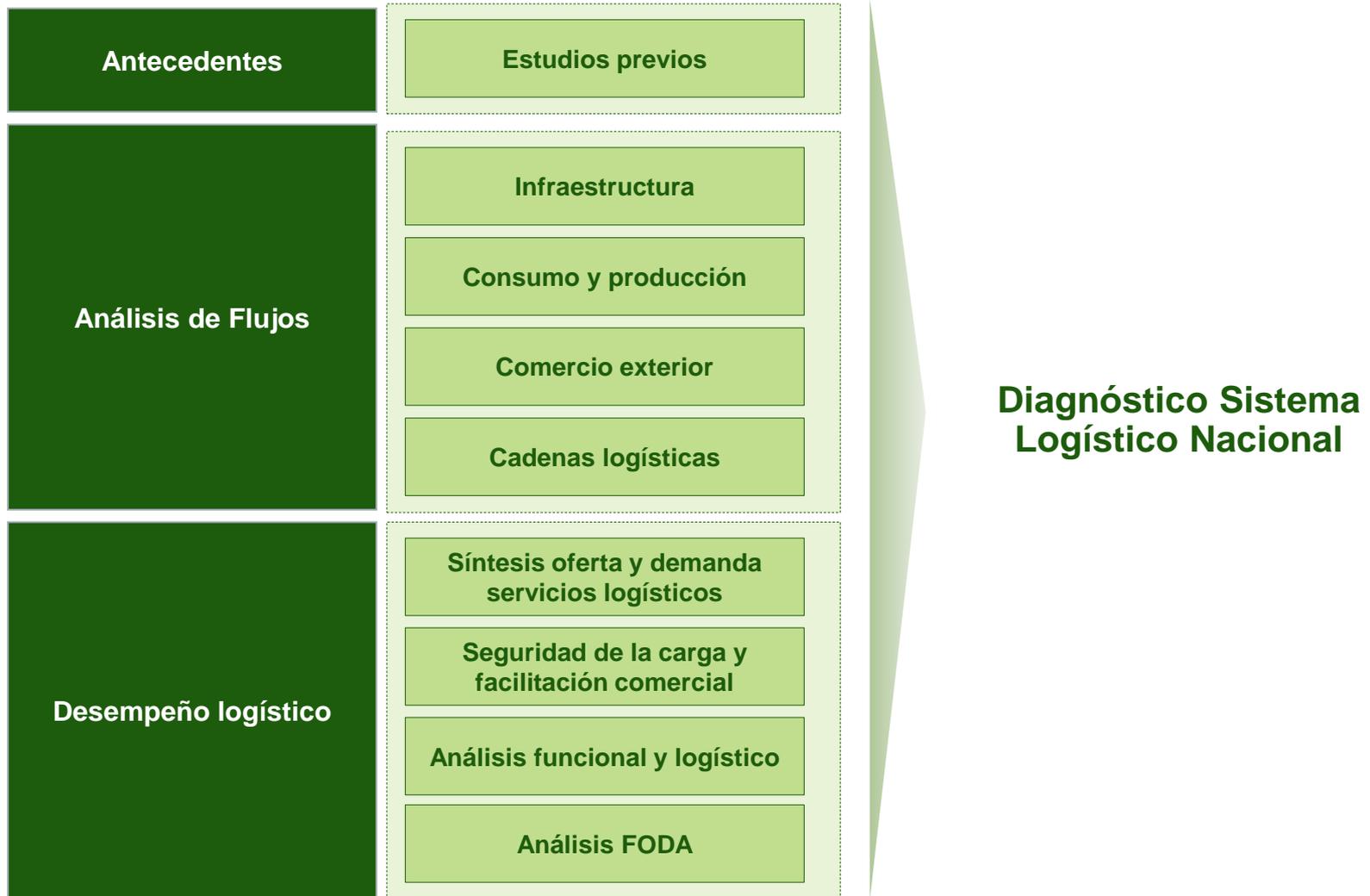
Análisis de flujos y desempeño logístico

