

VISIÓN MARÍTIMA PAÍS 2024-2029

Nuestra Industria, Nuestra Ruta

CONTENIDO

1. Introducción

- El proceso de elaboración de la VMP 2024-2029
- Contexto actual
- Factores de impacto sobre nuestra competitividad

2. Relevancia del Sector Marítimo en Panamá

- Impacto económico del conglomerado
- Principales desafíos
- Oportunidades

3. El Canal de Panamá: Eje fundamental del sector



4. La Propuesta Gremial de la Cámara Marítima de Panamá

Primer pilar
Fortalecer el marco regulatorio

Segundo pilar
Promover la coordinación Interinstitucional gremial

Tercer pilar
Incorporar la digitalización y tecnología

Cuarto pilar
Optimizar la infraestructura y conectividad

Quinto pilar
Gestionar el impacto socioambiental

Sexto pilar
Fomentar la educación para garantizar y apalancar el talento para la industria

5. Conclusión

- Síntesis de la Propuesta Gremial de la Cámara Marítima de Panamá

Mensaje de la Presidente de la Cámara Marítima de Panamá



Es un honor para mí compartirles la Visión Marítima País 2024-2029, Nuestra Industria – Nuestra Ruta, meticulosamente concebida por la Cámara Marítima de Panamá.

Este logro es el fruto del incansable trabajo colaborativo de los clústeres que conforman el sector marítimo, logístico y portuario, así como las valiosas contribuciones de nuestros gremios aliados.

Este documento es el resultado de un exhaustivo proceso de consulta y colaboración, cuyo propósito principal es resaltar las necesidades y propuestas que hemos identificado como cruciales para fortalecer el conglomerado que representa un impacto del 31% al Producto Interno Bruto de Panamá, significativa cifra avalada por el Estudio de Impacto Económico del Sector Marítimo, sobre el cual se sustenta el valor e importancia de nuestro sector.

Hemos trabajado estrechamente con líderes de cada segmento de nuestra industria, asegurando la inclusión de perspectivas diversas y expertas, de modo que se reflejen no sólo los desafíos que enfrentamos, sino las oportunidades que se vislumbran.

Al presentar este informe a los candidatos presidenciales, buscamos fomentar un diálogo sólido y constructivo que posibilite la implementación de las medidas necesarias para impulsar el crecimiento sostenible de nuestro sector. Confiamos plenamente en que el próximo gobierno considerará con la debida seriedad las propuestas aquí contenidas, otorgándoles la prioridad y visión de futuro que merecen.

La Cámara Marítima de Panamá, gremio que desde 1979 trabaja con responsabilidad y transparencia para fortalecer el desarrollo y crecimiento del sector marítimo, logístico y portuario nacional, reafirma con este esfuerzo su compromiso de continuar generando acciones proactivas en beneficio de nuestra industria y del país.

Expresamos nuestro profundo agradecimiento a todos los involucrados por su dedicación y colaboración en la creación de este crucial documento, convencidos de que juntos podemos construir un futuro marítimo sólido y próspero para Panamá.

Yira Poyser
Presidente
Cámara Marítima de Panamá

INTRODUCCIÓN

La Cámara Marítima de Panamá (CMP), cuyo origen se remonta a 1979, es el gremio representativo de la industria marítima, logística y portuaria de la República de Panamá.

Durante más de cuatro décadas, **ha sido el vehículo a través del cual las empresas privadas agremiadas del sector y el Estado panameño trabajan de manera conjunta para impulsar el desarrollo de una actividad que es fundamental para la economía nacional e internacional.**

La CMP tiene el compromiso de impulsar un **crecimiento sostenible para este sector económico crítico,** mediante una hoja de ruta guiada por sus seis valores fundamentales: honestidad, trabajo en equipo, cultura gremial, integridad, proactividad y compromiso con la educación.

El proceso de elaboración de la VMP 2024-2029

La elaboración de la presente **Visión Marítima País 2024-2029** inició por evaluar los avances en la Visión Marítima de 2019-2024 y tomó en cuenta el estado actual y los cambios registrados en las condiciones de la economía local y global. Además, el proceso se ha nutrido de la participación de agremiados, autoridades, diferentes actores y asociaciones relacionadas con la actividad marítima, con el fin de garantizar un **análisis exhaustivo e incluyente que plasmara una visión consensuada y de largo plazo.**



Un equipo técnico lideró el proceso para contemplar **los aportes de todas las especialidades representadas en el gremio,** incluyendo los clústeres de trabajo de la CMP, así como la opinión de instituciones claves en nuestro sector, como:

- La Autoridad Marítima de Panamá (AMP),
- La Autoridad del Canal de Panamá (ACP),
- El Consejo Empresarial Logístico de Panamá (COEL),
- La Asociación Internacional de Organizaciones Reconocidas (IARO, por sus siglas en inglés),
- La Asociación de Turismo Náutico de Panamá (ATN),
- La Asociación Panameña de Derecho Marítimo (APADEMAR),
- El Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá,
- La Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP),
- La Asociación de Armadores Panameños (ARPA).

Como resultado de este ejercicio, buscamos que se establezca **una visión estratégica marítima y logística nacional compartida que fije un rumbo sólido para el sector,** con un enfoque alineado entre el sector privado y el gobierno.

Derivado de la experiencia y trayectoria de la CMP, así como del proceso de análisis para desarrollar esta Visión, se han identificado **aspectos críticos relacionados con la competitividad de nuestro país y la realidad del mercado en el que se inserta,** que se describirán a continuación.

Contexto actual

Hoy en día, la realidad mundial y el contexto geopolítico son significativamente distintos al período entre 2000 y 2018, cuando las tendencias giraban en torno a la globalización, el libre comercio, el flujo sin restricciones de capitales y la movilidad de

personas. Desde 2018, el escenario se caracteriza por la desglobalización, restricciones a las importaciones, al flujo de comercio y de capital, desdolarización y el nearshoring. Ante esta nueva realidad, es claro que **no podemos mantener la misma visión y estrategia de siempre.**

Dado este cambio de paradigma, la visión de Panamá como país marítimo debe mirar hacia modelos con industrias homólogas exitosas en el mundo, como Singapur, Dubái y Róterdam, en el sentido de que estos puertos **cumplen una función similar a la nuestra al servicio del comercio internacional.**

Esta adaptación a los nuevos tiempos y la mirada hacia jurisdicciones de éxito no solo implica una **evolución en nuestra estrategia marítima, sino también una redefinición de nuestros valores y enfoques.**

Debemos aspirar colectivamente a convertirnos en un país de primer mundo. Esto requerirá una clara **voluntad política y un cambio cultural** en nuestra sociedad. No se trata de una crítica a lo que hemos sido, sino de **un llamado a ser aún más ambiciosos en nuestra búsqueda de la excelencia como nación relevante en el comercio internacional.**

Aunque somos un país con una ubicación estratégica privilegiada, la falta de implementación de las sugerencias plasmadas en la Visión Marítima 2019-2024, los cambios geopolíticos, los problemas en la infraestructura, los retos del cambio climático, las brechas sociales, los avances tecnológicos, los retos educativos y la creciente presión por elevación de estándares ambientales **han erosionado nuestra posición como líderes en el comercio mundial** y han generado una significativa **pérdida de competitividad, situación que tenemos que abordar con urgencia.**

Factores de impacto sobre nuestra competitividad

Por ejemplo, según el informe del **Banco Mundial sobre el Índice de Desempeño de Puertos de 2022,** los puertos panameños de Balboa y Colón han obtenido posiciones de 76 y 81, respectivamente, **entre 348 puertos a nivel mundial.**

Esta clasificación los sitúa por debajo de puertos en países vecinos como Callao (Perú), Lázaro Cárdenas (México), Cartagena y Buenaventura (Colombia). ***Ver tabla 1.***

Tabla 1

CPPI 2022: Clasificación Global de Puertos de Contenedores

Port Name	Overall Ranking
Yangshan	1
Salalah	2
Khalifa Port	3
Tanger-Mediterranean	4
Cartagena (Colombia)	5
Tanjung Pelepas	6
Ningbo	7
Hamad Port	8
Guangzhou	9
Port Said	10
Hong Kong	11
Cai Mep	12
Shekou	13
Mawan	14
Yokohama	15
Algeciras	16
King Abdullah Port	17
Singapore	18
Posorja	19
Tianjin	20
Buenaventura	21
Busan	22
Yeosu	23
Chiwan	24
Kaohsiung	25
Djibouti	26
Laem Chabang	27
Colombo	28
Jeddah	29
Pipavav	30
Dammam	31
Coronel	32
Xiamen	33
Barcelona	34
Callao	35
Port Klang	36
Incheon	37
Jebel Ali	38
Fuzhou	39
Marsaxlokk	40
Yarimca	41
Dalian	42
Lazaro Cardenas	43
Wilmington (USA-N Carolina)	44
Kobe	45
Nagoya	46
Shimizu	47
Mundra	48
Sohar	49
Rio Grande (Brazil)	50

Fuente: Estudio de Impacto Económico del Sector Marítimo de Panamá en el Ámbito Nacional, LOGITRAN ADVISORY SERVICES, 2023

La **percepción de eficiencia y los procesos portuarios son factores fundamentales** que influyen en esta calificación. Esta ineficiencia no solo impacta en términos de tiempo y costos, sino que también tiene consecuencias ambientales, como la emisión de gases de efecto invernadero debido a una mayor velocidad y consumo de combustible.

Además, **la falta de eficiencia en la operación portuaria reduce la capacidad instalada del puerto,** lo que afecta la disponibilidad de ventanas para atraque y aumenta los costos por TEU[1]. A esto se suman las restricciones implementadas debido a la crisis hídrica que enfrenta el Canal de Panamá, que han ocasionado **un aumento de hasta un 10% en los costos para ciertos clientes debido a la necesidad de descargar y mover más contenedores por tierra.** Estos desafíos no solo **encarecen el costo del hub de trasbordo panameño,** sino que también han contribuido a la pérdida de competitividad en el mercado internacional.

Adicionalmente, es importante comprender que en la industria marítima, la elección de un puerto de trasbordo por parte de una naviera es altamente flexible y se basa en la eficiencia y las condiciones ofrecidas por dicho puerto. Es decir, **las navieras pueden preferir otros puertos que ofrezcan condiciones más favorables para sus necesidades de trasbordo, si éstas no son satisfechas en nuestro país.** Por lo tanto, es esencial que Panamá no solo mantenga **estándares de eficiencia, sino que también ofrezca un ambiente propicio para las inversiones y mejoras continuas en infraestructura y servicios portuarios.**

Por otro lado, el índice de Liner Connectivity de la UNCTAD, que evalúa la conectividad de los países con el mundo en general, revela una perspectiva interesante para Panamá. A pesar de su posición privilegiada en la región latinoamericana con un índice de 50, liderando a nivel región, el país se encuentra rezagado en comparación con otros centros de trasbordo en regiones como Asia. Singapur, por ejemplo, destaca con índice de 111, lo que evidencia la necesidad de mejorar nuestra competitividad a nivel global. ***Ver Tabla 2.***

Tabla 2

Índice de las economías más conectadas por región

Economía (Clasificada por valor del tercer trimestre de 2022)		Q1 2011	Q1 2018	Q1 2021	Q1 2022	Q2 2022	Q3 2022
Norteamérica y Europa	1. Estados Unidos	78	93	106	103	103	96
	2. España	74	82	90	90	90	91
	3. Países Bajos	81	83	92	91	91	91
	4. Reino Unido	81	86	91	90	90	89
	5. Bélgica	80	86	88	87	87	88
Latinoamérica y el Caribe	Panamá	37	50	50	51	51	50
	Colombia	33	49	49	48	48	48
	México	37	47	49	48	48	47
	Brasil	32	35	36	40	40	40
	Perú	26	32	39	39	39	40
África	Marruecos	51	58	69	69	69	71
	Egipto	47	59	68	67	67	68
	Sudáfrica	37	39	41	39	39	40
	Gana	21	22	40	36	36	37
	Togo	16	31	37	36	36	37
Asia	China	131	142	164	172	172	175
	Corea del Sur	86	97	108	112	112	113
	Singapur	94	100	113	111	111	111
	Malasia	80	92	100	99	99	100
	Hong Kong, China	96	90	94	87	87	85
Oceanía	1. Australia	31	33	38	36	36	36
	2. Nueva Zelanda	20	21	29	31	31	31
	3. Papúa Nueva Guinea	8	10	11	11	11	11
	4. Nueva Caledonia	12	12	11	10	10	11
	5. Fiji	12	11	9	10	10	11

Fuente: Estudio de Impacto Económico del Sector Marítimo de Panamá en el Ámbito Nacional. LOGITRAN ADVISORY SERVICES, 2023.

1. Acrónimo por las siglas en inglés para “Twenty-foot Equivalent Unit”, una unidad de medida que mide la capacidad de carga de los contenedores.

Está claro que la percepción de Panamá como el centro de trasbordo mundial no es algo que podamos dar por sentado. **Tenemos el potencial de desempeñar un papel aún más importante en el comercio internacional, siempre y cuando abordemos los desafíos existentes, mejoremos la eficiencia en nuestros procesos y desarrollemos infraestructuras de vanguardia. En ese contexto, de acuerdo con data reciente, Panamá podría ser percibido como un mercado ineficiente y costoso**[2]**.** Esta percepción puede afectar nuestra competitividad y nuestra posición como hub de trasbordo preferido.

Finalmente, cuando evaluamos el **crecimiento del throughput**[3] **en términos de TEU en Panamá** y lo comparamos con otros países y regiones, es evidente que nuestra posición competitiva se encuentra en riesgo. ***Ver Tabla 3.***

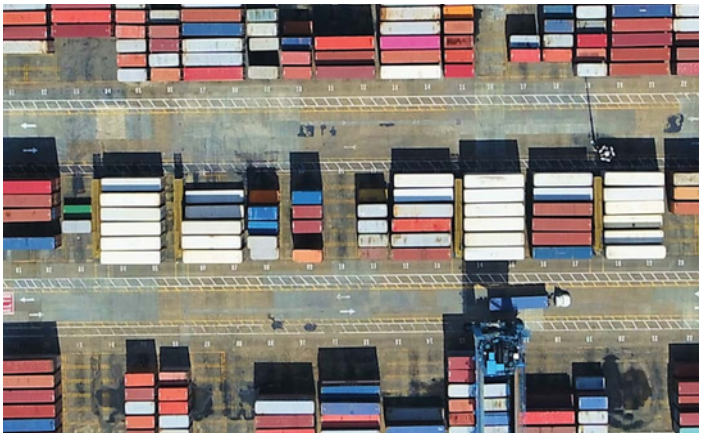
Tabla 3

Crecimiento del throughput por períodos en TEU

	2022/2010	2022/2016
Mundo	**56.1%**	**21,9%**
Américas	**52,9%**	**29,0%**
América Latina y el Caribe	**57,8%**	**29,6%**
Asia	**61,2%**	**21,3%**
Asia Oriental	**61,6%**	**20,8%**
Europa	**39,9%**	**16,1%**
Panamá Total	**52,3%**	**35,9%**
Bahía de Cartagena	**98,6%**	**35,2%**
Kingston	**13,0%**	**36,4%**
República Dominicana	**26,1%**	**42,7%**
Freeport	**39,9%**	**24,8%**
Puerto Rico	**9,6%**	**16,5%**
Limón Moin	**50,0%**	**12,2%**
Puerto Cortés	**44,6%**	**23,6%**
Santo Tomás de Castilla	**35,6%**	**-10,7%**
Puerto Barrios	**60,9%**	**22,8%**
Trinidad y Tobago	**-13,7%**	**16,6%**
Jarry/Pointe-à-Pitre	**56,6%**	**11,0%**
Fort-de-France	**27,5%**	**25,2%**
Puerto Casilda	**65,3%**	**21,7%**

Fuente: Estudio de Impacto Económico del Sector Marítimo de Panamá en el Ámbito Nacional. LOGITRAN ADVISORY SERVICES, 2023.

