



## HOJA DE RUTA PARA EL DESARROLLO LOGÍSTICO DE PANAMÁ

Por: Maximiliano E. Jiménez Arbeláez, Ph.D.  
Director General  
Centro Georgia Tech Panamá de Innovación e Investigaciones Logísticas  
Septiembre, 2016

Desde el inicio de funciones de la Oficina de Coordinación del Gabinete Logístico (OCGL) en febrero de 2015, se ha podido palpar un repunte del interés del Gobierno Nacional sobre los temas de actividad logística, sector que en el 2010 fue identificado como uno de los cuatro pilares para el desarrollo económico del país, junto a los sectores financieros, turismo y agro. En agosto de ese año, el Gabinete Logístico (GL) se consolida con la incorporación de siete miembros del sector privado, tres de ellos representando al Consejo de Empresarial Logístico, organización que aglutina a todos los gremios del sector. Asimismo, El GL integra al Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá como su brazo técnico. Georgia Tech Panamá proporciona información de interés al sector logístico ([www.logistics.gatech.pa](http://www.logistics.gatech.pa)), realiza estudios para incrementar la competitividad del país en materia logística ([www.gatech.pa](http://www.gatech.pa)) y colabora con el sector académico.

Desde el año pasado, el GL viene reuniéndose mensualmente y a finales del 2015 aprueba la Hoja de Ruta prioritaria del sector logístico, plan que recoge estudios previos, entre ellos el PNLog (Plan Nacional de Logística de Cargas). En enero del 2016 la OCGL presenta su Plan Plurianual 2016-2019.

Los resultados acumulados han sido positivos. De acuerdo al Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, Panamá logra el primer puesto de Latinoamérica en 2016, mostrando mejoras en todas las dimensiones de este indicador, exceptuando la trazabilidad de documentos y mercancías. Por otro lado, en el Reporte de la Competitividad Global 2015-2016, del Foro Económico Mundial, Panamá se ubica, entre 140 países, en las posiciones 6 y 7, en cuanto a infraestructura aeroportuaria y portuaria, respectivamente, 11 en cuanto a solidez bancaria y primer puesto en inflación. A nivel global, Panamá ocupa el segundo lugar en Latinoamérica (posición 50), después de Chile, aunque permanece mucho trabajo por hacerse en áreas como educación y los procesos gubernamentales.

A continuación resumimos la Hoja de Ruta referida y su amplio alcance, colocando entre paréntesis el año de ejecución planeado:

1. Estrategia y fortalecimiento institucional: plan estratégico logístico (2016), consolidación de la coordinación logística y del marco legal para brindar sostenibilidad (2016-2017).

2. Plan estratégico para la formación logística (2017).
3. Planificación portuaria integral: Corozal, nuevas terminales especializadas (RoRo, servicios marítimos), puertos multipropósito (Vacamonte, Armuelles) (2016-2017).
4. Plan maestro de la Región Interoceánica y la estructuración de clústeres de servicios de valor agregado (2016-2017).
5. Estrategia de logística urbana y distribución de carga en la ciudad de Panamá (2017).
6. Carga aérea y estructuración del clúster de Tocumen (2016-2017).
7. Corredor tecnológico en la Región Interoceánica para aumentar trazabilidad y eficiencia en el movimiento de la carga (2017).
8. Desarrollo logístico en la Región Occidental: Paso Canoas, Armuelles, zonas francas (2016-2017).
9. Fortalecimiento institucional de la Autoridad Nacional de Aduanas (2016-2017).
10. Reorientación estratégica de Zona Libre de Colón (2016).

La posición logística actual de Panamá es ventajosa; sin embargo, se están dando cambios en el entorno tanto de mayor competencia, como de nuevas tendencias que representan retos formidables a la posición que ha ganado Panamá.

Con la expansión del Canal y la capacidad para atender los nuevos buques Panamax, la competencia para los puertos panameños y en particular para el trasbordo de contenedores se ha intensificado. Evidencia de esto son las inversiones en capacidad que están haciendo los principales puertos de América, tanto en el Pacífico como en el Atlántico, para atender tales barcos. Por otro lado, la expansión del Canal ha propiciado que las navieras re-evalúen sus redes de servicio en busca de oportunidades para reducir costos. Adicionalmente, las economías de los grandes barcos que promueven segmentos de travesía largos, minimizando las paradas en puertos, representan igualmente una amenaza para los puertos panameños puesto que los grandes barcos tenderán a parar donde haya suficiente volumen de carga para justificar la parada. Finalmente, se está dando una concentración de las más grandes navieras que aprovecha el tamaño de los grandes barcos para compartir capacidad, aumentando al mismo tiempo su poder de negociación frente a los puertos.

Estos nuevos paradigmas exigen repensar la estrategia. La Hoja de Ruta ha establecido las prioridades logísticas. Los temas de instalar en Panamá grandes centros de distribución regional, el aumento de los servicios logísticos de valor agregado y el incremento de las actividades de transformación asociadas con la postergación parecen cobrar mayor relevancia dentro de la Hoja de Ruta para el desarrollo logístico de Panamá.