



Visión Marítima País 2019-2024



Introducción

- La CMP, es un gremio cuyo origen remonta a 1960, que agrupa a más de 200 empresas, y **busca el crecimiento del sector como pilar del desarrollo de Panamá**. La CMP de cara al proceso electoral, preparó su **“Visión Marítima País 2019-2024”** que presenta al país y pone a disposición de todos los candidatos a la presidencia de Panamá.
- La **“Visión Marítima País 2019-2024”** contiene un diagnóstico del sector marítimo panameño y define las prioridades de acción a corto y mediano plazo, para impulsar el desarrollo del sector como pilar del crecimiento sostenible del país.
- Este documento es producto de una serie de reuniones de trabajo con los diferentes clústers especializados de la Cámara y la socialización con toda la membresía, que permitió incluir las diferentes realidades y posiciones y garantizar una visión integral, incluyente y enfocada en los intereses del país a mediano y largo plazo.

• Posición de Panamá en rankings globales relevantes para el sector:

- Panamá ocupa la **38va. posición a nivel global y la segunda en LatAm del LPI**.
 - Las dos fortalezas de Panamá en este contexto son la capacidad de hacer tracking and tracing y servicios logísticos
- Panamá ocupa **la posición 64 a nivel global y la 7ma en LatAm del GCI**
 - Sus 3 fortalezas en este contexto son: Entorno macroeconómico, salud y educación primaria y desarrollo de mercados financieros.
- Panamá **ocupa la posición 79 a nivel global y la 7ma en LatAm del DBI**
 - Sus fortalezas son: Procedimientos para iniciar nuevos negocios, obtención de electricidad permanente para el desarrollo de negocios y cross-border trade.
- Panamá **ocupa la posición 30 a nivel global y la 1ra en LatAm del LSCI**

• El sector marítimo panameño es uno de los pilares de la economía que tiene mayor potencial para crecer tanto en su impacto en el PIB como en empleomanía. El Sector Marítimo es clave para la reactivación de la economía.

• **La importancia geopolítica de Panamá depende de este sector.** El “Brand Panamá” es su posición geográfica, por lo que depende de: el canal, sus puertos y sus industrias marítimas y logísticas.

• La ampliación del Canal de Panamá ha potenciado al sector, pero para que continúe creciendo de manera sostenible, **requiere de una institucionalidad sólida, designación de personal idóneo, profesional y comprometido con el sector.**

• **La ampliación del Canal excedió todas las expectativas en cuanto a tráfico y tonelaje que se esperaban para los primeros años.** Lo que deja ver que es muy posible que se requiera ampliar el canal nuevamente en los próximos años.

Diagnóstico

- ➔ · **Existen mejoras por realizar en infraestructura, procesos y tecnología**, que son necesarios para que el sector alcance su máximo potencial, especialmente en estos momentos con las oportunidades que brinda el TLC con China (y la participación de Panamá en la iniciativa china de la Franja y la Ruta).
- ➔ · **El Sector Marítimo genera 289K de empleos**. Por lo que mantener esa empleabilidad y aumentarla es muy importante para el país. Muchos estudiantes en carreras afines encontrarán futuro si se fortalece el sector.
- ➔ · Lo más importante para lograr el desarrollo del sector y por ende contribuir para el crecimiento del país, es **contar con una institución fuerte, con un equipo profesional que ejecute la Estrategia Logística Nacional, la actualice periódicamente y garantice que todo el sector funciona bajo las mejores prácticas internacionales**, con seguridad jurídica y representada al más alto nivel del gobierno.
- ➔ · **El clúster alcanzó su madurez**, y necesita reinventarse con innovación, inversión y tecnología
- ➔ · El HUB logístico panameño está conformado por 3 cadenas de valor que están íntimamente relacionadas, **generadoras de más de 289K de empleos (directos e indirectos) y tienen un impacto en la economía del 30%**.
 - Estas cadenas de valor son: HUB Marítimo, HUB de Transbordo y HUB Logístico
- ➔ · **Los principales indicadores del HUB han ido creciendo**, pero en los últimos años se han estancado y algunos incluso han disminuido.
- ➔ · Hay consenso nacional sobre la relevancia del sector LOGISTICO como pilar para el desarrollo de Panamá. Esta relevancia y la ruta para el crecimiento está plasmado en la Estrategia Logística Nacional 2030, **de donde toma parte importante esta VISIÓN MARÍTIMA PAÍS**.
- ➔ · La “Visión Marítima País 2019-2024” **complementa y desarrolla la “Estrategia Logística Nacional 2030”**, enfocándose de manera especializada en el sector marítimo que es uno de los pilares de dicha estrategia.
- ➔ · El crecimiento de Panamá depende de su capacidad de ser competitivo en la actividad marítima, de forma tal **se requiere abordar el tema desde una perspectiva integral que maximice su rendimiento y permita aprovechar la posición geográfica del país**.
- ➔ · **Hay una falta de institucionalidad sólida y sostenible**, evidenciada por la no representatividad del sector en los más altos niveles del gobierno, el solapamiento de funciones, la inseguridad jurídica, burocracia en procesos, oportunidades de implementación de tecnología en la gestión y la falta de planificación en materia de infraestructura.