A partir de 2010, Colombia ha mostrado un desempeño superior en el aumento del throughput, incluso equiparándonos en ciertos períodos. Sin embargo, en todos los casos, **Panamá ha demostrado un menor aprovechamiento en comparación con otras regiones del mundo y ha quedado por debajo del promedio de América Latina. Esta tendencia, donde incluso los países emergentes superan a Panamá, es un indicador claro de que nuestra posición competitiva puede mejorarse.**



En resumen, a lo largo de la historia de Panamá, nuestra posición geográfica ha sido un activo invaluable. No obstante, como hemos visto, en el contexto actual, **esta ventaja no es suficiente.** El mercado exige una **reevaluación y adaptación de nuestra oferta de servicios.** Esto implica **despertar a la realidad y aceptar que la ubicación no es suficiente por sí sola;** se requiere un abordaje técnicamente sólido, un marco regulatorio actualizado, una digitalización de servicios y transparencia, con visión de largo plazo y donde los diferentes actores trabajen de manera articulada para lograr enfrentar los desafíos, aprovechar las oportunidades existentes y tener la capacidad de anticiparse a la realidad del mercado.

Por eso, este informe plantea cambios de fondo, que se traducen en una **renovación integral del sector marítimo panameño, basado en un análisis contundente, con propuestas claras y factibles ante una situación preocupante.** Como hemos indicado, este **enfoque nuevo requiere voluntad política,** para que la gestión del sector sea sólida y consistente de cara a vaivenes sociopolíticos a nivel local e internacional y que se enfoque en lograr resultados concretos y duraderos.

En este sentido, en estas páginas se aboga por **despolitizar la designación de funcionarios del sector y asegurar la implementación de políticas de largo plazo.** También se propone la creación de **mecanismos efectivos de rendición de cuentas.**

2. Estudio de Impacto Económico del Sector Marítimo de Panamá en el Ámbito Nacional, LOGITRAN ADVISORY SERVICES, 2023
3. Movimiento total de contenedores en un puerto o país, considerando todos los movimientos de unidades llenas y vacías.

Sin embargo, es importante reconocer que la pérdida de competitividad **no solo se debe a factores externos, sino que, en gran medida, tiene sus raíces en factores internos, especialmente en la gestión gubernamental**. A lo largo de las últimas décadas, los diversos gobiernos no han reflejado el nivel de compromiso y prioridad que requiere uno de los activos más cruciales de nuestra economía: el sector marítimo y logístico.

La cadena logística ha enfrentado interrupciones significativas debido a la paralización de los corredores logísticos nacionales, procesos burocráticos, falta de recurso humano capacitado y digitalización deficiente. Las leyes relacionadas con el sector marítimo han quedado obsoletas, obstaculizando la eficiencia necesaria para las naves que operan en nuestros puertos. Además, el comercio marítimo requiere un modelo de servicio y atención 24/7, lo cual ha generado ineficiencias. Por otro lado, l**a falta de una entidad única que coordine a todos los actores involucrados** complica aún más la cadena logística, resultando en demoras y costos elevados que impulsan a las líneas navieras a considerar como alternativas, puertos competidores en la región. **Estos desafíos deben abordarse con urgencia para revitalizar nuestro sector y garantizar su competitividad en el mercado internacional.**

Asimismo, consideramos necesario evaluar la **institucionalidad gubernamental** y crear una nueva estructura que integre a todos los sectores, con participación del sector privado y de la academia, que permita alinear los intereses nacionales.

En ese contexto, es fundamental **fortalecer la colaboración entre el sector privado marítimo y las autoridades gubernamentales en beneficio del bien común,** reconociendo la importancia de esta industria para el desarrollo sostenible e inclusivo del país. **Esto requiere replantear la forma en que trabajamos juntos: enfocarnos en objetivos comunes y superiores, en lugar de intereses individuales.**

Es imperativo **priorizar el fortalecimiento de la institucionalidad,** un elemento central y exigido por el mercado internacional, porque abarca temas que van desde la seguridad jurídica, la actualización legislativa, la independencia de poderes, hasta la eficiencia y transparencia de la gestión pública.

Estos elementos fortalecen una confianza que **atrae inversiones y crea un círculo de progreso económico y social,** además de optimizar el posicionamiento de nuestro país en el escenario global como socio comercial confiable y comprometido con los más altos estándares de eficiencia, integridad y ética.

La innovación, inversión y la adopción progresiva de tecnología también deben ser parte de nuestro presente y de nuestra visión de futuro. La incorporación de **soluciones tecnológicas avanzadas, la mejora de la eficiencia operativa, la capacidad de consolidar y hacer públicos datos relevantes,** contribuirán a mantenernos a la vanguardia de la industria marítima global.

Por otro lado, es fundamental lograr **visibilidad en las estadísticas de mercado,** incluyendo información sobre la cantidad de barcos, toneladas transportadas y otros indicadores clave que actualmente carecen de transparencia, lo que promoverá la confianza y competitividad en nuestro sector.

La visión que aquí delineamos establece un compromiso sólido con la modernización y la excelencia del sector y, por ende, con el futuro de Panamá.

Estamos ante **la oportunidad de aunar esfuerzos para lograr un cambio positivo y sostenible.**

Es hora de **actuar** con determinación, de **institucionalizar soluciones, de controlar avances** y de garantizar que esta visión se convierta en la **guía que transformará el sector marítimo de Panamá en uno de los más competitivos y resilientes del mundo.**




La visión que aquí delineamos establece un compromiso sólido con la modernización y la excelencia del sector y, por ende,
con el futuro de Panamá.

RELEVANCIA DEL SECTOR MARÍTIMO, DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES



Históricamente, Panamá ha destacado en la región, siendo el único país con la combinación de un canal de renombre mundial, conectividad a través de puertos de primer nivel en el Atlántico y el Pacífico y la presencia de una oferta logística integral (marítima, aérea y terrestre) que complementa y enriquece su oferta de servicios en la ruta marítima. A lo largo del tiempo, Panamá ha perfeccionado su capacidad para brindar a los buques en espera de tránsito a través del Canal, una amplia gama de servicios marítimos auxiliares. Esto incluye abastecimiento, cambio de tripulación, entrenamiento, mantenimiento y reparación, entre otros.

Nuestro país también se distingue en la cantidad de conexiones con los distintos países de Asia, con una mayoría en la cantidad de servicios – 15 sobre un total de 19 servicios únicos - con una capacidad de atender buques de gran tamaño[4].

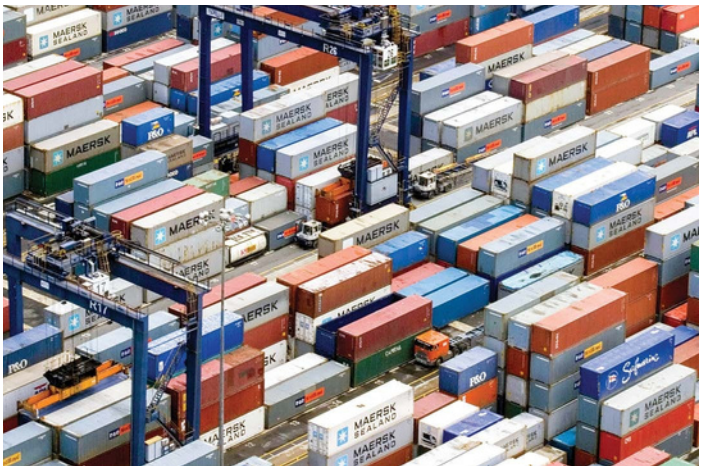
Estas capacidades han impulsado el **florecimiento de una Industria Marítima Auxiliar en constante crecimiento.** Según datos de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), en la actualidad, contamos con un total de 672 empresas diferentes que operan en diversas áreas clave dentro del sector marítimo. Estas empresas están distribuidas en varios clústeres, que abarcan desde abastecimiento, agenciamiento naviero, construcción y mantenimiento de naves e instalaciones portuarias, hasta servicios de inspección, manejo de desechos, maniobras marítimas, seguridad e higiene, transporte y turismo náutico. Lo más notable es que en los últimos cinco años, se han otorgado 457 licencias nuevas, lo que refleja un **vigoroso crecimiento y un dinamismo en el sector.** Además, este año se han concedido 103 licencias adicionales, lo que subraya la continua expansión y desarrollo de la industria marítima auxiliar en el país.



4. Estudio de Impacto Económico del Sector Marítimo de Panamá en el Ámbito Nacional. LOGITRAN ADVISORY SERVICES, 2023.



Panamá también destaca en la región en términos de conectividad y servicios portuarios. **Más de 75 servicios navieros conectan a Panamá con más de 140 puertos en más de 50 países y territorios** en todo el mundo. Este nivel de conectividad le da un papel a Panamá de facilitador en la integración de los centros de producción y consumo.



Panamá es el principal centro de trasbordo de contenedores de América Latina y el Caribe, estos contenedores transitan a través de los puertos de la Zona Interoceánica, impulsando cadenas globales de valor y optimizando tiempos y costos de transporte para empresas de todo el mundo. Además, el corredor logístico nacional, que combina las capacidades carreteras y ferroviarias, ha experimentado un crecimiento significativo en los últimos años, ahora representando un **15% del volumen total de trasbordo de los puertos de la región.**

Este dinámico escenario subraya la importancia crítica de Panamá como punto de enlace en el comercio marítimo mundial y su capacidad para adaptarse y ofrecer soluciones eficientes a las demandas cambiantes de la industria.

Como veremos a continuación, la industria aporta valiosas divisas a la economía nacional, fomentando al mismo tiempo sinergias y colaboración con otros sectores para satisfacer sus necesidades de servicios especializados. **A medida que el sector marítimo prospera, su contribución a la economía y a la sociedad panameña continúa expandiéndose de manera significativa.**

Impacto económico del conglomerado[5]

Para profundizar en la relevancia del conglomerado logístico-marítimo de Panamá es esencial comprender su impacto:

> El valor bruto de la producción del conglomerado asciende a **$15,419 millones, lo cual demuestra la significativa contribución económica de esta industria a la economía de Panamá.**

5. Todos los valores y gráficos contenidos en esta sección, salvo que sea explícitamente indicado, provienen del Estudio del Impacto Económico del Sector Marítimo de Panamá en el ámbito Nacional, LOGITRAN ADVISORY SERVICES, 2023.

El impacto directo, indirecto e inducido del conglomerado marítimo-logístico representa **un aporte del 31% al PIB de Panamá, o $21,210 millones.**

Cada dólar de producción de este conglomerado tiene un efecto adicional de 37 centésimos adicionales en otras áreas de la economía (multiplicador del PIB es 1.37).

El conglomerado marítimo-logístico, genera 109,406 empleos directos y su impacto sobre el empleo asalariado en general, incluyendo los impactos indirectos e inducidos, es de 320,317 puestos de trabajo lo que representa aproximadamente el 30% del empleo total de la economía del país.

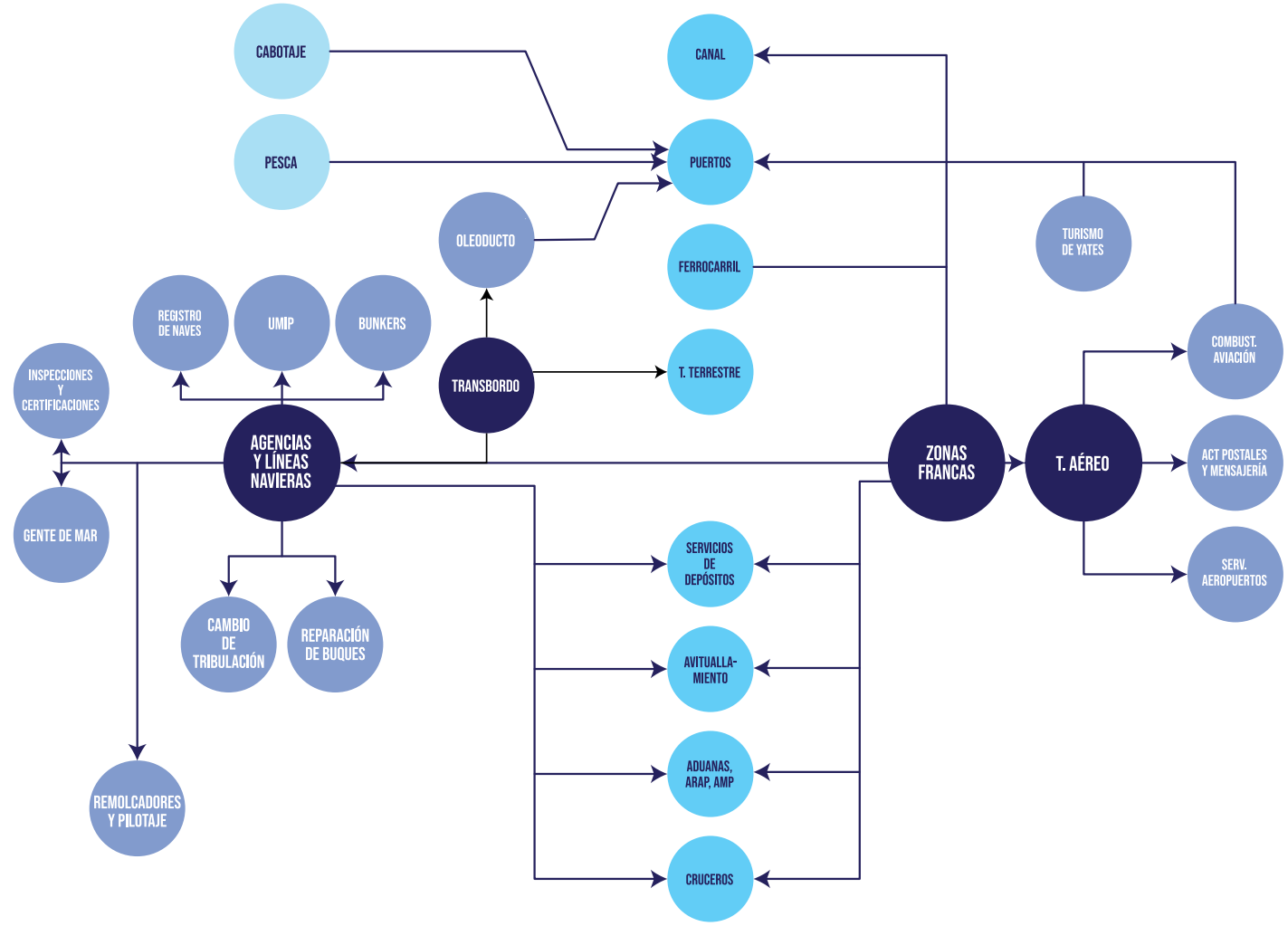
El conglomerado representa un **23.1% de los salarios nacionales.**

Asimismo, contribuye un **34% a la recaudación de impuestos indirectos de Panamá.**

El **impacto sobre las exportaciones de bienes y servicios** es significativo, alcanzando el **67% de participación en las exportaciones totales del país.**

Estas cifras revelan que el sector habilita un conglomerado que **nutre significativamente la economía del país.**

Distribución del impacto del conglomerado marítimo logístico sobre el PIB.



- Nodo del conglomerado
- Actividades que pertenecen a un solo nodo
- Actividades que pertenecen a más de un nodo
- Actividades que no pertenecen a ningún nodo

Fuente: Estudio de Impacto Económico del Sector Marítimo de Panamá en el Ámbito Nacional. LOGITRAN ADVISORY SERVICES, 2023.

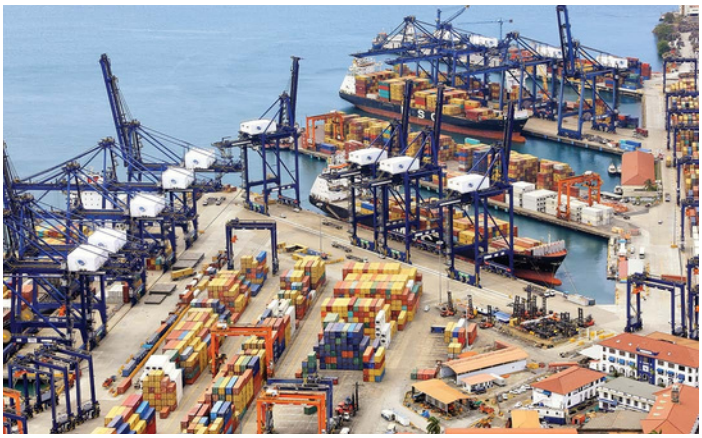
Por otra parte, los puertos panameños, parte integral de esta industria, destacan como **algunos de los más eficientes de toda América Latina. En 2022, los puertos de Panamá movilizaron 8,5 millones de TEUs. En 2021, esta cifra fue de 8.6 millones de TEUs.**

Sin embargo, aún existen desafíos significativos que deben abordarse y que veremos a continuación pues, como hemos comentado en la introducción, el proceso consultivo y de análisis realizado para la elaboración de esta Visión Marítima País 2024-2029 **ha arrojado una imagen alarmante.**

Principales desafíos del sector marítimo de Panamá

La importancia de gestionar correctamente el **recurso hídrico en nuestro istmo es un tema de importancia nacional y debe ser la prioridad,** ya que desempeña un papel fundamental para el óptimo funcionamiento del Canal de Panamá y para el consumo humano.