Aspiraciones y tendencias de la logística

Estrategia y Plan de Acción

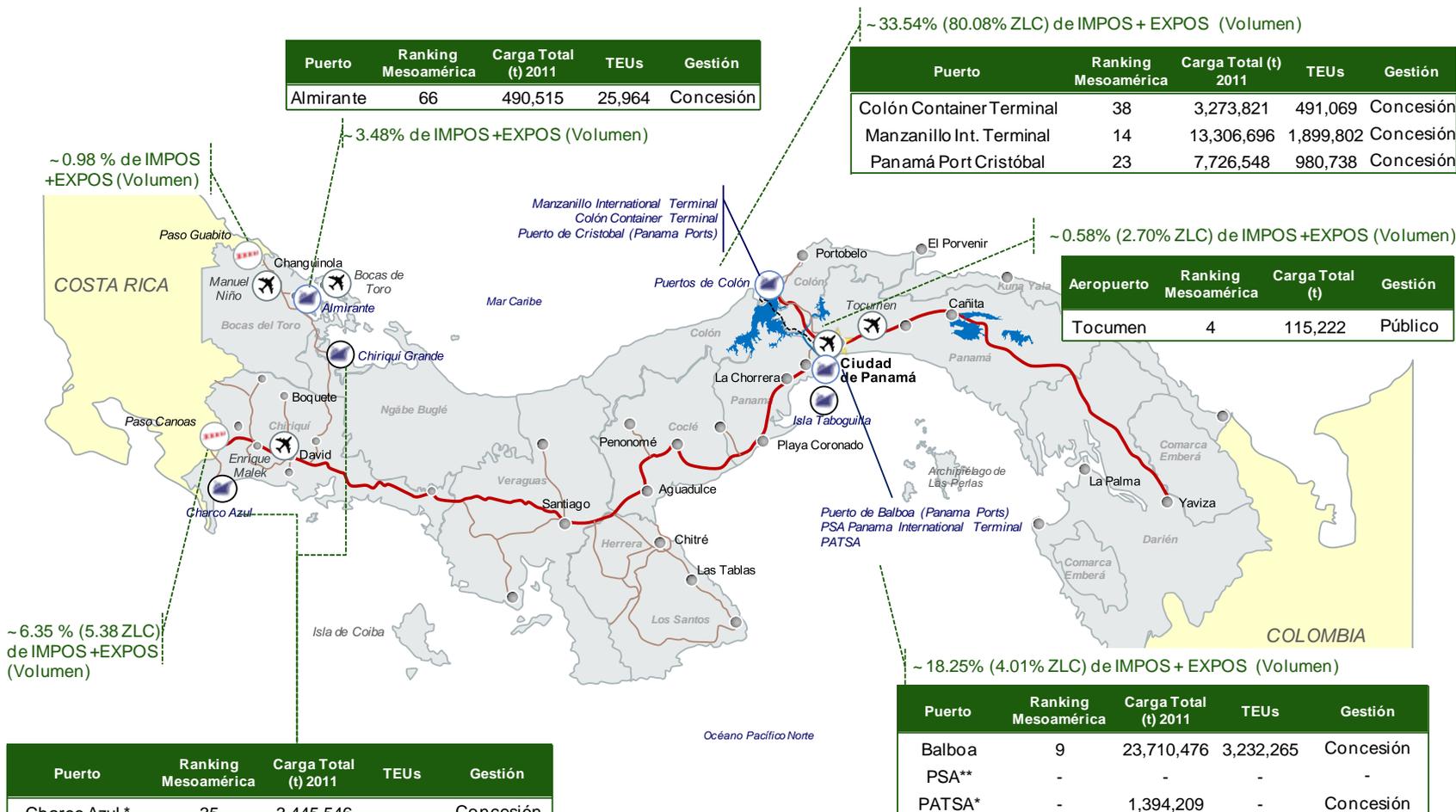
El apartado cubre los aspectos referidos a caracterización socioeconómica y análisis de las cadenas logísticas de la Región y finaliza con un diagnóstico

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; ** Inicio actividad 2012

* Puerto petrolero
Fuente: elaboración ALG

— Red viaria
 — Red troncal
 Puertos
 Aeropuertos
 Pasos de frontera
 Ranking principales nodos de Comercio Exterior (Peso neto)

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

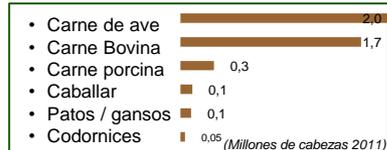
Análisis de flujos: consumo y producción



Producción agrícola



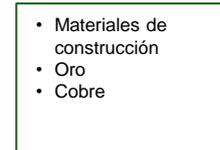
Producción pecuaria



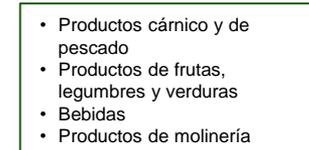
Producción pesquera



Producción pesquera



Producción pesquera

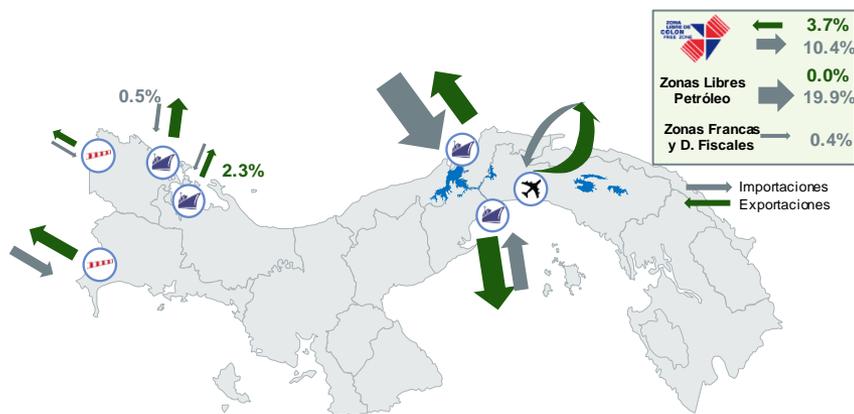


El comercio exterior panameño está fuertemente influenciado por los intercambios en la Zona Libre de Colón, siendo el aporte nacional reducido