- ➔ · El HUB Marítimo y Logístico de Panamá **depende fundamentalmente de que todos sus componentes funcionen de manera eficiente, confiable y económica.** Estos factores pueden hacer que los usuarios del HUB opten por irse a otros puertos de la región, como está pasando con Cartagena, Buenaventura (ambos en Colombia), y próximamente con Moín en Costa Rica. Al sur, el Hub de Panamá compite con Callao en Perú, y próximamente con Posorjas en Ecuador. Todos estos puertos pueden ofrecer lo mismo que Panamá con la ventaja de que tienen más carga de comercio exterior. En el Caribe competimos con Kingston en Jamaica, Caucedo en República Dominicana y Freeport en Bahamas. **En este contexto es importante destacar, que las navieras son las que determinan sus HUBS en función de la mejor combinación de eficiencia, confiabilidad, economía y carga doméstica, todos temas que debemos optimizar en Panamá para ser competitivos.**
- ➔ · Hay una trazabilidad histórica **que demuestra que el país fue desarrollado de espaldas al mar, y que es relativamente reciente que se ha desarrollado la legislación, institucionalidad y economía nacional para explotar esa actividad.** Por eso, se requiere madurar y evolucionar en la aproximación hacia la forma de ver desde la perspectiva de políticas públicas este sector fundamental para el país.
- ➔ · El HUB Logístico de Panamá ha evolucionado casi que por combustión espontánea. De hecho, **el crecimiento de los puertos se ha dado gracias a que fueron privatizados.** Sin embargo, la falta de una institución fuerte que dirija la coordinación interinstitucional y de manera activa promueva los proyectos (leyes y de infraestructura) del sector ha contribuido a que el sector colapse en varias ocasiones.
- ➔ · La industria del abastecimiento de combustible **ha tenido un aumento en los costos de los servicios que ha resultado en una disminución en el volumen de ventas e ingresos por fletes** percibidos en esta industria.
- ➔ · La situación actual del registro panameño refleja un decrecimiento que desde el 2016 cerró con 223.1 millones de toneladas y al cierre del 2017 reflejó 218.6 millones de toneladas. **Según la última estadística a cierre del último trimestre del año, las cifras fueron 218.1 millones de toneladas.**
- ➔ · En los últimos 10 años se ha restado importancia al sector marítimo, y debe retomarse su atención al más alto nivel político porque **la Estrategia Marítima Nacional es una pieza fundamental de la Estrategia Logística Nacional.** Una depende de la otra.
- ➔ · La “Visión Marítima País 2019-2024” **tiene una visión integral, lo que significa que apunta a todos los puntos que están trabando el crecimiento del sector por restarle competitividad a nivel internacional:** institucionalidad, marco legal, procesos, infraestructura, RRHH y tecnología.
- ➔ · Al ser un pilar de la economía nacional y un sector muy especializado, **destaca la importancia de contar con funcionarios a todo nivel con conocimiento técnico y experiencia en temas marítimos y logísticos,** con el fin de impulsar el crecimiento, comprender la evolución del mercado, analizar las tendencias económicas y el impacto de temas que incentivan o desaceleran las actividades fundamentales de este sector y su interrelación con la economía nacional y global, y muy especialmente en los niveles técnicos responsables de la ejecución de políticas y programas.