Estamos en mora en materia de definir la solución; **este retraso está generando consecuencias visibles y su impacto empeorará con el transcurso del tiempo** si no accionamos a la brevedad alineados con el plan de trabajo trazado por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y el Gobierno Nacional.



Dentro de los demás desafíos más significativos que tenemos en el sector está la **fragilidad institucional, la falta de articulación público-privada y la dificultad de controlar la implementación de una visión sectorial.** Los cambios gubernamentales, la inconsistencia de las políticas públicas, la complejidad legislativa y la inoperancia de las instancias obstaculizan la planificación a largo plazo, desincentivan la inversión privada, dificultan la toma de decisiones eficientes y entorpecen la resolución efectiva de problemas.

Por otro lado, el sector marítimo de Panamá está sujeto a **regulaciones ambientales** cada vez más estrictas y se enfrenta a **competencia de otras rutas,** lo cual debe ser tomado en cuenta para la definición de la estrategia que fijemos como país en esta materia para ser competitivos.

Finalmente, dentro de los desafíos más significativos que enfrentamos, uno de los más apremiantes es la **falta de capacidad portuaria en nuestros litorales**. A pesar de ser líderes en trasbordo y contar con una oferta portuaria sólida, resulta imperativo que el Gobierno **se involucre activamente en la ampliación de nuestras áreas y terrenos portuarios.**

En este sentido, podemos tomar lecciones de éxito de otras regiones marítimas líderes, como Singapur y Róterdam, que han logrado promover el desarrollo portuario a largo plazo a través de concesiones y proyectos estratégicos. Esta ampliación de la oferta es esencial para mantener y expandir nuestra disponibilidad a las líneas navieras, lo que, a su vez, contribuirá a fortalecer nuestra competitividad en el mercado global, un punto crucial para la definición de nuestra estrategia marítima como país.

Oportunidades

La industria marítima de Panamá es una parte esencial de la economía global y nacional. Prueba de ello es que Panamá ha acumulado un **impresionante conjunto de logros y reconocimientos en la industria marítima y logística global a lo largo de los años.** El país ha consolidado su posición como un destacado hub logístico y de transporte, ha obtenido altas calificaciones en el Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial, destacándose su eficiencia logística. Sus puertos y el Canal de Panamá son reconocidos internacionalmente. Además, ha figurado en índices que evalúan su competitividad, conectividad de contenedores y flota de marina mercante.

En particular, Panamá ha sido históricamente líder en abanderamiento de buques a nivel global, registrando una impresionante flota de 8,254 naves, de acuerdo al último “World Fleet Monitor“, publicado el 26 de julio de 2023. Aunque actualmente enfrentamos desafíos en la competencia de tonelaje con Liberia, es fundamental destacar que **Panamá sigue siendo una fuerza significativa en la industria.** Sin embargo, para preservar y fortalecer nuestra posición, es crucial abordar la falta de actualización en la legislación que rige la marina mercante y otros factores que han afectado nuestra competitividad en este aspecto.

Nuestro país también se ha destacado como un corredor de bioseguridad crucial para el relevo de tripulaciones en alta mar, resaltando su contribución a la seguridad en la navegación global.

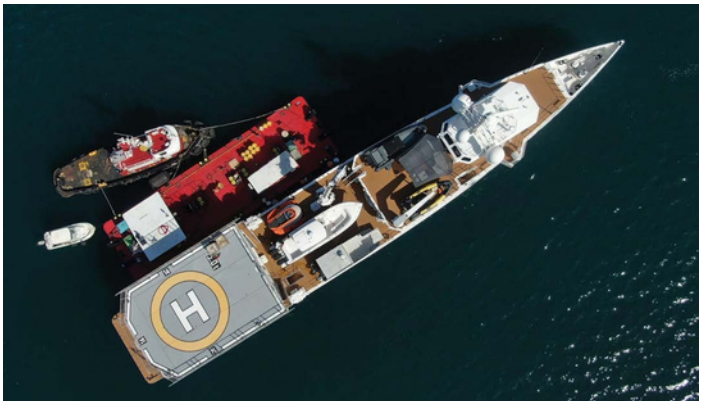
Invertir en la competitividad y desarrollo de nuestro sector es fundamental **para garantizar su continua relevancia y contribución a la prosperidad del istmo.**

Como hemos visto, **el análisis prospectivo de la industria nos señala la necesidad de acción urgente para que el sector se adapte a los cambios que están afectando la demanda y la competencia.**

Este mismo análisis revela una **oportunidad de** expandir nuestra oportunidad de mercado que podemos ganar si somos capaces de movilizarnos para **capitalizar nuestras fortalezas y enfrentar los desafíos** para crecer y mantenernos competitivos liderando en el ámbito global.

El **sector tiene un gran potencial** para la diversificación, la incorporación de valor agregado y la digitalización, lo que debería **impulsar su competitividad.**

En el contexto internacional, la demanda de servicios de transporte marítimo y logística sigue creciendo y Panamá está en una posición única para satisfacer estas necesidades, si somos capaces de seguir y cumplir esta hoja de ruta que nos trazamos. La industria marítima y logística es la columna vertebral del comercio global y, a medida que las **cadenas de suministro se vuelven más complejas y se enfocan en la eficiencia y la sostenibilidad,** tenemos la oportunidad de liderar la innovación y la adopción de prácticas responsables en toda la industria.



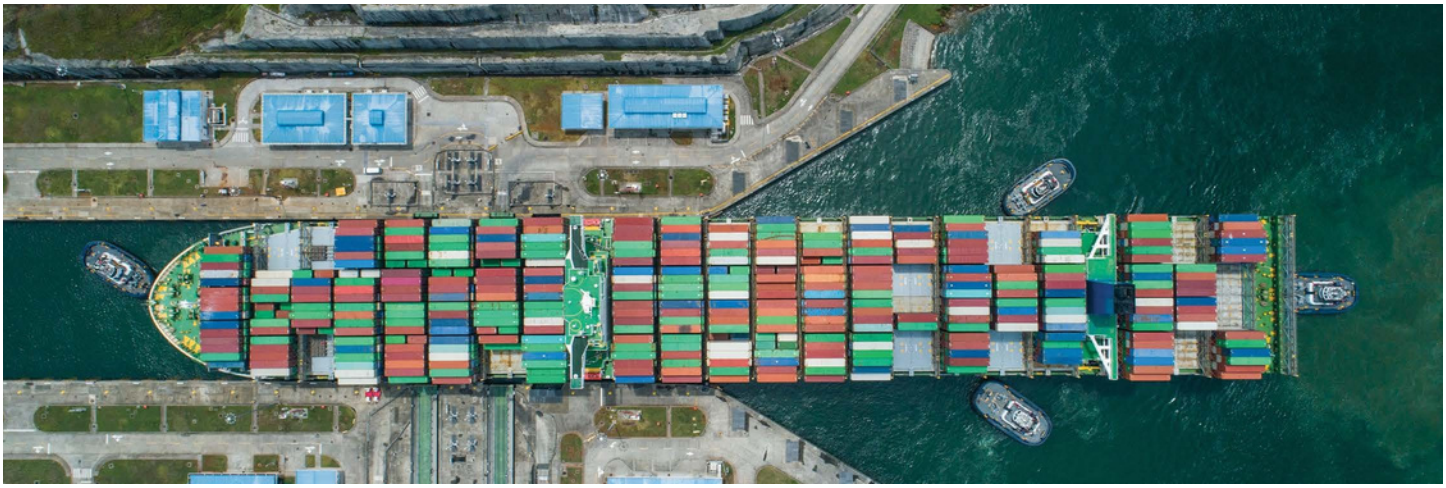
Además, puesto que avanzamos en una comunidad global enfocada cada vez más en la sostenibilidad, las **oportunidades se expanden hacia la economía azul.** Esto nos abre oportunidades relacionadas a iniciativas de **acuicultura sostenible, el turismo náutico y la gestión responsable de recursos marinos,** diversificando así nuestra economía y contribuyendo a la conservación de nuestros ecosistemas marinos.

Visto el escenario de transición energética global, **Panamá tiene la oportunidad de destacar** como **un centro para el suministro de combustibles verdes y de desarrollar la infraestructura necesaria para la navegación ecológica.** Esto no solo promovería la adopción de tecnologías más limpias, sino que también nos abriría a **un nuevo mercado en rápido crecimiento.**





EL CANAL DE PANAMÁ: EJE FUNDAMENTAL DEL SECTOR



El Canal de Panamá está en el centro de un conglomerado marítimo-logístico que opera como un sistema cuyos componentes están estrechamente relacionados con la economía de Panamá y el comercio marítimo global.

Gracias al Canal, existe una serie de servicios e industrias relacionados con los tránsitos/peajes, puertos, servicios a buques y carga, lo cual a su vez permite el desarrollo de la industria turística, las zonas francas, el centro financiero panameño, el registro de naves y otros servicios logísticos.

Por otro lado, el 80% del comercio mundial se mueve a través del transporte marítimo. En este contexto, el Canal de Panamá es una ruta que conecta la producción con el consumo, ofreciendo ventajas competitivas que permiten el ahorro de recursos y economías de escala.

Dada la **relevancia estratégica del Canal,** que incide tanto en la economía como en el bienestar humano, es **un elemento central en la Visión Marítima País 2024-2029.** No es posible pensar en el desarrollo del sector marítimo, sin atender los temas estratégicos para el Canal que aseguren la continuidad operativa, sostenibilidad y competitividad.

En esta sección, nutridos de la visión de la Administración del Canal de Panamá, analizamos los temas críticos para el Canal, como corazón del conglomerado económico marítimo-portuario de Panamá.

Importancia Estratégica y Ambiental

El Canal de Panamá opera con agua dulce y este recurso no solo es crucial para su funcionamiento, sino también para el abastecimiento de agua potable a más del 50% de la población panameña en las provincias de Panamá, Panamá Oeste y Colón, dependiendo de los lagos de Alhajuela y Gatún para el tránsito de buques.



La variabilidad climática y la escasez de agua representan desafíos tanto ambientales como socioeconómicos a nivel mundial. A pesar de ser uno de los países con mayores índices de lluvia en el mundo, Panamá no está exento de los efectos

de la variabilidad climática, que se traducen en condiciones extremas cada vez más recurrentes.

Para garantizar la sostenibilidad del Canal y satisfacer las necesidades de agua para consumo humano, **es imperativo tomar medidas ahora.** Estudios concluyen que la demanda de agua superará los aportes si no se implementan proyectos. Además, la jurisdicción actual del Canal no puede cumplir por sí sola con la demanda de consumo humano y requisitos de navegación. Se requiere una solución integral que involucre al Estado y a la sociedad panameña.

Acciones Necesarias

Para abordar esta problemática, es fundamental:

Marco Legal: Aprobación del Proyecto de Ley que establece los límites de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (CHCP), que incluye el río Indio.

Coordinación Interinstitucional: Una vez definida la cuenca, se necesita la coordinación y apoyo del Ejecutivo y entidades pertinentes, para desarrollar el proyecto de reservorio multipropósito en la cuenca del río Indio.

Infraestructura: Es necesario definir la construcción de plantas potabilizadoras para el área metropolitana que se alimenten del embalse de Bayano para reducir la presión en la planta de Chilibre (Federico Guardia).

Reducción de Pérdida de Agua: Implementar un programa integral para la identificación y reparación de fugas en la red de distribución de agua. Esto ayudará a reducir significativamente las pérdidas de agua.

Alternativa de Desalinización: Considerar la viabilidad de plantas desalinizadoras como opción para abastecer a las comunidades cercanas, con el objetivo de diversificar las fuentes de obtención de agua. Esta medida se plantea para prevenir el agotamiento del embalse (o de los embalses) existentes.

Ampliación del Canal y Diversificación de Ingresos

El Canal de Panamá busca garantizar su crecimiento y sostenibilidad, lo que requiere expandir su capacidad dentro de las limitaciones de agua e infraestructura actuales. Se encuentra en una fase de desarrollo denominada “Un Canal para el Futuro,” que busca asegurar su sostenibilidad y diversificar los ingresos aprovechando su posición geográfica.

El Canal está interesado en identificar actividades conexas que complementen su operación y generen ingresos adicionales. Esto implica la administración de tierras cercanas a la cuenca, el desarrollo de actividades logísticas y la creación de corredores biológicos y logísticos. Además, se busca una mayor colaboración con el gobierno para desarrollar estas iniciativas.



Educación y Talento

La educación y el talento son elementos esenciales para el éxito continuo del Canal de Panamá. Se requiere el apoyo del Ministerio de Educación para ejecutar programas educativos que destaquen la importancia del agua, la protección de la cuenca y el medio ambiente y fortalezcan los requisitos académicos para satisfacer las necesidades profesionales del Canal. Como todos sabemos, el Canal de Panamá es primordial para el sector marítimo y un recurso vital para la sociedad. Su gestión sostenible y su papel en el desarrollo del país se entrelazan con la protección del agua, la ampliación de su capacidad y la diversificación de ingresos, así como con la formación de la próxima generación de profesionales. Estos elementos son fundamentales para la Visión Marítima 2024-2029 y para el futuro de Panamá.



LA PROPUESTA GREMIAL DE LA CÁMARA MARÍTIMA DE PANAMÁ (CMP)

En un mundo que evoluciona a un ritmo vertiginoso, Panamá se encuentra en un punto crucial de su historia marítima. En el centro de esta transformación se encuentra la **"Visión Marítima País 2024-2029"**, una hoja de ruta trazada con visión de futuro y a partir del alto conocimiento técnico y procesos participativos propios de la CMP.

Esta Visión Marítima define los seis pilares estratégicos que son determinantes para el futuro del sector.



La **"Visión Marítima País 2024-2029"** abordará estos pilares de trabajo en las páginas a continuación, desde una perspectiva integral, para garantizar la competitividad y sostenibilidad del sector, que es esencial para el crecimiento y desarrollo de Panamá.

PRIMER PILAR

FORTALECER EL MARCO REGULATORIO



El sector marítimo panameño se encuentra en una encrucijada decisiva. Nuestra prioridad es actualizar y homologar el marco regulatorio, reconociendo que gran parte de su efectividad proviene de la adopción de las mejores prácticas internacionales.

Es momento de evaluar las leyes que, con el tiempo, han perdido vigencia y que nos han dejado rezagados en relación con las tendencias globales. Esto nos lleva a buscar una mayor agilidad, eficiencia y transparencia en nuestros procesos regulatorios, **lo cual requerirá la colaboración activa del gobierno para modificar y modernizar regulaciones** obsoletas y promover un entorno más competitivo y eficiente en el sector marítimo.

Si bien el comercio marítimo es global por naturaleza y se rige por estándares internacionales, muchas de nuestras regulaciones se han superpuesto, lo que ha generado **complejidad normativa.** Para asegurar la claridad y la coherencia en la aplicación de las regulaciones, debemos establecer una **coordinación efectiva entre las instituciones responsables.**

Nuestro objetivo es claro: queremos que Panamá esté a la vanguardia en la adopción de los estándares del mercado internacional. Esto implica **aprender de otras jurisdicciones, pero también simplificar y coordinar nuestras regulaciones** locales para asegurar la competitividad.

En resumen, el fortalecimiento del marco regulatorio se basa en **el aprendizaje de las mejores prácticas internacionales y la coordinación eficiente de las regulaciones locales.** Esta combinación es esencial para mantener la competitividad y el legado de la industria marítima panameña en el escenario global. Reconociendo que el sector marítimo se desenvuelve en un mercado global altamente competitivo, debemos fomentar una **mayor colaboración y sinergia entre el sector público y privado.**

Delegar responsabilidades y promover la participación activa del sector privado en la toma de decisiones nos permitirá adaptarnos con mayor agilidad, flexibilidad y eficiencia a los avances tecnológicos, los cambios en los centros de producción y las demás dinámicas que configuran el panorama global. Estas medidas nos ayudarán a forjar un futuro próspero y sostenible para la industria marítima de Panamá.