Análisis de flujos: comercio exterior



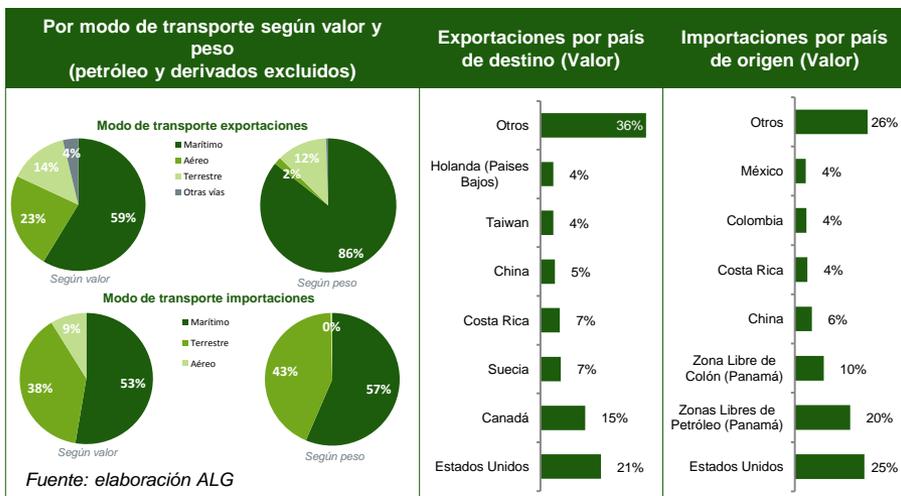
Puntos de entrada por valor



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	
Principales cadenas productivas nacionales:	
Alimentos y bebidas	Carne Bovina
Materiales de construcción	Lácteos y derivados
Productos de edición	Pescado
Químicos	Azúcar
Principales cadenas nacionales de comercio exterior:	
Importaciones	Exportaciones
Antibióticos	Antibióticos (ZLC)
Medicamentos	Medicamentos
Turismos y vehículos de carga	Calzado (ZLC)
Calzado	Perfumes (ZLC)
Manufactura textil	Manufactura textil (ZLC)
Principales cadenas mesoamericanas:	
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)	

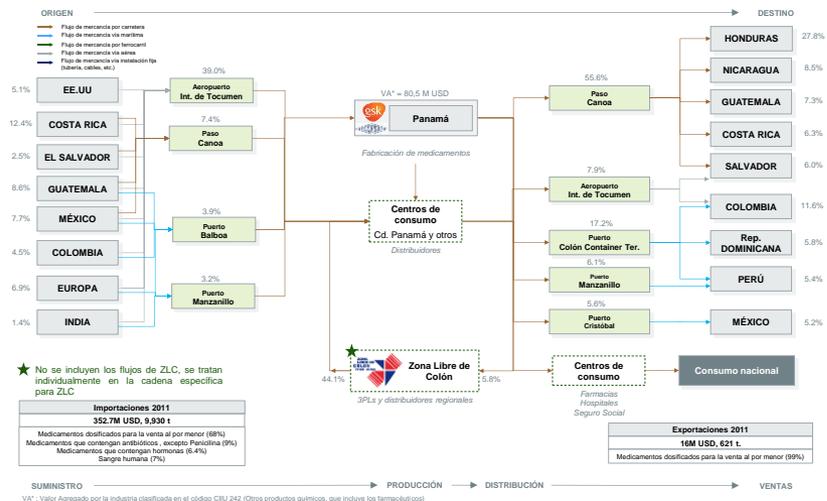
Las cadenas seleccionadas representan el 40% del total de exportaciones de Panamá a Mesoamérica, y el 64% de las exportaciones totales del país