PROPUESTA: EJES Y PROPUESTAS CONCRETAS

La “Visión Marítima País 2019-2024” que presenta la CMP a Panamá, contempla 5 ejes de trabajo, y cada eje tiene implícito un efecto multiplicador de crecimiento económico y empleo para el país.

**FORTALECIMIENTO
INSTITUCIONAL Y
REFORZAMIENTO DEL
RECURSO HUMANO**

**PROYECTOS DE
INFRAESTRUCTURA
PRIORITARIOS**

**MARCO LEGAL Y
FORTALECIMIENTO
DE LA SEGURIDAD
JURÍDICA**

**MEJORA EN
PROCESOS Y
TECNOLOGÍA
PARA AGILIZAR
TRÁMITES**

**GESTIÓN DE TRATADOS
INTERNACIONALES
QUE VELEN POR
LOS INTERESES
NACIONALES**

FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL Y REFORZAMIENTO DEL RECURSO HUMANO

La importancia del sector amerita una institución fuerte, representada al más alto nivel y con el personal más competente, que priorice los proyectos de infraestructura y las leyes que potencien el sector, **con procesos y tecnología de punta, y que lidere la articulación de los intereses de Panamá en sus relaciones comerciales internacionales.**

Con las propuestas desarrolladas en este eje, **se busca integrar todas las competencias, entidades y leyes que pueden lograr el desarrollo sostenible del sector.** Lo cual amerita que la Estrategia Logística Nacional contenga un capítulo especial sobre la Estrategia Marítima Nacional.

En este contexto, **se considera indispensable revisar, actualizar e implementar la Estrategia Marítima Nacional (EMN) como una prioridad del nuevo gobierno.** El marco legal que rige el sector está previsto en el título constitucional del Canal y en la ley orgánica de la Autoridad Marítima de Panamá, por lo que cualquier decreto debe responder a los lineamientos que están en las leyes. La EMN no fue reemplazada por la Estrategia Logística Nacional pues ésta no ha pasado de ser un decreto, al igual que el Gabinete.

El Hub Logístico para el comercio internacional ha crecido y evolucionado en la zona interoceánica. **Todo gira alrededor del tráfico por el Canal,** por lo que el Plan Maestro de la Región Interoceánica debe consensuarse y ser la guía de todas las entidades que tienen que ver con el uso de tierras y el desarrollo de proyectos de infraestructura en esa región.

En este sentido, consideramos que **en el quinquenio 2019-2024 se debe incluir en el Plan de Modernización del Estado una sección que apunte a optimizar todos los componentes del hub logístico,** haciendo énfasis en el sector marítimo, con una visión integral y de fondo: estructura, legislación, sistemas, procesos, tecnología y RRHH.

Hay situaciones relevantes que impactan negativamente la competitividad de Panamá en materia marítima, y que hace definir como uno de los Ejes de esta propuesta el **“Fortalecimiento Institucional y Reforzamiento del RRHH”,** entre las cuales podemos mencionar: Solapamiento de ciertas competencias entre autoridades, Falta de implementación de la Estrategia Marítima Nacional, Debilidad Institucional y pocos recursos para atender tema de puertos e industrias marítimas auxiliares, Insuficiente planificación en desarrollo de infraestructura para los sectores marítimos y logísticos.

La pérdida de competitividad por falta de infraestructura, lentitud y burocracia nos pone en una situación de desventaja frente a las oportunidades que se abren en este sector a corto, mediano y largo plazo. Por lo que **se hace imperante trabajar para lograr mayor flexibilidad y menos burocracia, lo cual está asociada a marco legal, procesos y herramientas tecnológicas disponibles para la gestión de trámites.** Para atender esta situación se propone:

- a. Elevar y reestructurar la responsabilidad de las autoridades del sector, actualizando y aplicando la Estrategia Marítima Nacional
- b. Reforzamiento de especialidad y experiencia del RRHH responsable de la gestión pública del sector.
- c. Creación de Instancia de Investigación y Planificación.

PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA PRIORITARIOS

La adaptación de la infraestructura a las oportunidades que abre el mercado para el sector marítimo requiere de una planificación y visión de largo plazo. **Para hacer realidad los proyectos clave, debe dárseles prioridad con asignación de recursos en el presupuesto nacional y garantizar su ejecución de manera eficiente.** La gestión adecuada de estos proyectos amerita, contar con instancias técnicas de administración de contratos y de ingeniería que se responsabilicen y rindan cuentas de su seguimiento al desarrollo de los proyectos de manera oportuna.

Actualmente la conectividad terrestre y marítima entre los principales nodos logísticos de la región interoceánica (Colón, Balboa, Tocumen y el sector oeste) ha colapsado. **El HUB no puede ser eficiente, confiable y económico con estos problemas básicos de vialidad existentes que encarecen el proceso por períodos de espera que podrían eliminarse.** En este contexto, se propone:

- a. En relación a la ACP, desarrollar e implementar el Proyecto de Río Indio para optimizar la gestión del agua, así como evaluar el proyecto de 4to juego de esclusas y mejorar el acceso a los puertos del Pacífico
- b. Reconstruir y/o mantener de manera eficiente los puertos nacionales, así como optimizar la capacidad portuaria en el Pacífico, mejorar la infraestructura para las Industrias Marítimas Auxiliares y evaluar el proyecto de Ferry/Barcazas.
- c. Crear plan estratégico que incentive el desarrollo de Marinas Deportivas, y de esta forma se impulse turismo y se promueva la generación de empleo.
- d. Crear plan estratégico que incentive la construcción de los Astilleros y Reparación de Buques, para mejorar servicios colaterales y generar empleo.
- e. Optimizar el sistema de Transporte Terrestre y Ferroviario, así como desarrollar el Terminal de Carga (Tocumen).
- f. En relación a las Zonas Económicas Especiales, estructurar el Parque logístico de Tocumen, 1,200 hectáreas de ACP.

MARCO LEGAL Y FORTALECIMIENTO DE LA SEGURIDAD JURÍDICA

El marco legal al más alto nivel debe complementarse de manera clara y articulada con las leyes y reglamentos respectivos en las diferentes entidades, eliminando solapamientos o confusiones en las funciones de cada una de las entidades involucradas en la gestión del sector.

De manera general **se debe mejorar el marco legal del sector marítimo con instrumentos legales modernos que permitan mejorar la competitividad del país en el sector marítimo y logístico**, que en este momento se encuentra afectado por precios más competitivos de países vecinos. El marco legal debe estar articulado para garantizar efectividad y el sistema debe funcionar de manera eficiente para garantizar seguridad jurídica como pilar fundamental para atraer inversiones, de las cuales depende este sector, al requerir que operadores globales establezcan sus operaciones regionales en nuestro país. En este sentido se propone:

a. **Redacción y aprobación de ley sobre Alianzas Público-Privadas (APP's) y creación de las instituciones que las administren y procure los mejores intereses del Estado y de los inversionistas.**

Las APPs son herramientas clave para este sector, pero deben manejarse sin discrecionalidades, y garantizando transparencia y seguridad jurídica.

b. **Revisión integral del Reglamento de Concesiones, que data de hace más de 40 años, actualizando la normativa aplicable para el otorgamiento, administración y seguimiento de las concesiones que autoriza la AMP, ajustándola a las necesidades del sector y a las mejores prácticas que puedan ser replicadas en nuestro entorno.** De igual forma, las concesiones existentes deben revisarse bajo criterios modernos que sean beneficiosos tanto para el Estado como para los inversionistas.

c. **Revisión integral del Reglamento de Licencias de Operación para simplificar los procedimientos que deban aplicarse a las Industrias Marítimas Auxiliares**, así como procedimientos uniformes y cónsonos con la realidad del sector a nivel mundial.

d. Para mejorar la competitividad de la industria de abastecimiento de combustible, **se propone desarrollar una política para convertir a Panamá en un Centro Regional de abastecimiento de combustible marino.**

- Revisar las regulaciones y las normativas.
- Crear la sinergia requerida entre la AMP y la Secretaría de Energía para lograr efficientizar y optimizar las actividades en las zonas libres de petróleo.
- Desarrollar reglamentaciones competitivas en el proceso de trasbordo de combustible.
- Establecer una política que permita optimizar el abastecimiento de combustible a las naves que transitan por el Canal y a las que recalán en puertos panameños.