En ese sentido, el gremio propone las siguientes acciones concretas.

1. Generar un mecanismo que permita la actualización constante del marco regulatorio con visión de largo plazo para:

A. Garantizar seguridad jurídica.
B. Lograr mayor agilidad y eficiencia en procesos.
C. Actualizarnos con relación a estándares y exigencias globales.

D. Evitar redundancias y falta de claridad sobre prelación y alineación entre las instituciones responsables.
E. Identificar lagunas y áreas de mejora.

He aquí una clasificación de las normas y reglamentaciones críticas para esta revisión:

Revisión de la Ley de Cabotaje (Ley No. 266 del 23 de diciembre de 2021): Se requiere celeridad en la reglamentación de esta ley, ya que su proceso de aprobación fue extenso y esta tiene aún pendiente su implementación; dada su alta relevancia y amplio impacto sobre diversos actores del sector, se recomienda una revisión exhaustiva y perentoria.

Mejora de la Ley de Puertos (Ley No. 56 del 6 de agosto de 2008) Se sugiere emprender acciones para aclarar y mejorar los pliegos sindicales, garantizando una legislación portuaria más efectiva.

Actualización de la Ley de Abanderamiento/Ley de Marina Mercante (Ley No. 57 del 6 de agosto de 2008): Dada su relevancia tanto para la imagen de Panamá como líder mundial de abanderamiento, con el consiguiente aporte a los ingresos del Estado, como para el gremio marítimo, se propone realizar una revisión de esta ley para asegurar su eficacia y beneficios continuos para el país y las empresas.

Se sugiere evaluar el proceso de corporativización del registro de abanderamiento de naves como parte integral de la actualización de la Ley de Abanderamiento/Ley de Marina Mercante. Esta acción permitirá una mayor autonomía y agilidad en la gestión de este importante aspecto de la industria marítima panameña, alineándolo de manera efectiva con las prácticas internacionales y mejorando su competitividad a nivel global.

Actualización de la Ley de Comercio Marítimo (Ley No. 55 del 6 de agosto de 2008): Se recomienda una revisión y actualización de conceptos para aclarar y simplificar la legislación marítima.

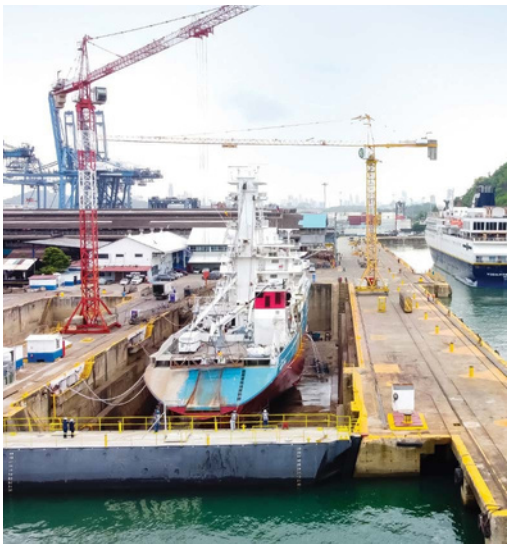
Evaluación de Normas que regulan el funcionamiento del VUMPA: Se recomienda garantizar que estas normas sigan siendo efectivas y coherentes con las necesidades del sector.

2. Mecanismos de supervisión y control: Para garantizar el cumplimiento de las regulaciones y normativas, mayor vigilancia y asegurar eficiencias, se requiere:

A. Designar inspectores calificados para llevar a cabo auditorías regulares de las operaciones de puertos, navieras y otras entidades relacionadas.

B. Establecer un sistema de sanciones efectivas y proporcionales para las violaciones de regulaciones, incluyendo multas y retiro de licencias en casos graves.

C. Implementar tecnologías de monitoreo y seguimiento para verificar el cumplimiento en tiempo real, como sistemas de rastreo de embarcaciones y carga.



3. Diseño de un Centro de Operaciones de Marinos: Desarrollar un sistema eficiente que facilite el ingreso y la acogida de los 250,000 marinos que llegan a Panamá, promoviendo la simplificación de trámites y procesos para su ingreso y estadía.

4. Reglamentación de Riesgo, Cierre de Puertos e Interrupción de la Cadena Logística: Es esencial establecer regulaciones específicas que aborden los procedimientos de riesgo y cierre de puertos, con el objetivo de garantizar la seguridad y continuidad de las operaciones portuarias, así como de la cadena logística en su totalidad.

Se recomienda, en primer lugar, definir claramente qué elementos conforman esta cadena logística, asegurando que todos los componentes esenciales estén debidamente protegidos como parte del patrimonio nacional. Este enfoque integral contribuirá a salvaguardar la

fluidez de las operaciones y a fortalecer la resiliencia de toda la infraestructura logística de Panamá.

5. Unificación del Régimen Aduanero: Se recomienda encarar la unificación del régimen aduanero en todos los puertos y nodos logísticos de Panamá.

Esta acción busca armonizar las regulaciones aduaneras en el país, lo que simplificará los procesos, reducirá la burocracia y fomentará un ambiente más atractivo para las operaciones logísticas y comerciales.

La unificación del régimen aduanero contribuirá significativamente a mejorar la eficiencia y la competitividad de nuestro sector logístico, consolidando a Panamá como un HUB logístico de categoría global.

6. Actualización de la Lista de Licencias de la AMP: Realizar una revisión completa de la lista de licencias otorgadas por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), incorporando la licencia de conformidad con MARPOL 6 y otras regulaciones internacionales relevantes.

Hay que asegurar que las licencias otorgadas por la AMP cumplan con los estándares y regulaciones de MARPOL, promoviendo la conformidad con los parámetros internacionales.

7. Promoción de Asociaciones Público-Privadas para Registro de Naves: Fomentar la colaboración entre el sector público y privado para simplificar y acelerar los procesos de registro de naves, reduciendo la burocracia y mejorando la eficiencia a través de la AMP.

8. Impulsar la implementación de la iniciativa que busca establecer un área de servicio marítimo auxiliar en Chiriquí, promoviendo el desarrollo de infraestructura y servicios en la región.

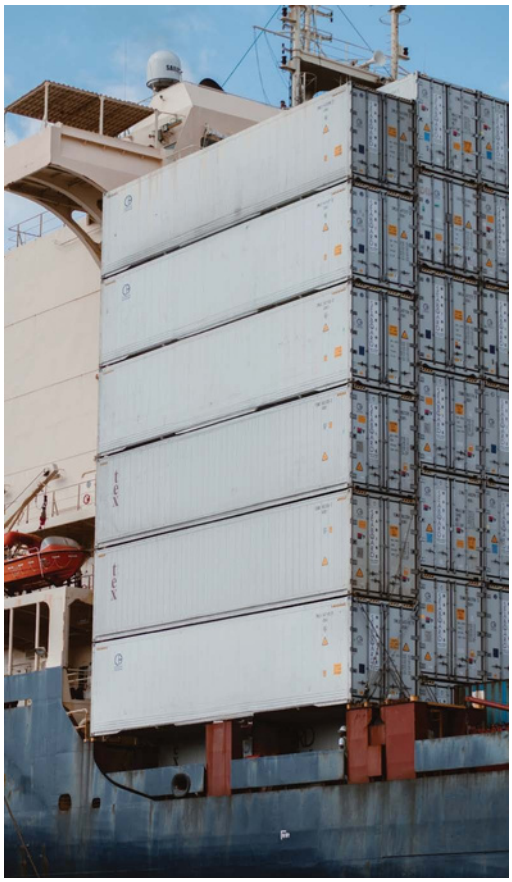


9. Ley de Incentivos al Desarrollo de Astilleros: Crear una ley que incentive y promueva el desarrollo de astilleros en Panamá, impulsando la construcción y mantenimiento de embarcaciones en el país.

10. Regulación para Embarcaciones Verdes: Establecer regulaciones específicas para las "embarcaciones verdes" que promuevan prácticas más sostenibles y amigables con el medio ambiente en el sector marítimo.

11. Modificación del Decreto Ley N.° 7 del 10 de febrero de 1998 que crea la Autoridad Marítima de Panamá y unifica las distintas competencias marítimas de la administración pública con el fin de garantizar un liderazgo idóneo para el desarrollo del sector marítimo, en el largo plazo.

Es imperativo que el Administrador o Administradora de la AMP designado cuente con amplia experiencia y un perfil relevante en el ámbito marítimo. Esta sugerencia busca garantizar una gestión especializada y eficiente, alineada con los retos y oportunidades específicos de nuestra industria.



SEGUNDO PILAR

PROMOVER LA COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL GREMIAL



En los últimos años, hemos hecho énfasis en la importancia de una institucionalidad sólida y representativa para liderar el desarrollo del sector marítimo y logístico de Panamá.

Necesitamos una coordinación efectiva entre todas las competencias, entidades y leyes para impulsar un crecimiento sostenible en nuestro sector.

Existe una necesidad apremiante de alinear esfuerzos y objetivos entre las diversas entidades y actores involucrados en la industria y favorecer sinergias que incidan en la competitividad y sostenibilidad de la industria.

En ese sentido, **la integración del sector financiero, seguros, y la industria marítima** desempeñan un papel crucial. Estos elementos están estrechamente vinculados y desempeñan funciones clave que respaldan el desarrollo y la continuidad de nuestras operaciones marítimas.

Por su parte, los seguros marítimos son un componente esencial para proteger las operaciones y cargamentos en el sector. La naturaleza intrínsecamente riesgosa del transporte de mercancías y las operaciones portuarias requiere la mitigación de riesgos.

Los seguros marítimos protegen contra daños materiales o pérdidas financieras en caso de incidentes y también fortalecen la confianza de los inversores y actores internacionales en nuestro sistema logístico.

En conjunto, la integración de estos elementos -el sector financiero, los seguros marítimos y la industria marítima- es fundamental para garantizar la continuidad y el crecimiento de nuestro sector marítimo. Al fortalecer estas conexiones y promover la colaboración, podemos crear un entorno que respalde el desarrollo sostenible y el éxito a largo plazo de la industria marítima de Panamá.



Como gremio, planteamos ser parte de la solución, por eso queremos involucrarnos activamente en la toma de decisiones y consultas relacionadas con la definición de las instancias donde converjan los diferentes actores del sector, los marcos regulatorios y las políticas públicas que afecten directamente a nuestra industria.

Debemos valorar la experiencia técnica en la designación de líderes de las instituciones rectoras, garantizando así la idoneidad en la toma de decisiones.

Además, recomendamos establecer un Comité Consultivo que cuente con representantes del sector privado y que brinde apoyo durante las transiciones gubernamentales, aportando valiosos conocimientos del sector marítimo.

La colaboración entre el sector privado y el público es esencial para el crecimiento y la sostenibilidad a largo plazo de nuestra industria. La Autoridad Marítima de Panamá (AMP) debe ser un facilitador eficiente y el sector privado debe aprender a exigir y promover el interés general de sus miembros.



La unidad gremial es la clave para nuestro éxito compartido y para impulsar la marca Panamá como líder en el sector marítimo.

Por eso, nuestro objetivo es siempre eliminar las barreras que ralentizan y fragmentan al sector, porque sabemos que en el trabajo articulado del gremio y las autoridades hay grandísimo valor.

Debemos dejar atrás la mentalidad de trabajar como "islas" y trabajar juntos, haciendo un solo frente para fortalecer la participación de Panamá en un mercado muy competitivo.

Acciones propuestas:

1. Fomentar la unidad gremial
Fortalecer una unidad/alianza de todos los actores del sector marítimo para eliminar las divisiones existentes y promover una visión unificada.

2. Inclusión de la Academia
Incluir a la academia en los procesos de toma de decisiones y consultas relacionadas con el sector marítimo para aprovechar la experiencia y el conocimiento académico en temas relevantes.

3. Centro de Investigación y Desarrollo
Establecer un grupo de estudio para analizar y mejorar las prácticas internacionales en el sector marítimo y crear un Centro de Investigación y Desarrollo.

4. Calidad Técnica y Colaboración
Abogar por la calidad técnica de los líderes de las instituciones involucradas en el sector. Promover la colaboración entre el sector público y privado para impulsar un enfoque en la mejora a largo plazo y la competitividad global.

5. Comité Consultivo
Establecimiento de un Comité Consultivo con participación del sector privado para apoyar en las transiciones gubernamentales, con insumos y retroalimentación relevante proveniente del sector marítimo.



TERCER PILAR

INCORPORAR LA DIGITALIZACIÓN Y TECNOLOGÍA



La Visión Marítima 2019-2024 enfatizó la necesidad de crear una Ley Logística Nacional que simplificara y regulase todos los aspectos del sector logístico. También destacó la importancia de la integración de esfuerzos entre la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y el desarrollo marítimo y logístico de la nación. Estos esfuerzos tenían como objetivo reducir la burocracia, eliminar barreras y establecer una plataforma tecnológica común para beneficiar a todos los actores en nuestro HUB logístico.

Es importante continuar con la implementación de estas acciones en esta materia para no correr el riesgo de quedarnos atrás en la industria global. En este contexto, **la digitalización y la tecnología se convierten en aliados críticos y motores de cambio.**

La **digitalización** mejorará la eficiencia y competitividad de nuestro sector y también desempeñará un papel fundamental en la preservación y protección de nuestro entorno, permitiéndonos identificar y responder con mayor rapidez a situaciones como derrames de sustancias peligrosas y monitorear en tiempo real la ubicación y el estado de los buques para minimizar el impacto ambiental, protegiendo nuestras aguas y costas.

Además, **la seguridad de los sistemas** se ha convertido en un pilar fundamental para garantizar la eficiencia y confiabilidad de las operaciones marítimas. A medida que los riesgos de ciberataques continúan en aumento, es vital proteger la infraestructura y los datos. La capacidad de garantizar sistemas seguros es una medida de resiliencia ante las amenazas cibernéticas y también es un valor que pesa significativamente en la toma de decisiones al seleccionar a nuestros proveedores y socios estratégicos en la industria.



Necesitamos invertir en tecnologías seguras y la gestión proactiva de la ciberseguridad para mantenernos a la vanguardia.

Acciones propuestas:

1. Transformación Digital para Competitividad y Homologación.

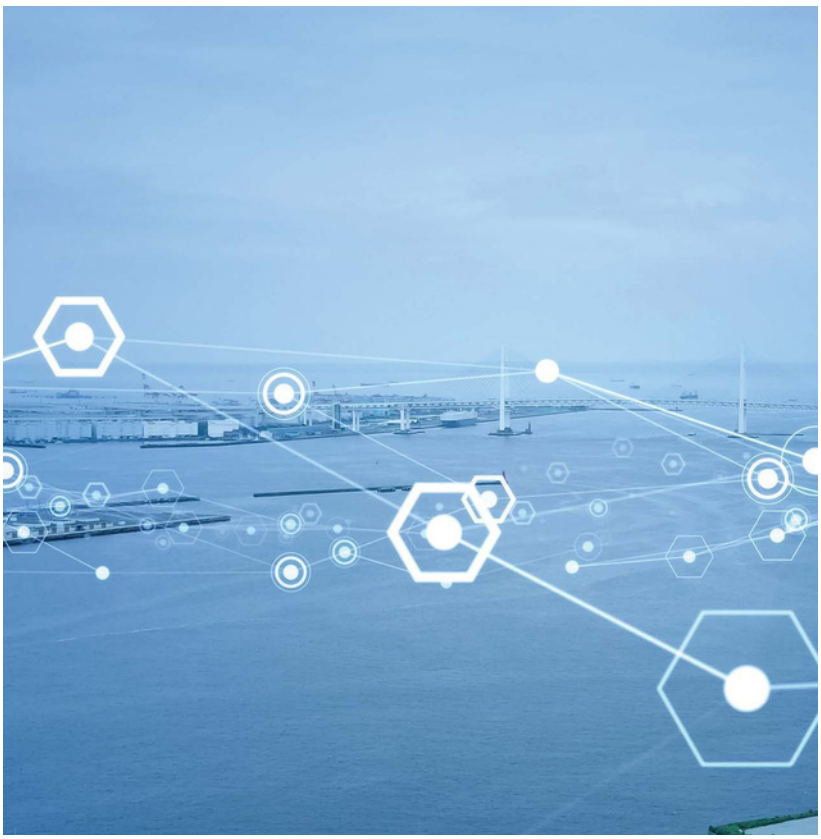
A. Definir e implementar una hoja de ruta de digitalización, abarcando desde procesos básicos hasta servicios especializados.