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

Ejemplo ilustrativo de análisis de cadenas

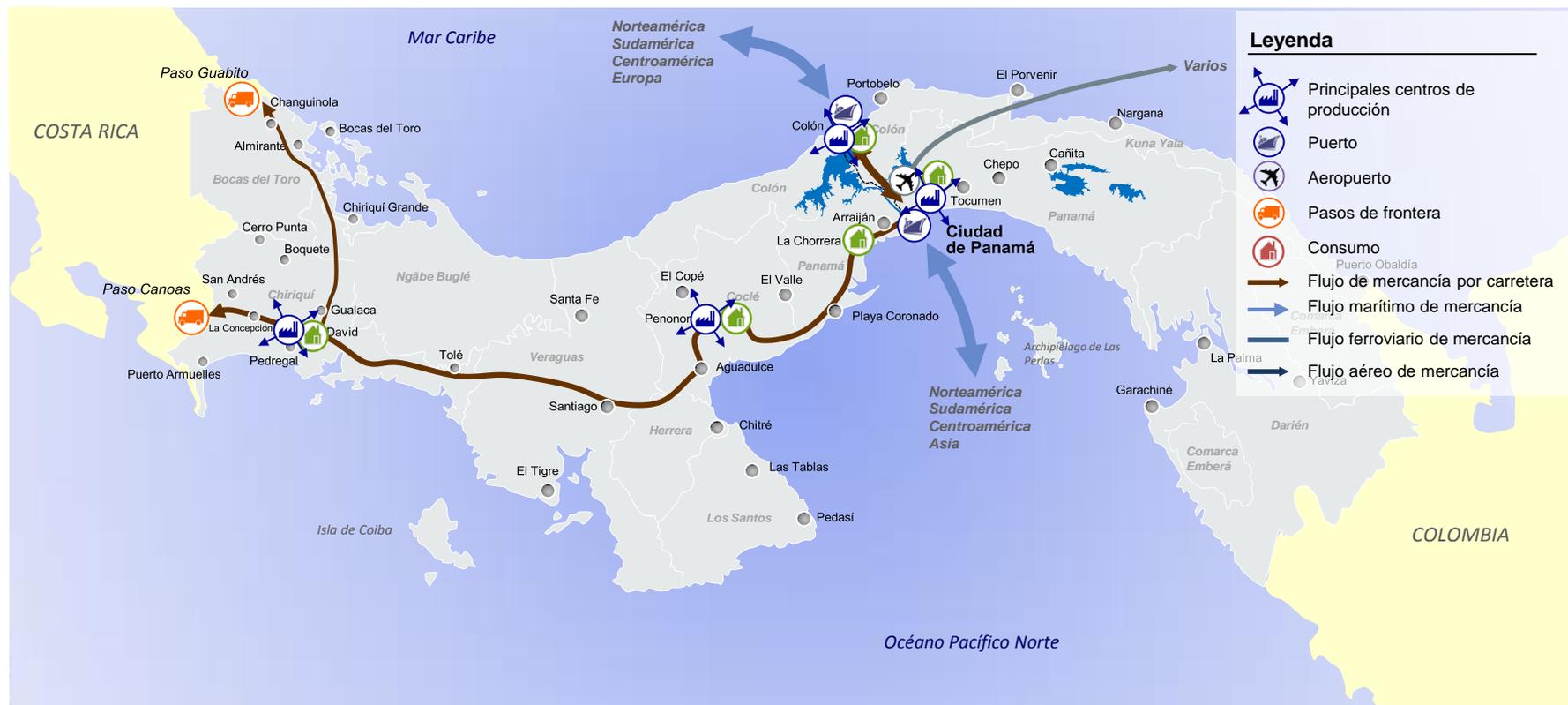


Fuente: elaboración ALG



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

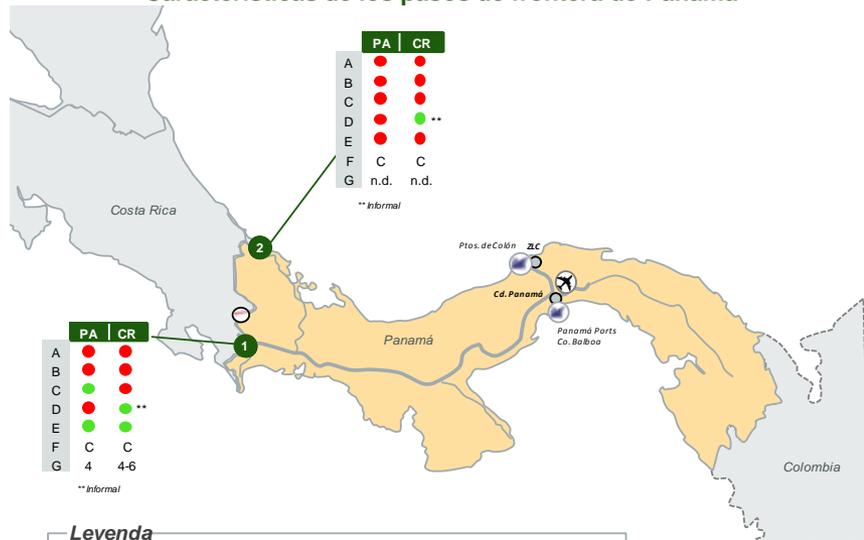
• El **transporte internacional** refleja, sin embargo, un **predominio del uso del modo marítimo**

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

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

Seguridad de la carga y gestión fronteriza

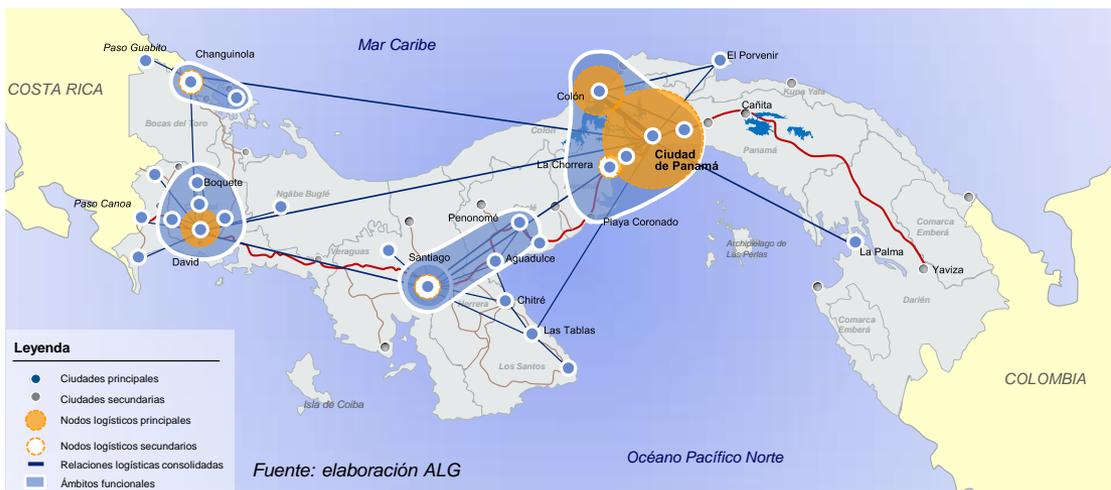
- No se identifica en el país **ninguna zona con problemáticas reiteradas** relacionadas con la inseguridad en el transporte carretero
- El paso fronterizo de **Paso Canoas** cuenta ya con el **sistema TIM**. No obstante, se ha constatado que se siguen aplicando los procedimientos anteriores a la implementación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

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

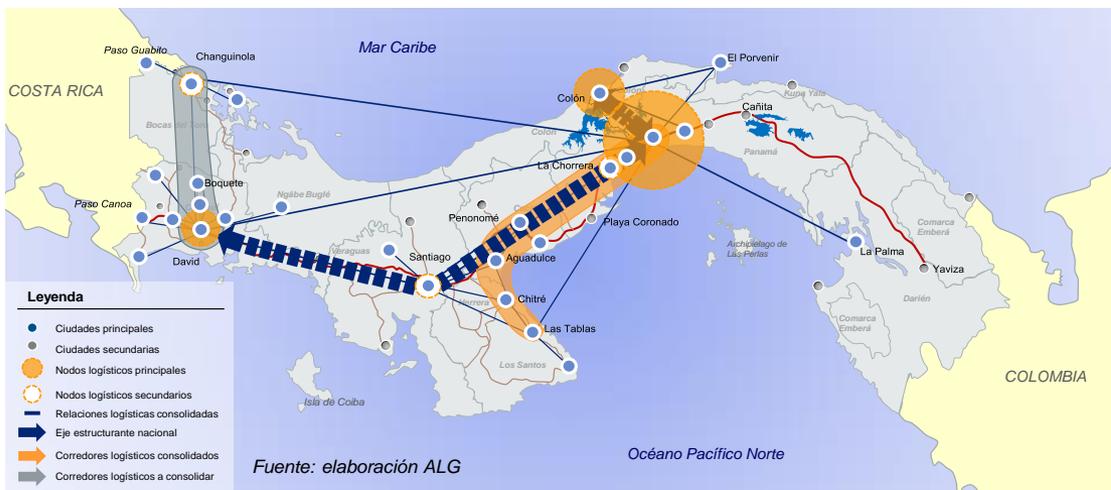
Desempeño logístico: mapa funcional y logístico