e. **Esclarecimiento de facultades de las diferentes instituciones con respecto al otorgamiento y cobro de tarifas por licencias y concesiones, establecimiento de procedimientos transparentes y participativos.** En sentido, y desde la perspectiva de aplicación de tarifas, se propone:

- Revisar la aplicación de tarifas que cobra la AMP aplicando las mejores prácticas en nuestro entorno que le permita a la industria ser más competitiva a nivel regional.
- Actualizar y condensar las resoluciones emitidas por la entidad y sus modificaciones garantizando que reflejen la actualidad del sector marítimo nacional y mundial.

MEJORA EN PROCESOS Y TECNOLOGÍA PARA AGILIZAR TRÁMITES

Con las propuestas enmarcas en este eje, **se busca contar con una Ley Logística Nacional que regule todo lo pertinente al sector y que funcione con unos procesos que faciliten el accionar de todos las partes**, de manera clara, armónica y eficiente. De igual forma, se busca integrar la ACP al desarrollo marítimo y logístico nacional.

De la integración y mejor coordinación interinstitucional se logrará la reducción de burocracia y eliminación de barreras, para facilitar los procesos y el desarrollo de una plataforma tecnológica común que sirva a todos los actores en el HUB.

Los avances tecnológicos facilitan la optimización de procesos, pero se requiere alinear los esfuerzos de la AIG en temas de gobierno electrónico con las prioridades del HUB logístico.

En este sentido se propone:

- a. **Definición, desarrollo y seguimiento del Mapa de Procesos** dar continuidad y mejorar el sistema VUMPA (Ventanilla Única Marítima), completar la VUCE (Ventanilla Única de Comercio Exterior) y desarrollar el CARGO COMMUNITY SYSTEM (BPM/SOA de todos los procesos y funcionalidades).
- b. **Diseño e implementación de plataforma tecnológica para la integración de los sistemas logísticos y comercio exterior.**
- c. **Auditoría integral** (hardware, software de base y de aplicación, redes, seguridad informática y recursos humanos vinculados al desarrollo, actualización y mantenimiento de los sistemas) y **definición de indicadores de gestión, Sistema de información y recolección de datos y torre de control** (Dashboard).
- d. **Diseño e implementación de un “data warehouse” y un sistema de “business Intelligence”.**
- e. **Promover Facilitación del Comercio inter e intra-regional** (Grupo Mesoamérica).

La estrategia de expansión comercial y logística de China en América Latina **ofrece oportunidades importantes para aprovechar nuestra ventaja competitiva como HUB logístico regional**. La relación de Panamá con China permitirá impulsar que Panamá se transforme en el HUB logístico regional, pero eso requiere articular los intereses involucrados en el proceso y privilegiar la visión de largo plazo en beneficio de nuestro país. **En este sentido, la Estrategia Logística Nacional debe servir de guía y se debe crear una instancia donde se garantice la participación del sector privado en la toma de decisiones.**

El próximo gobierno será responsable de continuar con el proceso de negociaciones del TLC por lo que se debe tomar en consideración la posición plasmada por el sector, y garantizar que se incluya al sector marítimo auxiliar en los compromisos de negociación.

La institución que rija el sector marítimo, debe ser la responsable de articular frente a China los intereses de la República de Panamá en este sentido se propone:

- a. Desarrollo conjunto (China-Panamá) de visión, plan maestro y hoja de ruta.
- b. Lograr consenso a nivel nacional (divulgar plan de inversiones y beneficios).
- c. Establecer prioridades y establecer organismo ejecutor de programa.
- d. Ejecutar proyectos de inversión y diseñar formato de administración/operación.

En este sentido, la propuesta plasmada en esta VMP, elaborada por la CMP, **busca un balance entre los intereses geopolíticos y comerciales de China y el beneficio y crecimiento del Panamá sin afectar los sectores estratégicos, y siempre con visión de largo plazo y con un esquema que garantice las consultas permanentes al sector privado antes de tomar decisiones estratégicas**. En este sentido, debemos garantizar el aprovechamiento del desarrollo tecnológico, asistencia técnica, capacitación y encadenamientos productivos en proyectos de beneficio para el sector marítimo local, que derivan de estos acuerdos internacionales.