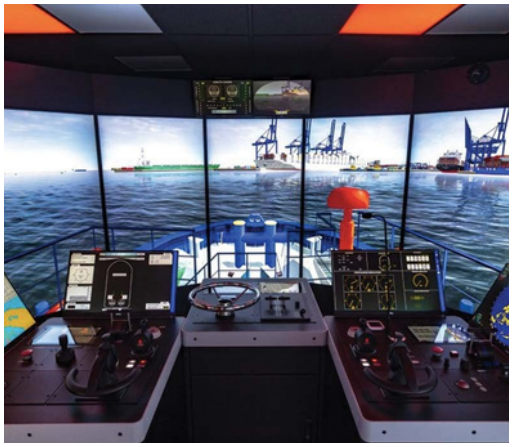
B. Capacitar al capital humano para el aprovechamiento de tecnología y digitalización.

C. Examinar el uso de tecnologías avanzadas como la Inteligencia Artificial (IA), la automatización y los simuladores para mejorar la eficiencia y la competitividad.

D. Crear un ecosistema digital que coordine y facilite los procesos de información y control en tiempo real, activo e integrado, con el fin de reducir la brecha digital con otras regiones del mundo, contribuyendo a la mejora del desempeño logístico y la competitividad del comercio exterior. Esta iniciativa posicionará a Panamá como un líder en la adopción de tecnología avanzada, mejorando la competitividad y la eficiencia de nuestras operaciones.

E. Unificar los Port Community System para todos los puertos del país y promover su creación en aquellos que aún no los tengan. Esta iniciativa mejorará la eficiencia en la coordinación de datos y la interoperabilidad de los sistemas en toda la nación, reduciendo la fragmentación y promoviendo la homogeneidad en la industria.





2. Integración de Sistemas y Establecimiento de "El Observatorio."

A. Integrar sistemas para garantizar el acceso eficiente a los datos y mejorar la agilidad y la eficiencia en los procesos.

B. Evaluar la creación de "El Observatorio" como un organismo regulador y receptor de datos, posiblemente liderado por la CMP.

3. Seguridad Informática y Protección de Datos

A. Fortalecer sistemas y procedimientos de ciberseguridad, gestión de riesgos y protección del valor de información sensible, con capacidad de gestionar y administrar datos para modelos predictivos. Esto garantizará la confidencialidad, integridad y disponibilidad de datos críticos, protegiendo a nuestro sector de amenazas cibernéticas y garantizando un flujo seguro de información.

B. Implementar medidas de seguridad para identificar y prevenir derrames u otras situaciones de alerta.

4. Impacto de la Tecnología en el Empleo

A. Evaluar y desarrollar planes para abordar cómo la tecnología desplazará labores realizadas por personas y considerar la capacitación y reorientación de los trabajadores afectados.

CUARTO PILAR

OPTIMIZAR LA INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD



Los índices internacionales del Banco Mundial y del Foro Económico Mundial para la región han posicionado a Panamá como un centro logístico natural.

En el índice de desempeño logístico 2023 del Banco Mundial, Panamá recibió un índice de 3.1, posicionándose como el segundo país de la región después de Brasil, y en la posición no. 60 de 139 países evaluados, lo que demuestra el gran desempeño logístico que tiene la nación en la región.

No obstante, es imperativo que tomemos medidas decisivas para fortalecer esta base vital.

La **congestión y los retrasos se han convertido en una amenaza constante para la competitividad del sector marítimo,** porque encarecen nuestras operaciones y erosionan nuestra reputación.



Por eso, para el próximo quinquenio, como gremio debemos enfocar nuestros esfuerzos en mejorar y expandir nuestras redes de infraestructura y conectividad. La meta: **impulsar la eficiencia, la competitividad y la seguridad** en todas las etapas de la cadena logística marítima.

Una parte fundamental de esta visión es reconocer la importancia de las actividades relacionadas al desarrollo de infraestructura y servicios y permitir que crezcan.

Para lograrlo, es crucial contar con **un plan maestro a diez y veinte años, ya que el desarrollo de infraestructura requiere mucho tiempo y planificación financiera.**

En esta búsqueda de optimización, proponemos una serie de **medidas estratégicas.** Primero, se necesita abordar la **necesidad de mejorar y/o crear vías de conectividad** para el transporte de carga terrestre, lo que permitirá una mayor eficiencia en el trasbordo de mercancías.

Además, trabajar en el establecimiento de **rutas de conexión marítima por cabotaje,** conectando regiones clave de nuestro país y facilitando el transporte de carga de manera más efectiva.

La seguridad física y perimetral es una prioridad, con un enfoque en la revisión exhaustiva y ágil de contenedores para prevenir el transporte de sustancias ilícitas y carga peligrosa.

La interrupción de la cadena logística: un riesgo para la competitividad nacional.

La cadena logística en Panamá, que incluye puertos, terminales de carga, carreteras y sistemas ferroviarios, debe considerarse **patrimonio de interés nacional.** Sin embargo, y aunque tenga ese nivel de importancia, no está exenta de interrupciones, las cuales implican impactos negativos para la competitividad del país entero, con consecuencias globales.



Según datos recopilados por el Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá relacionados a las incidencias y disrupciones en las zonas portuarias y el corredor logístico nacional[6], en el **Atlántico** panameño, el **61% de las disrupciones se deben a problemas de seguridad[7].** En los puertos del **Pacífico, casi la mitad (49%) de las incidencias se relacionan con cuestiones de seguridad,** principalmente debido a accidentes y decomisos de sustancias ilícitas que afectan a las terminales.

El factor de riesgo social[8] también se manifiesta en la cadena logística, ya que **el 9% de las disrupciones en los puertos del Atlántico se deben a manifestaciones y huelgas** que afectan a las terminales, mientras que, en el **lado Pacífico, este factor social corresponde al 14%.**

Por otro lado, al evaluar la red conectora entre los puertos de la Zona Interoceánica, se descubrió que el **38% de las disrupciones son debidas a problemas sociales,** principalmente manifestaciones y huelgas y **el 31% se relaciona con la seguridad,** que abarca desde accidentes en las vías conectoras hasta incidentes en la red ferroviaria.

Los datos también arrojaron que **cada terminal portuaria de la Zona Interoceánica se ve afectada entre 7 y 10 veces al año por algún tipo de paralización** documentable, de diferente magnitud. Algunas disrupciones son localizadas, afectando únicamente una terminal, como las relacionadas con la seguridad. Sin embargo, las demostraciones sociales tienden a impactar múltiples infraestructuras a la vez.

Además, una estimación de la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá (CCIYAP) reveló que los cierres nacionales que ocurrieron en 2022, a pesar de no estar directamente dirigidos al hub logístico, generaron pérdidas diarias de **$40 millones.** El impacto de los cierres de vías este año es aún mayor, estimado entre **$60 y $90 millones en pérdidas diarias por los cierres de calles.**

Estos cierres de carreteras bloquearon el flujo de mercancías dentro del país y tuvieron un impacto negativo en la economía nacional. Una carga de contenedor bloqueada no solo afecta a los puertos y las navieras nacionales, sino que también impacta a los consumidores, al aumentar el precio de los productos y lleva a la disrupción de las cadenas de suministro globales.



Por tanto, la capacidad de que tengamos de enfrentar estos retos y garantizar que **la Cadena Logística continúe funcionando sin inconvenientes las 24 horas, los 7 días de la semana es fundamental para mantener la fluidez del comercio y proteger la economía de Panamá.**

6. Información recopilada a partir de reportes públicos, noticias y redes sociales desde el año 2016 hasta mayo de 2023, como parte del Proyecto Panamá Hub Resiliente. Por carencia de medios o visibilidad, es posible que existan incidencias no documentadas.

7. Como factor de riesgo, Seguridad abarca "la incorrecta manipulación de carga peligrosa, material químico, líquidos inflamables, entre otros; inseguridad en los países de origen de la carga, trabajo infantil, esclavitud de personas, robo y comercio ilícito, narcotráfico, piratería, incendios causados por malas prácticas: infraestructura deficiente, falta de capacitación o falta de equipo.

8. Incluye riesgos asociados a manifestaciones, huelgas laborales, propuestas y disturbios civiles; así como brechas en el nivel educativo y falta de mano de obra capacitada.

Sumado a esto, experiencias e incidentes recientes en otras latitudes avalan la importancia de vigilar estos desafíos y mitigar su impacto, como la huelga del Sindicato Internacional de Estibadores y Almacenes en la costa oeste de los Estados Unidos de América ocurrida en junio de 2023, cuya pérdida para la economía estadounidense se estimó en $500 millones diarios, o los retrasos en tiempos de tránsito y en la permanencia de buques en los puertos de la costa oeste de Canadá, generados por las prolongadas negociaciones entre sindicatos y autoridades, que resultaron en pérdidas para el país de más de $370 millones diarios.

Esto demuestra la interdependencia de las rutas comerciales y que Panamá ofrece una valiosa opción para la carga intermodal. Del mismo modo, cualquier demora prolongada en la Zona Interoceánica de Panamá podría provocar el desvío de carga hacia rutas alternas, que abarcan el sistema intermodal de los Estados Unidos de América (ferrocarril y carretera) y la ruta ferroviaria México-Estados Unidos-Canadá. Esta última se está desarrollando gradualmente como una fuente de productos intermodales que abastecen al sur y al centro de Estados Unidos y Canadá desde los puertos del Pacífico mexicano.



Otras oportunidades de potenciar infraestructura y conectividad

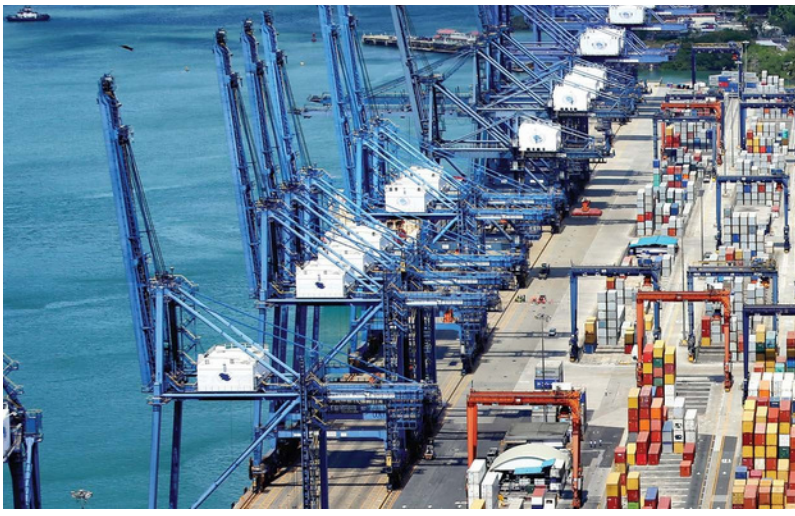
Con una infraestructura logística fortalecida y una visión de adaptación a los desafíos globales, es oportuno evaluar oportunidades de fomento del crecimiento económico del sector de manera más amplia. En este contexto, consideramos oportuno evaluar el auge del turismo náutico y la pesca deportiva, dos sectores con un potencial inmenso en un país con dos océanos y miles de islas. Estas actividades no solo prometen un flujo de visitantes de alto poder adquisitivo, sino que también pueden generar empleos y oportunidades de inversión. Ahora es el momento de explorar cómo Panamá puede posicionarse como un destino de elección en estas áreas y, al mismo tiempo, asegurar que nuestro Canal siga siendo un motor de crecimiento para la nación.

Por otro lado, sugerimos considerar el aprovechamiento de oportunidades complementarias relacionadas al turismo náutico y la pesca deportiva. Estas actividades pueden diversificar la economía del sector y, por ende, impulsarlo.

En materia de turismo náutico, sería oportuno coordinar mecanismos y regulaciones que faciliten el tránsito por el Canal de embarcaciones propias de esta industria, como los yates, así como invertir en infraestructura de marinas y promocionar nuestro país como atractivo para yates internacionales.



También sugerimos potenciar la pesca deportiva y regulaciones efectivas para su sostenibilidad, ya que es una fuente de ingresos significativa para el país.
En resumen, la infraestructura y la conectividad, junto con una estrategia de logística sólida y la capacidad de adaptarse a los desafíos que van emergiendo, asegurarán que Panamá continue siendo un líder en logística regional y global, contribuyendo al crecimiento económico y al bienestar de su población.



Acciones propuestas:

1. Mejora de la Conectividad y el Transporte

A. Mejorar la conectividad terrestre y marítima para una mayor eficiencia en el trasbordo de carga.

B. Mejorar la coordinación entre transporte aéreo y marítimo.

C. Establecer rutas de conexión marítima por cabotaje para conectar regiones clave.

D. Garantizar la seguridad física y perimetral en los puertos y durante el transporte de carga.

E. Reforzar la fiscalización y prevenir prácticas de competencia desleal.

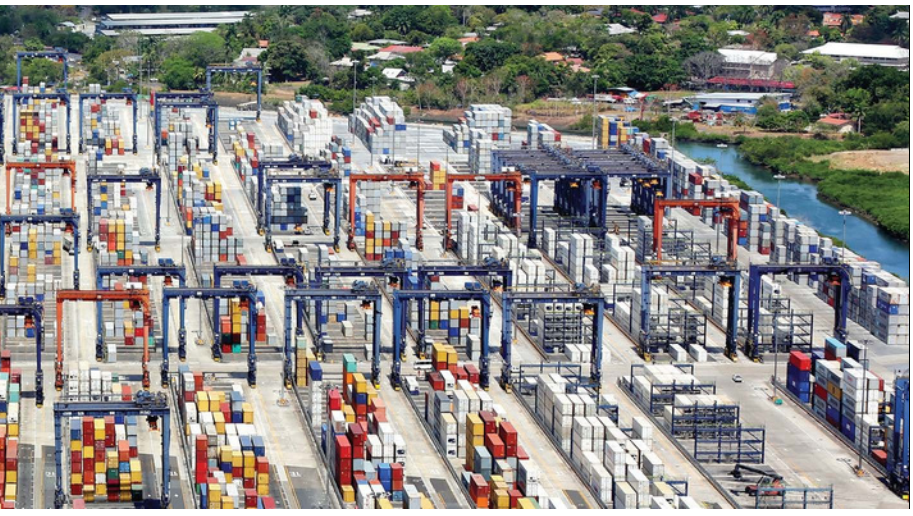
F. Liderar la coordinación entre los aeropuertos, puertos y aduanas para mejorar la conexión aérea y marítima, garantizando una integración fluida de estos elementos clave de la cadena logística.

G. Promoción el uso del aeropuerto Enrique A. Jiménez de Colón.

2. Desarrollo de Infraestructura

A. Construir nuevos puertos, muelles y parques logísticos en Vacamonte, Panamá Pacífico, Veracruz, Puerto Caimito.

B. Desarrollo de la capacidad portuaria a largo plazo: Iniciar un programa estratégico para desarrollar y expandir la capacidad portuaria en ambos litorales de Panamá. Este programa debe involucrar la identificación de áreas y terrenos adecuados para proyectos portuarios a largo plazo, tomando como referencia el éxito de regiones marítimas líderes en la promoción de desarrollos portuarios como Singapur y Róterdam. Se deben buscar oportunidades de concesiones y colaboración público-privada para implementar proyectos que aumenten la capacidad portuaria de Panamá durante los próximos 15 años.



C. Buscar alianzas estratégicas con contratos a largo plazo y promover inversiones.

D. Evaluar la necesidad de crear nuevos astilleros en áreas estratégicas.

E. Facilitar la disponibilidad de áreas de reparación naval en ambos lados del Canal de Panamá

F. Dimensionar y realizar un plan para desarrollar la infraestructura requerida para impulsar el turismo náutico y la pesca deportiva.