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

F	O
D	A

- **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)

- 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

- **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

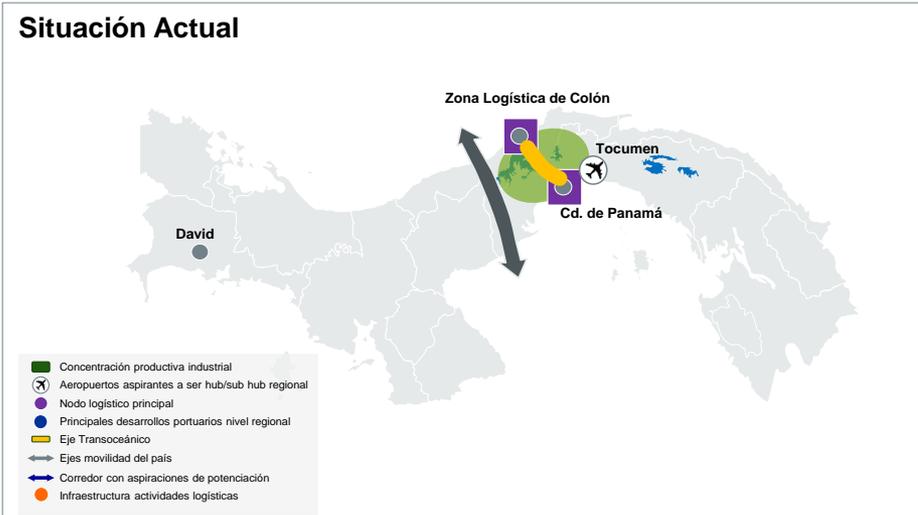
Identificación de aspiraciones y tendencias



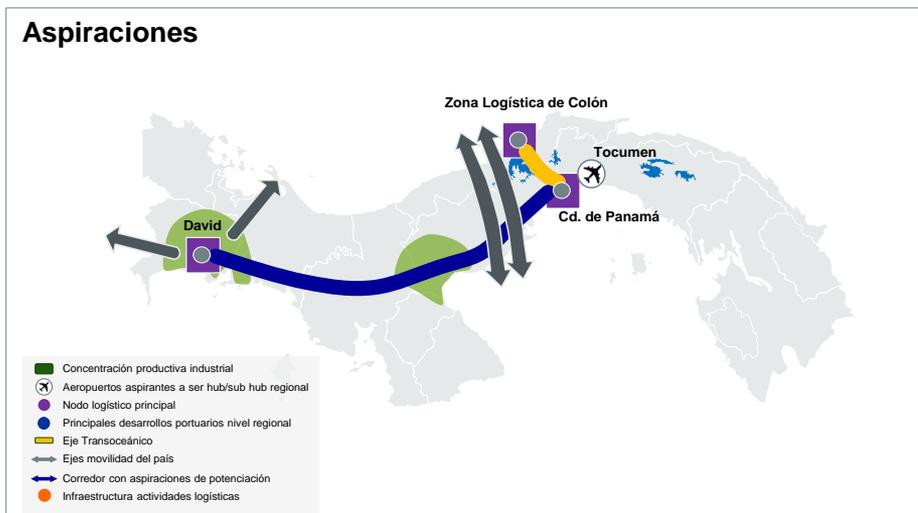
Existen numerosas variables que pueden influir en el desarrollo esperado de la actividad de transporte y logística en la Región, y que modifican la tendencia