En el caso específico de la Marina Mercante de Panamá, se propone:

a. **Cambiar la estructura de la entidad que rige el registro de naves.** El actual régimen organizativo no brinda un servicio competitivo en comparación con otras jurisdicciones. El cambio debe ser integral, pasando de ser una estructura pública y dependiente económicamente de la Contraloría General a convertirse en una entidad con completa independencia o con un modelo público privado, que permita optimizar los servicios prestados.

b. **Cambiar la estructura y funciones de la actual Red Consular.** Se propone evaluar las siguientes opciones: a) eliminar la tasa consular y establecer esquemas de remuneración para los funcionarios con metas relacionadas a los ingresos que cada consulado deba obtener; o b) contratar agentes del registro que pueden ser enlaces de negocios entre el mercado local y el registro.

c. **Modernizar el sistema informático del registro para que sea más eficiente** y seguir desarrollando la utilización de la firma digital para los diversos trámites.

d. **Estructurar el uso de distintos métodos para el pago online, tarjeta de crédito, entre otros,** para dar flexibilidad y agilidad a los distintos trámites.

e. **Lograr que las certificaciones emitidas por el registro público de naves se puedan emitir en inglés,** considerado el lenguaje estándar del sector lo cual facilita todas las gestiones.

f. **Integrar el registro de propiedad e hipotecas de naves a DIGEMAR.** En este contexto, se propone evaluar la posibilidad de pasar el departamento de Licencias de Pesca del ARAP a la competencia de DIGEMAR.

g. **Elaborar un sistema que permita el registro permanente de títulos de propiedad, hipotecas, cesiones, enmiendas y cancelaciones de hipotecas** a través de los consulados o agencias de registro.

h. **Mejorar la estrategia de mercadeo del registro a través de visitas periódicas y regulares a mercados cautivos por parte de funcionarios del registro** y exigir a los cónsules o agentes del registro que realicen acciones de mercadeo como parte de sus funciones con metas claras.

Las propuestas realizadas en el eje de Marco Legal y Seguridad Jurídica **buscan fortalecer las capacidades institucionales y regulatorias de entidades relevantes en el cumplimiento ágil y eficiente de trámites** que se requieren para el intercambio comercial e impulso de la competitividad del sector marítimo.

De igual forma, la unificación de criterios aplicables al funcionamiento del sector, la revisión de tarifas para hacerlas competitivas con la región, la creación de la Ley de APPs con una gestión eficiente, la mejora de procedimientos en materia de las Industrias Marítimas Auxiliares, el nuevo reglamento de concesiones, el fortalecimiento de las capacidades de gestión de las instituciones de soporte al sector marítimo (Aduanas, AMP, MICI, AUPSA, MINSAs) y la adopción efectiva de buenas prácticas, acordes con la realidad, agilidad y transparencia que requiere el sector privado, garantizará el desarrollo sostenible del sector.



Clusters que conforman la Cámara Marítima de Panamá

ABOGADOS
AGENCIA NAVIERA
AJUSTADORES | CLASIFICADORES
BARCAZAS
BUCEO COMERCIAL
CENTROS DE INVESTIGACIÓN
CORREDORES DE SEGUROS
CONSTRUCCIÓN MARINA

REPARACIONES NAVALES
INDUSTRIALES
SEGURIDAD Y PROTECCIÓN
MARÍTIMASUPLIDOR NAVIERO
TERMINAL DE CRUCEROS
TERMINALES PETROLERAS
TRANSPORTE TERRESTRE



LOGÍSTICA
MARINAS
MIEMBROS INTERNACIONALES
MUDANZAS Y LOGÍSTICA DE CARGA
ORGANIZACIONES RECONOCIDAS
PILOTAJE
PROTECCIÓN AMBIENTAL/
INCINERACIÓN/
RECOLECCIÓN DE RESIDUOS
PUERTOS
REMOLCADORES

CONSULTORES
DRAGADOS
ELECTRÓNICA MARINA
EMBAJADAS
EQUIPOS Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN
HOTELES
LANCHAS
LÍNEAS NAVIERAS