3. Coordinación y Disponibilidad de Datos

A. Establecer sistemas precisos de recopilación de datos y asegurar su disponibilidad pública.

B. Realizar estudios de planificación portuaria a largo plazo.

C. Fomentar la coordinación entre instituciones y promover la cultura de seguridad.

QUINTO PILAR

GESTIONAR EL IMPACTO SOCIOAMBIENTAL



La protección de nuestros recursos naturales, la promoción de prácticas comerciales responsables y la adaptación a los estándares internacionales en materia de sostenibilidad como los establecidos por MARPOL (Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques), o el SOLAS (Convenio para la Protección de la Vida Humana en el Mar), se vuelven cada vez más exigentes.

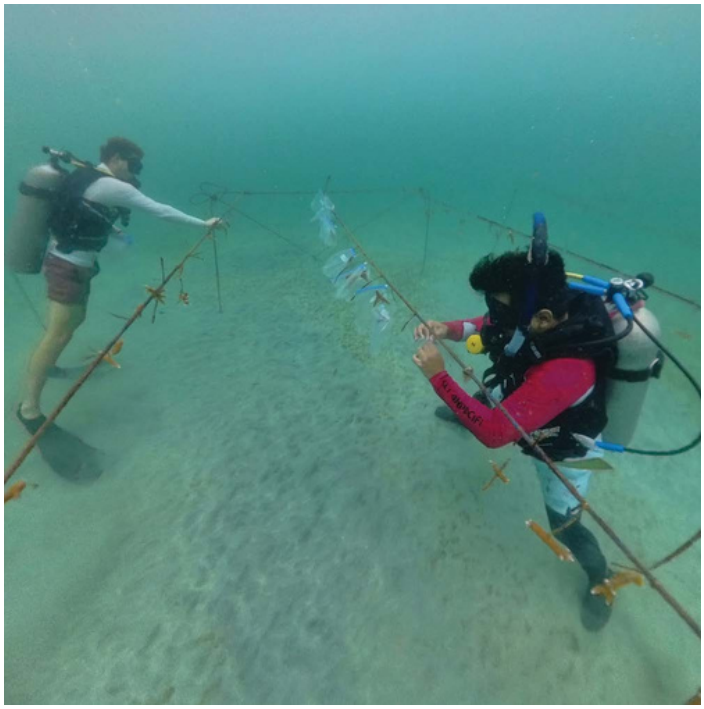
En el caso de MARPOL, este ha evolucionado a lo largo de los años, incluyendo seis anexos técnicos que abordan la prevención de la contaminación por diversos medios, como hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, sustancias perjudiciales en bultos, aguas sucias y basuras de los buques, así como la contaminación atmosférica. La gestión del impacto socioambiental es vital para asegurar un crecimiento a largo plazo en esta industria.

Este pilar parte de la base del cumplimiento con regulaciones ambientales yendo más allá porque su propósito es que nos convirtamos en líderes en materia de sostenibilidad, al impulsar la adherencia y cumplimiento de estándares, así como el logro de certificaciones que nos permitan diferenciarnos en un mercado cada vez más exigente y competitivo.

Implica la promoción de prácticas ambientalmente amigables en todas las especialidades relacionadas con el sector marítimo y logístico y la adaptación de nuestro marco regulatorio a tratados internacionales que respalden nuestra operación.

Además, debemos reforzar las cadenas de valor en asuntos clave, como la protección del ambiente, la descarbonización y desplastificación, el desarrollo de capacidades productivas, un fondo para derrames, sostenibilidad y otros.

Asimismo, contemplar la transición hacia fuentes de energía más limpias y la colaboración con organizaciones ambientales y la comunidad en general.



Nuestra propuesta es abordar la gestión de este impacto con responsabilidad y transparencia, aprovechando la oportunidad que nos brinda de abrir nuevas oportunidades comerciales y fortalecer la reputación de Panamá como líder en la industria marítima y logística.

Acciones propuestas, en colaboración con el sector público e iniciativas privadas:

1. Gestión Hídrica

A. Fomentar la coordinación a nivel nacional para abordar los desafíos del cambio climático y la escasez de agua.

B. Desarrollar el proyecto de reservorio multipropósito en la cuenca del río Indio para garantizar el suministro de agua potable y la sostenibilidad del Canal.

C. Construir una planta potabilizadora para el área metropolitana que se alimente del embalse de Bayano para aliviar la presión sobre la potabilizadora de Chilibre (Federico Guardia).



2. Promoción de Prácticas Sostenibles

A. Crear incentivos para la adopción de modelos de negocio y prácticas ambientalmente amigables.

B. Ofrecer certificaciones que avalen estándares ambientales y abran puertas al comercio internacional.

C. Fomentar la responsabilidad social en el entorno portuario y entre las empresas del sector, incentivando prácticas sostenibles.

3. Desarrollo de energías verdes

A. Desarrollar un plan estratégico para convertir a Panamá en un hub de combustible verde, fomentando el uso de energías sostenibles en la industria.

B. Fomentar el uso de energías verdes y la descarbonización de los puertos.
C. Impulsar el desarrollo de infraestructuras relacionadas con energías verdes, como plantas de biocombustibles.

4. Investigación y Desarrollo

A. Promover la investigación en temas ambientales, como el tratamiento de agua de lastre, a través de la colaboración con universidades y centros de investigación.

5. Gestión de Residuos

A. Desarrollar programas para la recolección y reutilización de toneladas de plásticos en vertederos, promoviendo la economía circular.

B. Establecer listados de puertos y actividades verdes y promover la certificación internacional de empresas como verdes.

6. Cumplimiento y supervisión

A. Fomentar y colaborar con las autoridades para la implementación de mecanismos de control y verificación del cumplimiento de las obligaciones con la normativa nacional y los convenios internacionales.

En fin, si la labor del gremio se distribuye entre la colaboración con entidades públicas con relevancia para este, con el cometido de mejorar las condiciones existentes y el desarrollo de responsabilidades e iniciativas propias, el gremio desde hoy se propone sembrar un considerable aporte para que la República brinde a sus ciudadanos mejores días.

SEXTO PILAR

FOMENTAR LA EDUCACIÓN PARA GARANTIZAR Y APALANCAR EL TALENTO PARA LA INDUSTRIA



Los retos en materia de educación y su criticidad son conocidas por todos. La industria marítima y logística no tiene futuro si no desarrollamos competencias técnicas en el capital humano y garantizamos el dominio de otros idiomas. El mercado internacional así lo exige, no es una opción.

Por eso, debemos actuar como país de manera urgente y adaptar los currículos universitarios, las ofertas de centros tecnológicos y las plataformas de capacitación para que estén alineados con las necesidades actuales de la industria y cerrar las brechas en el talento que se encuentra hoy laborando dentro del sector. A la vez se debe garantizar que futuras generaciones tengan la preparación necesaria para asumir los grandes retos y oportunidades que tenemos, facilitando así su inserción en un mercado laboral que requiere este talento.



La oferta educativa debe ser actualizada y accesible y debe incluir competencias técnicas y habilidades blandas, porque esta industria requiere flexibilidad, resiliencia, orientación al logro y la búsqueda permanente de la excelencia. Para lograr esto, el sector privado, el público y la academia deben colaborar efectivamente porque cada uno tiene experticias diferentes y mucho que aportar.

En resumen, la hoja de ruta propuesta apunta a la profesionalización del personal marítimo, el fortalecimiento de las habilidades lingüísticas, el aprovechamiento de recursos para la capacitación y la promoción de una colaboración efectiva entre los diferentes actores del sector. Estas acciones son esenciales para garantizar y aprovechar el talento en la industria marítima y logística de Panamá en un entorno global altamente competitivo.

Acciones propuestas:

1. Mapeo de Demanda del Mercado: Realizar un análisis en colaboración con el sector privado para identificar las necesidades actuales y futuras del mercado logístico y gubernamental en cuanto a habilidades y conocimientos. Hay que asegurar que los centros universitarios adapten sus programas académicos para alinearlos con estas demandas cambiantes, asegurando que los graduados estén preparados para las necesidades del sector.

2. Alineación multisectorial para responder a las necesidades del sector:

A. Acoplar el currículum de universidades y centros tecnológicos a las necesidades específicas de la industria marítima, creando carreras actualizadas y programas de formación técnica según las demandas del sector.

B. Establecer acuerdos entre universidades y empresas del gremio para facilitar pasantías, charlas y capacitaciones técnicas a estudiantes.

C. Crear un convenio de incentivo fiscal para empresas que otorguen prácticas profesionales, proporcionando descuentos fiscales como incentivo.

D. Establecer incentivos fiscales para las empresas que contraten marinos panameños, promoviendo la empleomanía.

E. Ofrecer programas de intercambio o estudio en el extranjero para estudiantes, enfocándose en el idioma inglés y fortaleciendo la colaboración con universidades marítimas internacionales.



3. Establecer un sistema de educación técnico-profesional en cooperación con el sector público y privado. Este sistema debe ofrecer programas de formación y prácticas en organismos públicos y empresas relacionadas con las profesiones y oficios requeridos en el sector logístico. Esto garantizará que los estudiantes adquieran habilidades prácticas y experiencia directamente relacionada con las necesidades de la industria.

A. Promover la preparación de profesionales en más de dos idiomas (inglés obligatorio para profesionales del sector público).

B. Fomentar la profesionalización de la función pública, identificando necesidades y ofreciendo programas de capacitación para el personal gubernamental.

C. Desarrollar carreras técnicas enlazadas con diferentes sectores de la industria, como la navegación, la pesca y la marina mercante.

D. Impulsar la creación de un Bachillerato Politécnico Marítimo para preparar a los estudiantes desde etapas tempranas.

E. Implementar programas de educación sobre la importancia del agua, la protección de la cuenca y el medio ambiente, especialmente relacionados con las operaciones del Canal de Panamá.

4. Formar a los Educadores de la Industria: Implementar programas intensivos de formación para instructores y profesores que imparten cursos en el campo de la logística y el transporte. Estos programas asegurarán que los educadores estén actualizados con las últimas tendencias y tecnologías, lo que mejorará la calidad de la educación y la formación impartida a los futuros profesionales del sector logístico.

A. Evaluar el desempeño de los docentes, asegurando que estén bien incentivados y cuenten con capacitación en inglés y en las áreas técnicas relevantes.



CONCLUSIÓN

Como hemos visto, la industria marítima, junto con el Canal, tiene un poder transformador en la estructura socioeconómica de Panamá.

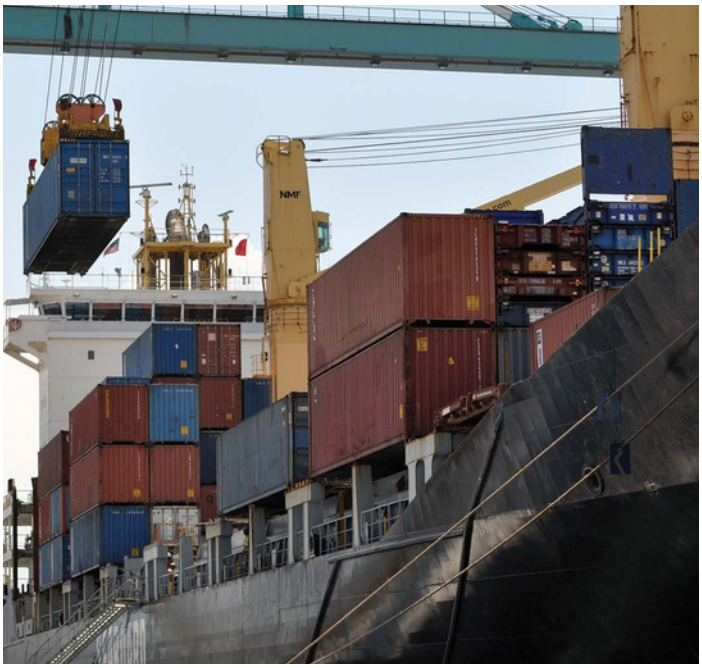
El sector desempeña un papel trascendental en la economía de Panamá. Su contribución a la generación de empleo, al crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) y al aporte de divisas al país es innegable. El Banco Mundial reconoce que la economía de Panamá se apuntala sobre su importante centro logístico y de transporte y un centro comercial y financiero; y que, a futuro, se espera que en los próximos dos años, el crecimiento económico sea de alrededor del 6,3 y 6,5 %, liderando a América Latina y apoyado principalmente por el **transporte y la logística**, y entre otros sectores como la construcción y el turismo.

En un mundo que experimenta cambios acelerados, es esencial reconocer que este sector representa un activo estratégico para la nación. Por ello, instamos a que el Gobierno y la sociedad en su conjunto den prioridad a la promoción de un crecimiento sostenible del sector marítimo, ya que su fortalecimiento no solo impulsará la economía, sino que también afianzará la posición de Panamá en la arena internacional.

El denominador común de los modelos exitosos de desarrollo en el mundo en las últimas siete décadas es **la capacidad de adaptarse a las expectativas cambiantes y los estándares globales.** En el contexto actual, esta característica es esencial para que Panamá mantenga su posición competitiva.

Si bien Panamá ha tenido éxito hasta ahora, **no se puede dar por sentado que esta tendencia continuará.** La falta de fortaleza institucional y la ausencia de una estrategia sólida para nuestro sector son desafíos que deben abordarse. La economía mundial está experimentando una transición significativa y Panamá debe pensar más allá de sus logros actuales para mantener y expandir su influencia.

La oportunidad para Panamá radica en su capacidad para adaptarse y aprovechar la demanda creciente de servicios de transporte marítimo y logísticos a medida que las cadenas de suministro globales evolucionan. También es crucial abordar desafíos como la gestión del agua y la falta de coordinación institucional. La digitalización también se presenta como una oportunidad clave que debe adoptarse y no ser pasada por alto, ya que puede impulsar la eficiencia y la competitividad en el transporte internacional.



Síntesis de la Propuesta Gremial de la Cámara Marítima de Panamá

Para hacer de esta Visión Marítima 2024-2029 una realidad, tenemos que tomar medidas concretas y asegurar la colaboración efectiva entre todos los actores del sector, velando por:

1. Voluntad Política: Nuestros líderes deben actuar en consecuencia a la importancia estratégica de la industria marítima y logística para el país y desarrollar iniciativas clave aquí esbozadas.

2. Alineación entre Actores e Iniciativas: Todas las partes interesadas, sector privado gobierno y academia, deben trabajar juntas alineando objetivos y esfuerzos.

3. Trabajo en Equipo: La colaboración efectiva es lo que nos permitirá concretizar soluciones innovadoras a los desafíos complejos que enfrenta el sector.

4. Plan Estratégico Común: El compromiso compartido y la acción concreta sobre la hoja de ruta que traza este plan nos llevará al crecimiento y desarrollo del sector.

5. Instancia de Seguimiento y Control: Necesitamos establecer un mecanismo de seguimiento y control para garantizar que se cumplan los objetivos y que las acciones se implementen de manera efectiva.

Panamá se encuentra en una encrucijada en la que debe adoptar un enfoque renovado para abordar los desafíos persistentes y aprovechar las oportunidades en un entorno internacional en constante cambio.

Desde la Cámara Marítima de Panamá, hacemos un llamado a la acción colectiva para el crecimiento y desarrollo competitivo del sector marítimo y logístico de Panamá.

La visión plasmada aquí es mucho más que una aspiración; entregamos, como gremio unido, sugerencias concretas que, con la colaboración y el compromiso de todos los actores relevantes y la urgencia que la situación requiere, debe convertirse en una realidad que asegure beneficios sostenibles para la economía y la sociedad panameña en su conjunto.



PRIMER PILAR:
FORTALECER EL MARCO REGULATORIO

Acciones propuestas:

1. Generación de un mecanismo que permita la actualización constante del marco regulatorio con visión de largo plazo.

2. Implementación de mecanismos de supervisión y control.

3. Diseño de un Centro de Operaciones de Marinos.

4. Reglamentación de Riesgo, Cierre de Puertos e Interrupción de la Cadena Logística.

5. Unificación del Régimen Aduanero.

6. Actualización de la Lista de Licencias de la AMP.

7. Promoción de Asociaciones Público-Privadas para Registro de Naves.

8. Impulso de la implementación de un área de servicio marítimo auxiliar en Chiriquí.

9. Creación de una Ley de Incentivos al Desarrollo de Astilleros.

10. Establecimiento de regulaciones para Embarcaciones Verdes.

11. Modificación del Decreto Ley N.° 7 del 10 de febrero de 1998 con el fin de garantizar un liderazgo idóneo para el desarrollo del sector marítimo, en el largo plazo.