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

Aspiraciones logísticas – Panamá



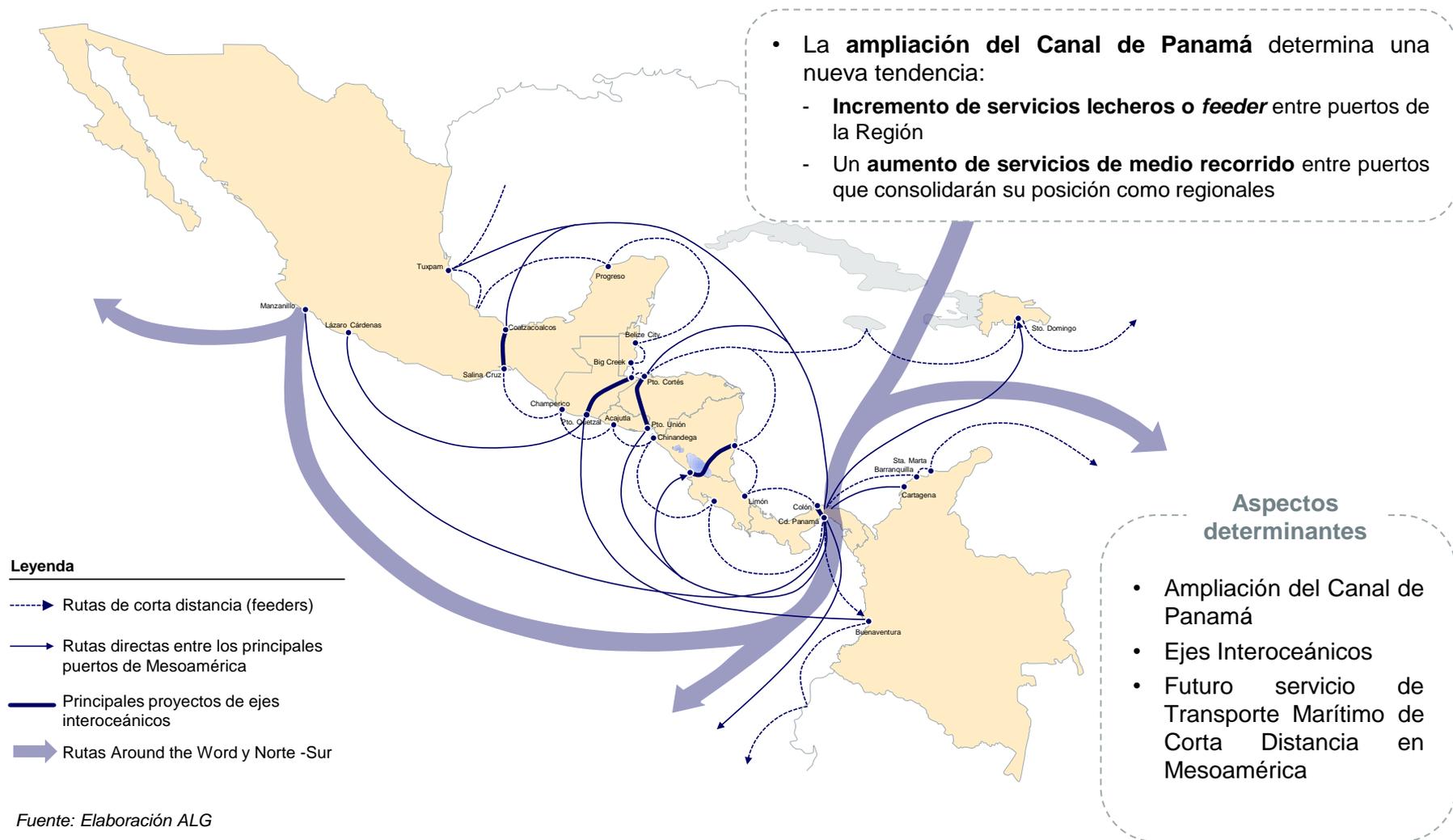
- La **Zona del Canal de Panamá** concentra la práctica totalidad de la actividad logística panameña
- La **actividad industrial panameña** es todavía **incipiente**, con un peso relativo en el PIB del país muy bajo en comparación con el resto de países de la Región, y está concentrada en el eje canalero, 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)



- 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

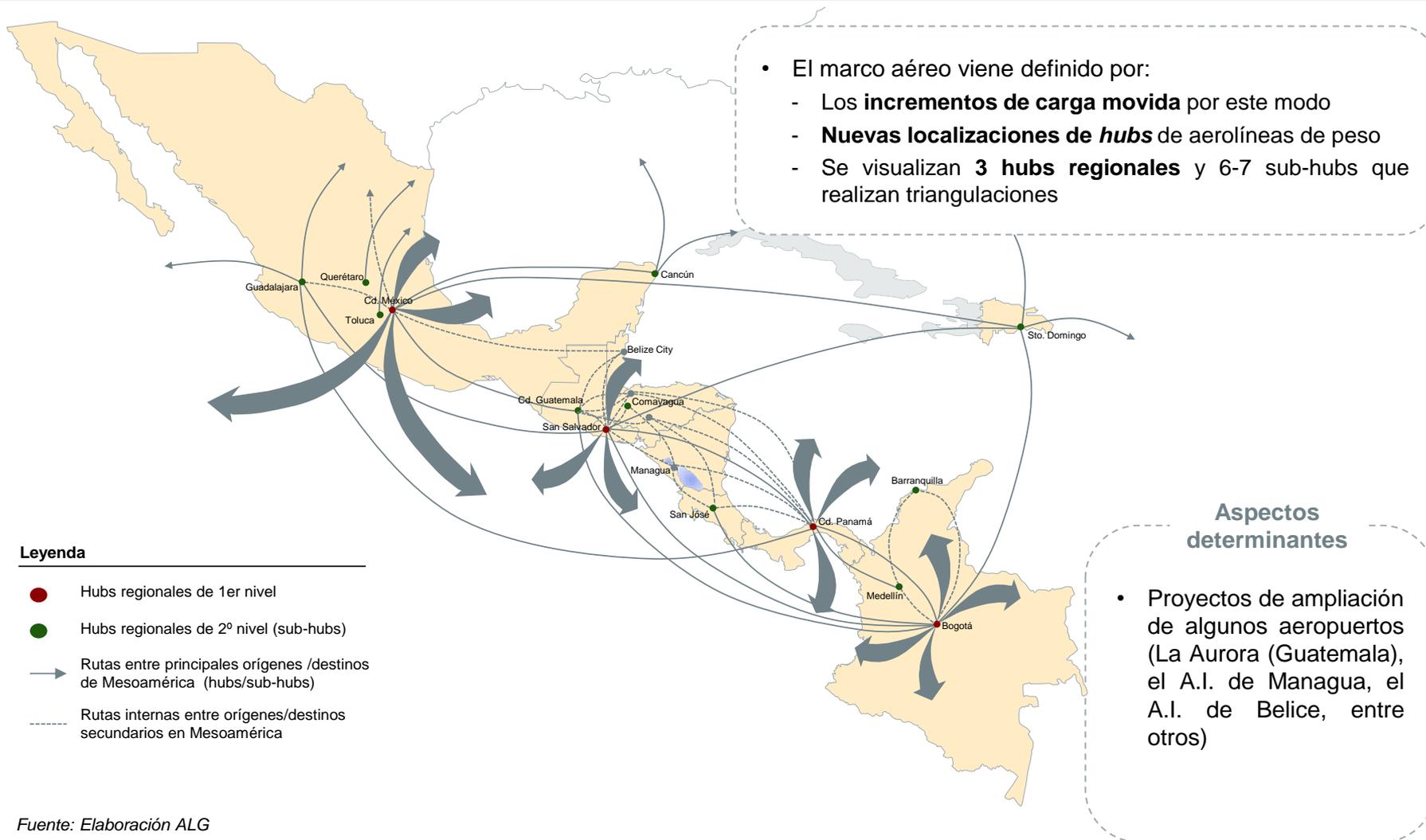
La ampliación del Canal de Panamá destaca sobremanera en los aspectos de influencia en la tendencia de los flujos marítimos