SEGUNDO PILAR:
PROMOVER LA COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL GREMIAL

Acciones propuestas:

1. Fomentar la unidad gremial.

2. Inclusión de la Academia.

3. Establecimiento de un grupo de estudio y creación de un Centro de Investigación y Desarrollo para mejorar prácticas en el sector marítimo.

4. Abogar por la calidad Técnica y Colaboración de los líderes de las instituciones involucradas en el sector.

5. Establecimiento de un Comité Consultivo con participación del sector privado para apoyar en las transiciones gubernamentales.



TERCER PILAR:
INCORPORAR LA DIGITALIZACIÓN Y TECNOLOGÍA

Acciones propuestas:

1. Transformación Digital para Competitividad y Homologación.

2. Integración de Sistemas y Establecimiento de “El Observatorio.”

3. Fortalecimiento de sistemas y promoción de la Seguridad Informática y Protección de Datos.

4. Evaluación y desarrollo de planes para gestionar el impacto de la Tecnología en el Empleo.

CUARTO PILAR:
OPTIMIZAR LA INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD

Acciones propuestas:

1. Mejora de la Conectividad y el Transporte.

2. Desarrollo de Infraestructura.

3. Establecimiento de sistemas para la coordinación y Disponibilidad de Datos.

QUINTO PILAR:
GESTIONAR EL IMPACTO SOCIOAMBIENTAL

Acciones propuestas, en colaboración con el sector público e iniciativas privadas:

1. Gestión Hídrica y fomento de la coordinación para abordar desafíos de cambio climático.

2. Promoción de Prácticas Sostenibles.

3. Desarrollo de un plan estratégico para el desarrollo de energías verdes.

4. Promoción la Investigación & Desarrollo en temas ambientales.

5. Desarrollo de programas para la Gestión de Residuos.

6. Cumplimiento y supervisión de las obligaciones con normativa nacional y convenios internacionales.

SEXTO PILAR:
FOMENTAR LA EDUCACIÓN PARA GARANTIZAR Y APALANCAR EL TALENTO PARA LA INDUSTRIA

Acciones propuestas:

1. Mapeo de Demanda del Mercado.

2. Alineación multisectorial para responder a las necesidades del sector.

3. Establecer un sistema de educación técnico-profesional en cooperación con el sector público y privado.

4. Formar a los Educadores de la Industria.



CONCLUSION

As we have seen, the maritime industry, together with the Canal, has a transformative power in the socioeconomic structure of Panama.

The sector plays a transcendental role in Panama's economy. Its contribution to the generation of employment, the growth of the Gross Domestic Product (GDP) and the contribution of foreign currency to the country is undeniable.

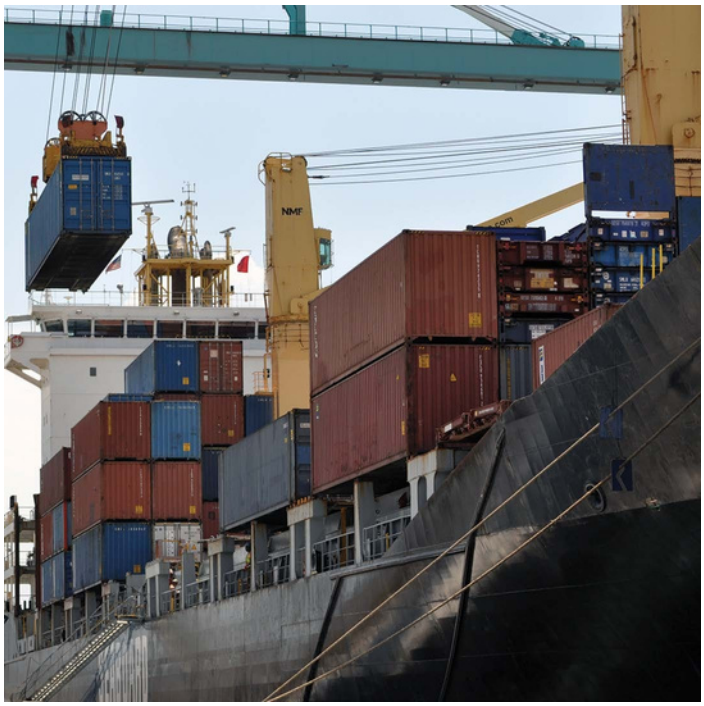
The World Bank recognizes that Panama's economy is based on its important logistics and transportation center and a commercial and financial center, and that, in the future, it is expected that, in the next two years, economic growth will be around 6 .3 and 6.5%, leading Latin America and supported mainly by transportation and logistics, and among other sectors such as construction and tourism.

In a world experiencing rapid change, it is essential to recognize that this sector represents a strategic asset for the nation. Therefore, we urge that the Government and society as a whole give priority to promoting sustainable growth in the maritime sector, since its strengthening will not only boost the economy, but will also strengthen Panama's position in the international arena.

The common denominator of successful development models in the world in the last seven decades is the ability to adapt to changing expectations and global standards. In the current context, this characteristic is essential for Panama to maintain its competitive position.

While Panama has been successful so far, it cannot be taken for granted that this trend will continue. The lack of institutional strength and the absence of a solid strategy for our sector are challenges that must be addressed. The global economy is undergoing a significant transition and Panama must think beyond its current achievements to maintain and expand its influence.

The opportunity for Panama lies in its ability to adapt and take advantage of the growing demand for maritime transportation and logistics services as global supply chains evolve. It is also crucial to address challenges such as water management and lack of institutional coordination. Digitalization is also presented as a key opportunity that must be embraced and not overlooked, as it can boost efficiency and competitiveness in international transport.



Summary of the Union Proposal of the Maritime Chamber of Panama

To make this Maritime Vision 2024-2029 a reality, we have to take concrete measures and ensure effective collaboration between all actors in the sector, ensuring:

1. Political Will: Our leaders must act in accordance with the strategic importance of the maritime and logistics industry for the country and develop key initiatives outlined here.

2. Alignment between actors and initiatives: All interested parties, private sector, government and academia, must work together aligning objectives and efforts.

3. Teamwork: Effective collaboration is what will allow us to achieve innovative solutions to the complex challenges facing the sector.

4. Common Strategic Plan: The shared commitment and concrete action on the roadmap outlined in this plan will lead us to the growth and development of the sector.

5. Monitoring and Control Instance: We need to establish a monitoring and control mechanism to ensure that the objectives are met and that the actions are implemented effectively.

Panama is at a crossroads where it must adopt a renewed approach to address persistent challenges and seize opportunities in a constantly changing international environment.

From the Maritime Chamber of Panama, we call for collective action for the growth and competitive development of the maritime and logistics sector of Panama.

The vision captured here is much more than an aspiration; We deliver, as a united union, concrete suggestions that, with the collaboration and commitment of all relevant actors and the urgency that the situation requires, must become a reality that ensures sustainable benefits for the Panamanian economy and society as a whole.



FIRST PILLAR
STRENGTHEN THE REGULATORY FRAMEWORK

Proposed actions:

1. Generation of a mechanism that allows the constant updating of the regulatory framework with a long-term vision.

2. Implementation of supervision and control mechanisms.

3. Design of a Marine Operations Center.

4. Risk Regulation, Port Closure and Logistics Chain Interruption.

5. Unification of the Customs Regime.

6. Update of the AMP License List.

7. Promotion of Public-Private Partnerships for Ship Registration.

8. Promotion of the implementation of an auxiliary maritime service area in Chiriquí.

9. Creation of a Law on Incentives for the Development of Shipyards.

10. Establishment of regulations for Green Boats.

11. Modification of Decree Law No. 7 of February 10, 1998 in order to guarantee suitable leadership for the development of the maritime sector, in the long term.



SECOND PILLAR:
PROMOTE INTER-INSTITUTIONAL UNION COORDINATION

Proposed actions:

1. Promote union unity.

2. Inclusion of the Academy.

3. Establishment of a study group and creation of a Research and Development Center to improve practices in the maritime sector.

4. Advocate for Technical quality and Collaboration of the leaders of the institutions involved in the sector.

5. Establishment of a Consultative Committee with participation of the private sector to support government transitions.



THIRD PILLAR:
INCORPORATE DIGITALIZATION AND TECHNOLOGY

Proposed actions:

1. Digital Transformation for Competitiveness and Homologation.

2. Systems Integration and Establishment of “The Observatory”.

3. Strengthening systems and promotion of Computer Security and Data Protection.

4. Evaluation and development of plans to manage the impact of Technology on Employment.

FOURTH PILLAR:
OPTIMIZE INFRASTRUCTURE AND CONNECTIVITY

Proposed actions:

1. Improvement of connectivity and transportation.

2. Infrastructure Development.

3. Establishment of systems for data coordination and availability.

FIFTH PILLAR:
MANAGE THE SOCIO-ENVIRONMENTAL IMPACT

Proposed actions, in collaboration with the public sector and private initiatives:

1. Water Management and promotion of coordination to address climate change challenges.

2. Promotion of Sustainable Practices.

3. Development of a strategic plan for the development of green energies.

4. Promotion of Research and Development on environmental issues.

5. Development of programs for waste management.

6. Compliance and supervision of obligations with national regulations and international agreements.

PROMOTE EDUCATION TO GUARANTEE AND LEVERAGE TALENT FOR THE INDUSTRY

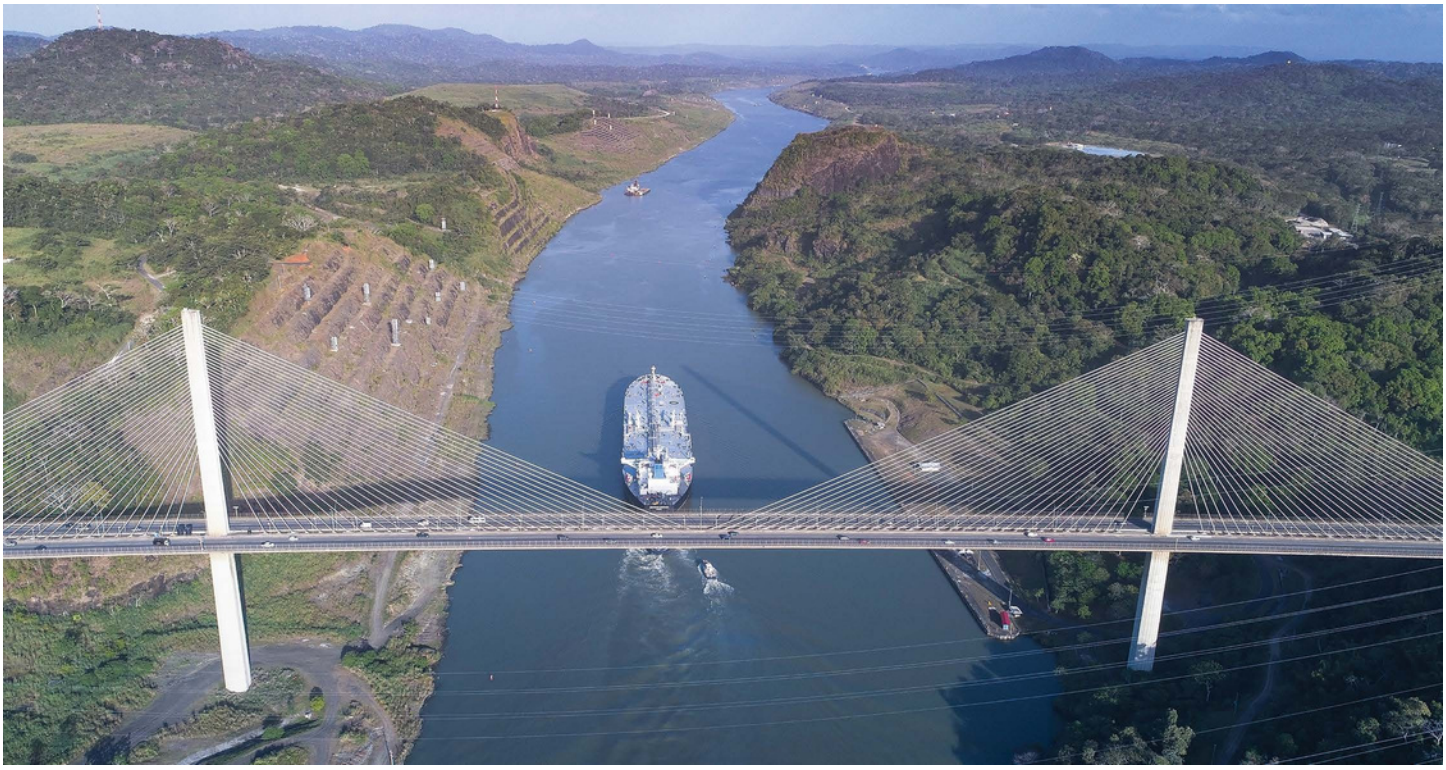
Proposed actions:

1. Market Demand Mapping.

2. Multi-sector alignment to respond to the needs of the sector.

3. Establish a technical-vocational education system in cooperation with the public and private sectors.

4. Train Industry Educators.



MIEMBROS DE LA CÁMARA MARÍTIMA DE PANAMÁ

ABOGADOS
ALFARO, FERRER & RAMÍREZ
ARIAS, FÁBREGA & FÁBREGA (ARIFA)
AROSEMENA, NORIEGA & CONTRERAS (ANORCO)
BROCE PINILLA & ASOCIADOS
CASTILLO HIM - LÓPEZ DEL RÍO & ASOCIADOS
DE CASTRO & ROBLES
EDWIN MENDOZA - CONSULTOR LEGAL
HARLEY JAMES MITCHELL MORÁN - CONSULTOR LEGAL
ICAZA, GONZÁLEZ-RUIZ & ALEMÁN
MENDOZA, ARIAS, VALLE Y CASTILLO (MAVCLEX)
MORGAN & MORGAN
NAVARRO GUARDIA SC
PANAMA MARITIME LAWYERS & CORP.
PITTY LEGAL BUREAU
TORRIJOS Y ASOCIADOS

AGENCIAS NAVIERAS
ADRIATIC AGENCIA NAVIERA
AGENCIA NAVIERA SERVIMUNDO, S.A.
AGENCIAS CONTINENTAL, S.A. (AGENCO)
AGUNSA PANAMÁ, S.A.
ASSOCIATED STEAMSHIP AGENTS
BLESS AGENCY MARINE, S.A.
BOYD STEAMSHIP CORP.
C.B. FENTON & CO.
CHENG CHENG SHIPPING SERVICES, S.A.
ESTELA SHIPPING PANAMÁ, S.A.
GENESIS SHIP SERVICES, S.A.
GREAT WHITE FLEET CORP.
HANNOVER SHIPPING COMPANY, S.A.
ILG LOGISTICS, S.A.
INCHCAPE SHIPPING SERVICES, S.A.
LBH PANAMÁ, S.A.
MARITIME STORES SUPPLIERS, S.A.
NORTON LILLY INTERNATIONAL PANAMA, S.A.
OCEAN PROVISION, S.A.
ONIX MARINE SERVICES, S.A.
PANAMA AGENCIES COMPANY INC.
PANAMA MARINE SERVICES
PANCANAL SHIPPING AGENCY, S.A.
PÉREZ PANAMÁ, S.A.
ROZO & COMPAÑÍA PANAMÁ, S.A.
SEA CARGO, S.A.
SERVINAVES PANAMÁ, S.A.
SOPISCO PANAMÁ, S.A.
STWARD AGENCY INC.
TRAILMOVILS, S.A.
TRANSSHIPPING AGENTS
WAYPOINT PORT SERVICES
WILHELMSEN PORT SERVICES, S.A.

AJUSTADORES - INSPECCIONES MARÍTIMAS Y DE NAVES
CAMIN CARGO CONTROL, PANAMÁ, S.A.
DNV GL PANAMA INC.
INSPECTEST NDT & THICKNESS MEASUREMENTS, S.A.
INTERNATIONAL MARINE EXPERTS (IME)
NIPPON KAIJI KYOKAI
QUALITAS MARINE SURVEYORS, S.A.
SGS PANAMA CONTROL SERVICES INC.
TRIDEX PANAMA AJUSTADORES, S.A.