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

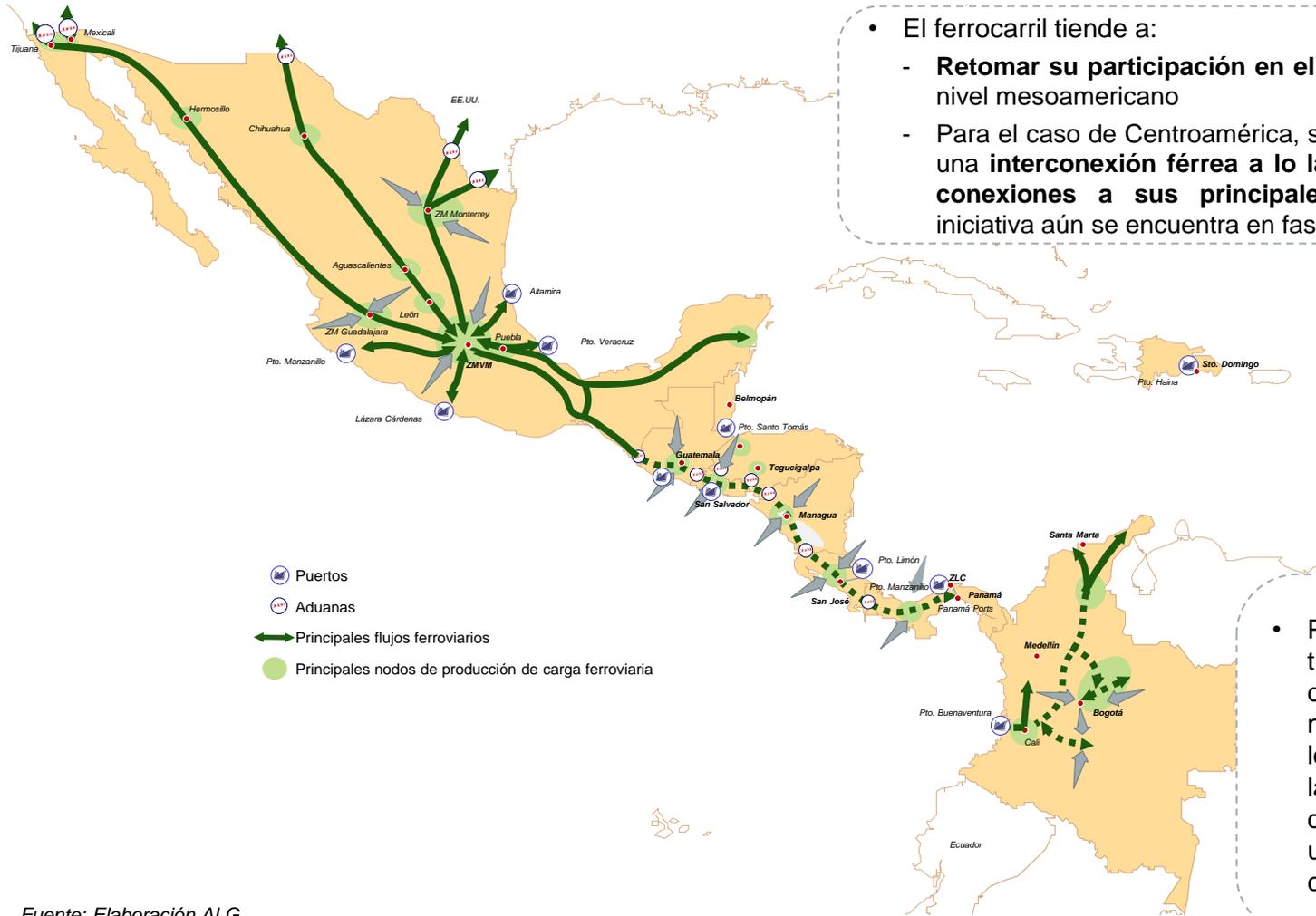
Aspectos determinantes

- 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 promuevan 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
Infraestructura de transporte	Incrementar la conectividad interna y externa de los países de la región mesoamericana, con el mejoramiento de la infraestructura y los servicios del transporte en la región
Infraestructura logística	Desarrollo de una red de infraestructura logística especializada de apoyo al comercio exterior intra y extra regional , así como a la distribución interna de bienes en los países de la región
Formalización	Avanzar hacia la formalización de los agentes del sector transporte y logística , especialmente las pequeñas unidades empresariales, con énfasis en su capacitación profesional
Adecuación normativa	Alcanzar una regulación normativa unificada que facilite el desempeño del transporte en la región y consiga transformarlo en un sector más competitivo
Institucionalidad	Desarrollar y/o adaptar la estructura institucional para la organización y fortalecimiento del sector transporte y logística , consiguiendo involucrar a los sectores público y privado en la promoción y desarrollo de infraestructura de transporte y logística
Innovación y nuevas tecnologías	Potenciar la modernización del sector a través de la innovación e incorporación de nuevas tecnologías para la gestión eficiente de las operaciones y la provisión de servicios de valor agregado
Especializ. de la provisión de servicios logísticos	Promover la especialización del sector transporte y logística , adecuando las capacidades y servicios ofrecidos a las necesidades específicas de los diferentes segmentos productivos
Internacionalización	Transformar el sector transporte y logística en un referente de calidad y eficiencia en los países de la región para conseguir una mejora del desempeño logístico a nivel regional
Seguridad de la carga	Incrementar la seguridad de la carga en todas las fases de la cadena logística , 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
Gestión de fronteras	Alcanzar la integración regional en materia de gestión aduanera , 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 desarrollo de infraestructura de transporte, logística y comercial 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 oferta de servicios conexos debe estar alineada con esta práctica multimodal , con estándares competitivos, y bajo una óptica ambiental y socialmente responsable
Integración económica de los países de Mesoamérica	Concentra los mecanismos regionales y por país para la integración económica de los mercados que componen Mesoamérica , 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 instrumentos para promover acciones productivas, logísticas y comerciales conjuntas entre diferentes países de Mesoamérica, que contribuyan al posicionamiento de Mesoamérica como bloque comercial frente a otras economías
Coordinación de instancias institucionales	Involucra los elementos de la acción pública, por país, en diferentes niveles de Gobierno, así como las instancias de coordinación supranacionales , 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 integración económica de los operadores, a nivel corporativo , que fortalezca la estructura empresarial de las compañías. Incluye aspectos de financiación empresarial, estrategias de internacionalización, desarrollo de capacidades en todos los niveles de las compañías, instrumentos de cohesión gremial, etc. 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

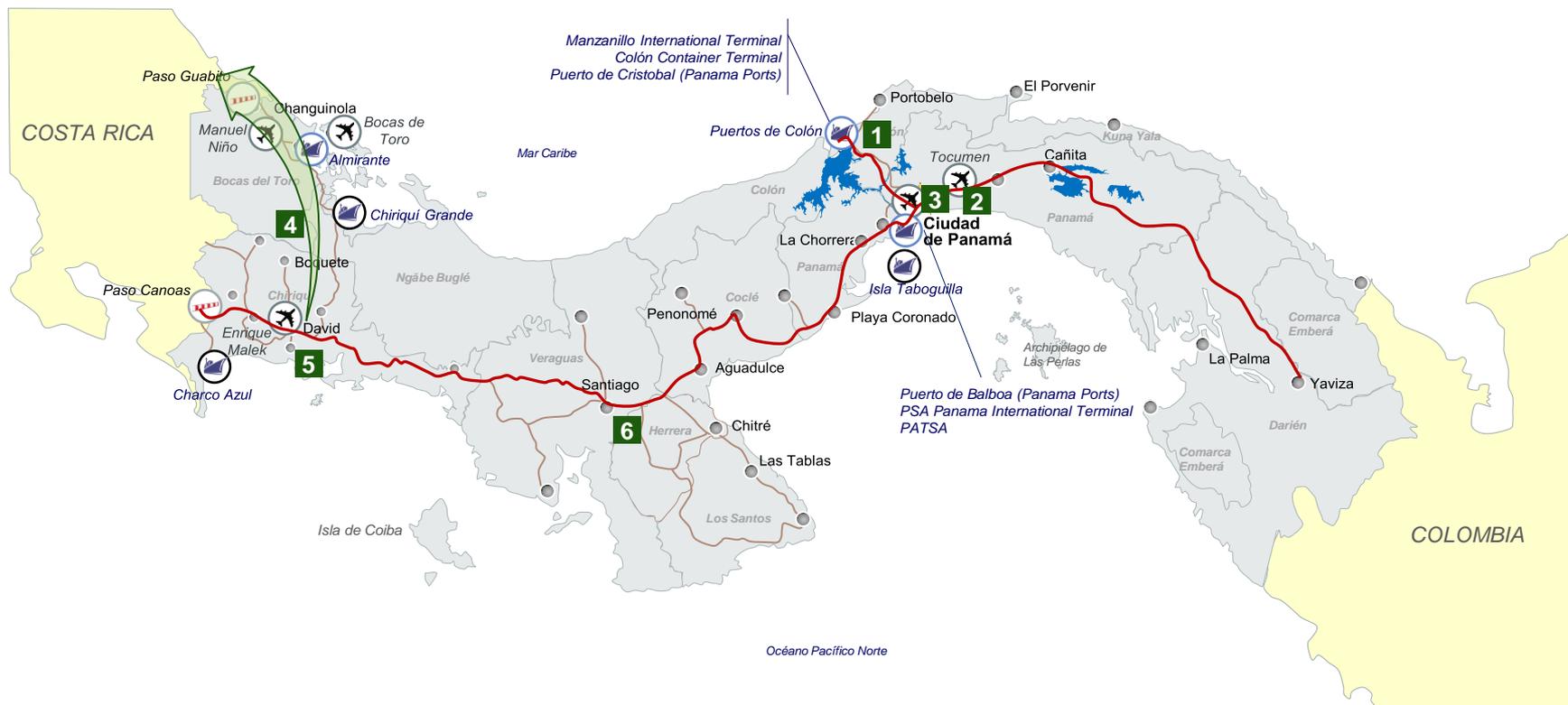


	Acciones sobre la infraestructura	Acciones de planificación integral	Acciones institucionales (servicios y procesos)
ACCIONES PRIORITARIAS	Actuaciones de mejora o nueva implementación de infraestructura de transporte y logística a corto/medio plazo	Desarrollo de planes de acción sobre el transporte y 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 ^P Potenciación del Aeropuerto Internacional de Colón
- 4 ^P Mejoras infraestructurales en el enlace carretero entre la Panamericana y Paso Guabito-Sixaola
- 2 ^P Centro de Carga Aérea del Aeropuerto Internacional de Tocumen
- 5 Agrocentro de David
- 3 ^P Plataforma logística de Distribución Urbana de Ciudad de Panamá
- 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

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