AVITUALLAMIENTO - SUPLIDOR NAVIERO
ASAP PANAMÁ SHIP SUPPLIER INC.
CHINDO INTERNACIONAL, S.A.
DILUPA PANAMÁ, S.A.
JTC INTERNATIONAL, S.A.
MARINE TRANSPORT, S.A.
MAXINDUSTRIAS, S.A.
OCEAN KIDA, S.A.
OCEANCO SAFETY & SUPPLY (PANAMAX)
PANAMA CANAL PORT SERVICES, S.A.
PTY SHIP SUPPLIERS, S.A. (PTYSS)
ROCMAR, S.A.
TRIGAS PANAMÁ
VIKING LIFE-SAVING EQUIPMENT PFZ
WAKEFIELD MARINE ENERGY´S CORP.
WORLD CLEAN INTERNATIONAL, S.A.

BANCOS
BANCO LAFISE PANAMÁ
BANESCO (PANAMÁ)
BCT BANK

BARCAZAS
BUNKER VESSEL MANAGEMENT
EL BARÚ PETROLEUM SUPPLY, S.A.
INTEROCEANIC SUPPLY SERVICES, S.A. (ISS)
SEA ENERGY SHIPPING INC.
STWARD OIL
TERRAMAR OIL & SERVICES, S.A.
VT SHIPPING INTERNATIONAL, S.A.

BUCEO COMERCIAL Y REPARACIONES NAVALES INDUSTRIALES SUBMARINA Y A FLOTE
ASTILLEROS PUERTO DE BALBOA, S.A. (ASTIBAL)
BWSC PANAMA, S.A.
COMMERCIAL DIVING AND SHIP REPAIR PANAMA, S.A.
GREAT ELECTRIC MOTOR COMPANY (GEMCO)
GRUPO AQUA PANAMÁ, S.A.
J. A. M. MARINE DOCKYARD, S. A.
LUTZ ELEVATORS AMERICAS, INC.
MAN ENERGY SOLUTIONS PANAMA, INC.
SHIP AND INDUSTRIAL REPAIR COMPANY (SIRCO), S.A.
TALLERES INDUSTRIALES, S.A. (TISA)
WARTSILA PANAMÁ SERVICES

CENTROS DE FORMACIÓN Y UNIVERSIDADES
ATLAS TRAINING CENTER, INC.
COLUMBUS UNIVERSITY
ESEA LEARNING, S.A.
MACOSNAR TRAINING INSTITUTE CORP.
MARINE ADVISORS CORPORATION CENTER, INC. (MACC)
MARINE TRAINING AND CERTIFICATION CENTRE, INC.
PANAMA MARITIME INTERNATIONAL TRAINING CENTER, S.A.
PANAMA MARITIME TRAINING SERVICES, INC.
SEAFARERS TRAINING CENTER INC. (STC)
UNIVERSIDAD MARÍTIMA INTERNACIONAL DE PANAMÁ (UMIP)

CENTROS DE INVESTIGACIÓN
GEORGIA TECH PANAMÁ

CONSTRUCCIÓN MARINA Y PORTUARIA
INGENIERÍA CONTINENTAL, S.A. (ICONSA)
PECAMAR
SERVICIOS TÉCNICOS INDUSTRIALES Y MARÍTIMOS, S.A. (SETIMSA)

CONSULTORES
ABCO GLOBAL
HUB INNOVATIONS, INC.
INTERNATIONAL GLOBAL GROUP (IGG)
INTERNATIONAL MARCONSULT, INC. (IMC)
MARITIME ADVISOR & DEVELOPERS INC. (MAD)
MARITIME & LOGISTICS GROUP, S.A.
PANAMA MARITIME JOBS, S.A.
SAFE WORK SOLUTIONS, S.A.
SMA LATAM INC.

CORREDORES DE SEGUROS
ALIANZA INTERMEDIARIOS DE SEGUROS, S.A.
GRUPO MARSH (MARSH SEMUSA)
SOMOS ASESORES DE SEGUROS, S.A.

DRAGADOS
BOSKALIS PANAMÁ, S.A.

ELECTRÓNICA MARINA
HI TEK MARINE, S.A.

EMBAJADAS
EMBAJADA DEL REINO DE LOS PAÍSES BAJOS

EQUIPOS Y SERVICIOS DE NAVEGACIÓN - REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE EQUIPOS ELECTRÓNICOS DE COMUNICACIÓN DE LAS NAVES
ABB PANAMA SALES, S.A.
BALAM MARINE HOLDING, S.A.
GARMARAS MARINE SERVICES CORP.
MARINA SATELLITE SERVICES
SYNTELIX PANAMÁ CORP.
TESA MOTOR CORP. (KAIZEN MOTORS)

HOTELES
HOTEL MÍO PANAMÁ

LÍNEAS NAVIERAS
CMA CGM PANAMA INC.
COSCO SHIPPING LINES (PANAMA) INC.
CROWLEY LATIN AMERICA SERVICES
HÖEGH AUTOLINERS
KING OCEAN INTERNACIONAL DE PANAMÁ, S.A.
MAERSK
MSC MEDITERRANEAN SHIPPING CO.
ONE (PANAMA) INC.
UNIGREEN MARINE, S.A.
WALLENIUS WILHELMSEN OCEAN
X-PRESS CONTAINER LINE PANAMA, S.A.

LOGÍSTICA DE CARGA Y TRANSPORTE TERRESTRE
AIR SEA WORLDWIDE PANAMA
ATLANTIC CENTROAMÉRICA, S.A.
BLESS CHIRIQUÍ, S.A.
CANAL MOVERS & LOGISTICS CORP.
DAAS BROTHERS COMPANY, S.A.
ETERNITY INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER
GENERAL CARGO, S.A.
LONDON & REGIONAL PANAMA, S.A.
MACS MARINE TRANSPORT (PANAMA), S.A.
PACIFIC LAUNCH SERVICES, S.A.
PANAMA CANAL RAILWAY COMPANY
PANAMA FAST SERVICES GROUP, S.A.
PANAMA TRANSSHIPMENT GROUP, S.A.
QUALITY FREIGHT INTERNATIONAL
TRUCKING LOGISTICS & COMPANY, S.A.
WALLENIUS WILHELMSEN LOGISTICS SERVICE S. DE R.L.

MARINAS Y YATES
CAREFREE BOATCLUB PANAMÁ, S.A.
CLUB DE YATES Y PESCA FLAMENCO DRYSTACK, S.A.
FUERTE AMADOR RESORT & MARINA, S.A.
LA PLAYITA DE AMADOR
SHELTER BAY MARINA, S.A.

MINERÍA
MINERA PANAMÁ, S.A.

OPERADORES DE PUERTO
APM TERMINALS LATIN AMERICA, S.A.
CHIQUITA PANAMA L.L.C.
COLON CONTAINER TERMINAL (CCT)
DESARROLLO MULTIMODAL BARÚ, S. DE R.L.
DESARROLLO POSICIONAL, S.A.
HUTCHISON PORTS PPC (PANAMA PORTS CO.)
MANZANILLO INTERNATIONAL TERMINAL - PANAMÁ (MIT)
PSA PANAMA INTERNATIONAL TERMINAL, S.A.
SERVIESTIBA, S.A.
TERMINAL GRANELERA BAHÍA LAS MINAS, S.A.
TERMINAL MARÍTIMA DE SERVICIOS COLÓN (TMSC), S.A.

ORGANIZACIONES RECONOCIDAS
ABS CENTRAL AMERICA, S.A.
INTERMARITIME CERTIFICATION SERVICES (ICS)
ISTHMUS BUREAU OF SHIPPING
LLOYD'S REGISTER CENTRAL & SOUTH AMERICA
MACOSNAR CORPORATION
PANAMA MARITIME DOCUMENTATION SERVICES INC. (PANAMA MARITIME GROUP)

OSRO - PROTECCIÓN AMBIENTAL - INCINERACIÓN - RECOLECCIÓN DE RESIDUOS
CORPORACIÓN QUALITY SERVICES, S.A.
ECO-KLEAN, S.A. BY VEOLIA
ISLAND LOGISTICS, S.A.
OCEAN POLLUTION CONTROL, S.A.
PHOENIX MARINE SALVAGE, S.A.
SERVICIOS INDUSTRIALES Y AMBIENTALES, S.A.
SERVICIOS TECNOLÓGICOS DE INCINERACIÓN, S.A. (STI)
T&T SALVAGE LLC.

PESQUERAS
PROMARINA, S.A.

PETROLERAS Y TERMINALES DE COMBUSTIBLE
CHEVRON PANAMA FUELS LTD.
COLON OIL AND SERVICES, S.A. (OILTANKING)
COSTA NORTE LNG TERMINAL, S. DE R.L. (AES PANAMÁ)
DECAL PANAMÁ, S.A.
MAXUM OIL SERVICE DE PANAMÁ
MELONES OIL TERMINAL INC.
MINERVA BUNKERING PANAMA, S.A.
MONJASA, S.A.
PANAMA OIL TERMINALS, S.A. (POTSA)
PENÍNSULA PETROLEUM
PETROAMERICA TERMINAL, S.A. (PATSA)
PETROLEOS DELTA, S.A. (PANAMÁ)
PETROLERA NACIONAL, S.A. (TERPEL)
PETROMARINE SUPPLIES CORP. (PETROSOLUTIONS)
PETROPORT, S.A.
PETROTERMINAL DE PANAMÁ, S.A.
TELFER TANKS, S.A.
TRITON ENERGY OF PANAMA CORP.
TROPIGAS NATURAL, S.A.
VOPAK PANAMA ATLANTIC INC.

PRACTICAJE
CARIBBEAN PILOTS INC.
LAS MINAS PILOT LAUNCH SERVICES, S.A.
LAS MINAS PILOT, S.A.
MARITIME BUSINESS ADMINISTRATORS CORP.
ORION PILOTS, INC.
PANAMA PILOT SERVICES CORP.
PILOTAJE Y SERVICIOS MARÍTIMOS DE PANAMÁ (PILSEMAR)
PUNTA RINCÓN BAY PILOT, S.A.

REMOLCADORES
CPT PSA MARINE PANAMÁ, S.A.
DIOMAR MARINE SERVICES, S.A.
PANATUG, INC.
SAAM TOWAGE PANAMA INC.
SVITZER AMERICAS TERMINAL TOWAGE
TUG SERVICES PANAMÁ, S.A. (GRUPO BOLUDA)

SEGURIDAD Y PROTECCIÓN MARÍTIMA
CONSORCIO AMTS/PSSA (ABSOLUTE MARITIME TRACKING)
CORPORACIÓN CONSOLIDADA DE SEGURIDAD, S.A.
SEGURIDAD PERMANENTE Y PROTECCIÓN, S.A. (SEPROSA)

SERVICIO DE LANCHAS
ARPON NEGRO, S.A.
BALBOA SHIP SUPPLIERS INC.
TRANS PACIFIC OCEAN CORP.
TRANSACUÁTICOS, S.A.

TERMINAL DE CRUCEROS
PUERTO DE CRUCERO COLÓN 2000



VISIÓN MARÍTIMA PAÍS 2024-2029
Nuestra Industria, Nuestra Ruta

Resumen Ejecutivo

El sector marítimo ha sido un pilar importante de nuestra economía y desarrollo por décadas. Sin embargo, en un mundo donde la innovación y la sostenibilidad son claves para el progreso, es imperativo **adaptar y evolucionar para asegurar la competitividad** de nuestra industria.

El documento **Visión Marítima País 2024-2029 – Nuestra Industria, Nuestra Ruta** es una iniciativa proactiva de la Cámara Marítima de Panamá, conceptualizada para abordar desafíos contemporáneos y aprovechar nuevas oportunidades para el sector. El documento establece un **marco estratégico** que busca preservar y potenciar nuestro legado marítimo, proponiendo **una hoja de ruta** y una **visión compartida** que impulse tanto la competitividad como la responsabilidad ambiental y social, asegurando un futuro próspero para Panamá y su sector marítimo.

A continuación, presentamos una síntesis del documento, que se puede consultar íntegramente visitando:
https://camaramaritima.org.pa/

Relevancia para Panamá

Aporte del Conglomerado al PIB

31% equivalente a **$21,210** millones



Generación de empleo

109,406 empleos directos

30% del empleo total de la economía del país.



Influencia en el Comercio Exterior

Representa **67%** de las exportaciones totales del país.



Recaudación de impuestos

Representa **34%** de la recaudación de impuestos indirectos en Panamá



Fuente: Estudio de Impacto Económico del Sector Marítimo de Panamá en el Ámbito Nacional. LOGITRAN ADVISORY SERVICES, 2023.
Realizado con el respaldo financiero de la CMP.

Principales Desafíos para la Competitividad del Sector Marítimo

Modernización y Eficiencia:
Actualizar y mejorar la infraestructura y los procesos para mantener la competitividad global.

Coordinación y Política:
Mejorar la alineación y cooperación entre entidades gubernamentales y privadas relacionadas con el sector marítimo.

Sostenibilidad y Cambio Climático:
Adaptarse a las exigencias medioambientales y mitigar los efectos del cambio climático.

Desarrollo de talento:
Fortalecer la educación y formación profesional para satisfacer las demandas de un sector en constante evolución.

Aspectos regulatorios:
Actualizar y simplificar el marco legal y regulatorio para facilitar las operaciones marítimas y logísticas.

Síntesis de la propuesta gremial

FORTALECER EL MARCO REGULATORIO

1. Generación de un mecanismo que permita la actualización constante del marco regulatorio con visión de largo plazo.
2. Implementación de mecanismos de supervisión y control.
3. Diseño de un Sistema CENTRO DE OPERACIONES de Marinos.
4. Reglamentación de riesgo, cierre de puertos e interrupción de la Cadena Logística.
5. Unificación del régimen aduanero.
6. Actualización de la lista de licencias de la AMP.
7. Promoción de asociaciones público-privadas para Registro de Naves.
8. Impulso de la implementación de un área de servicio marítimo auxiliar en Chiriquí.
9. Creación de una Ley de Incentivos al Desarrollo de Astilleros.
10. Establecimiento de regulaciones para embarcaciones verdes.
11. Modificación del Decreto Ley N.° 7 del 10 de febrero de 1998 con el fin de garantizar un liderazgo idóneo para el desarrollo del sector marítimo, en el largo plazo.

PROMOVER LA COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL GREMIAL

1. Fomentar la unidad gremial
2. Inclusión de la Academia.
3. Establecimiento de un grupo de estudio y creación de un Centro de Investigación y Desarrollo para mejorar prácticas en el sector marítimo.
4. Abogar por la calidad técnica y colaboración de los líderes de las instituciones involucradas en el sector.
5. Establecimiento de un Comité Consultivo con participación del sector privado para apoyar en las transiciones gubernamentales.

OPTIMIZAR LA INFRAESTRUCTURA Y CONECTIVIDAD

1. Mejora de la conectividad y el transporte.
2. Desarrollo de infraestructura.
3. Establecimiento de sistemas para la coordinación y disponibilidad de datos.

INCORPORAR LA DIGITALIZACIÓN Y TECNOLOGÍA

1. Transformación digital para competitividad y homologación.
2. Integración de sistemas y establecimiento de "El Observatorio".
3. Fortalecimiento de sistemas y promoción de la seguridad informática y protección de datos.
4. Evaluación y desarrollo de planes para gestionar el impacto de la tecnología en el empleo.

GESTIONAR EL IMPACTO SOCIOAMBIENTAL

1. Gestión hídrica y fomento de la coordinación para abordar desafíos del cambio climático.
2. Promoción de prácticas sostenibles.
3. Desarrollo de un plan estratégico para el desarrollo de energías verdes.
4. Promoción de la investigación y desarrollo de temas ambientales.
5. Desarrollo de programas para la gestión de residuos.
6. Cumplimiento y supervisión de las obligaciones con normativa nacional y convenios internacionales.

FOMENTAR LA EDUCACIÓN PARA GARANTIZAR Y APALANCAR EL TALENTO PARA LA INDUSTRIA

1. Mapeo de demanda del mercado.
2. Alineación multisectorial para responder a las necesidades del sector.
3. Establecer un sistema de educación técnico-profesional en cooperación con el sector público y privado.
4. Formar a los educadores de la industria.

CÁMARA MARÍTIMA DE PANAMÁ
DESDE 1979

Nuestra Industria, Nuestra Ruta

camaramaritima.org.pa



Nuestra Industria, Nuestra Ruta

www.camaramaritima.org.pa