



Panamá Puerto del Mundo

Por: Roger Durán

Analista del CNC

Panamá Puerto del Mundo

Este artículo trata sobre las potencialidades y desafíos que presenta el sector logístico de Panamá. En tal sentido, es un hecho que el país goza de fundamentales ventajas como su posición geográfica, su gran conectividad marítima, aérea y de telecomunicaciones, la ampliación del canal, la estabilidad política del país, su economía orientada hacia el mercado internacional así como la presencia de un sólido sector bancario.

El sector constituye por excelencia un gran motor generador de empleo, y de crecimiento lo que se consustancia y deriva de esas ventajas relacionadas con nuestra posesión geográfica y de la instrumentación de ciertas políticas públicas.

Sin embargo es necesario continuar desarrollando políticas que permitan un aprovechamiento más óptimo de estas ventajas para que continúe y se profundice el valor que agrega el sector a la economía por vía de una mayor competitividad.

Por otro lado, existe un potencial importante en el mercado regional y mundial para la explotación de estos servicios, por ejemplo, en materia portuaria el movimiento mundial en el 2014 fue de unos 700 millones de TEUs, en tanto que en el 2024 será de 1.15, es decir habrá una variación de casi 64%.

En cuanto a Panamá el país tiene una capacidad de mover unos 8 millones de TEUs y esta en desarrollo una capacidad de movimiento adicional que permitiría atender un movimiento total de hasta 12 millones de TEUs. En efecto asumiendo un crecimiento de 5 % en el 2024 el sistema portuario de Panamá estaría atendiendo un movimiento de hasta 11 millones de TEUs.

En resumen, para desarrollar el sector logístico se requiere mejorar la capacidad del Estado de aplicar políticas. Por ejemplo ya se creó el gabinete logístico constituido por una junta directiva de miembros del sector privado y público, pero se requiere “operativizar” las decisiones de esta instancia mediante una secretaria que pueda ejecutar dichas políticas a un nivel más técnico.

En cuanto al espacio físico se necesita reservar aéreas de futuro desarrollo como Sherman en el Atlántico con más de 1,800

Hectáreas y Cocolí con más de 3,000 hectáreas para el funcionamiento de parque industriales y logísticos y el funcionamiento de los distintos componentes del “Hub” logístico internacional, sobre todo el marítimo y aéreo que estarían interconectados a través de carreteras y vía férrea entre la ciudad de Colón y la de Panamá desarrollándose así el eje Canalero y sus distintos componentes.

Desde el punto de vista de la red carretera específicamente se requiere un plan de mantenimiento y mejoramiento de la autopista Alberto Motta, igual a nivel del Corredor Norte y el Corredor Sur. El propósito sería reforzar la red y el tejido intra e interurbano a efecto de mejorar la conectividad y el flujo principalmente de contenedores y otras formas de carga convirtiendo el país en una especie de bisagra del comercio internacional.

Esto implica también el desarrollo de un conjunto de sectores afines, por ejemplo, el “clúster” logístico aéreo y el conglomerado de turismo. Requiere también la interconexión de los corredores Norte y Sur a través de sus respectivas extensiones creando así una circunvalación, que a su vez se enlace con la terminal aérea de Tocumen por medio de dos accesos lo cual contribuirá como se ha dicho al desarrollo tanto de la actividad turística como logística aérea de forma simultánea.

Igualmente entraña la construcción de un tercer puente por el Canal, así como una vía que interconecte el parque Panamá Pacífico con la Vía Centenario por la ribera occidental del Canal. Finalmente, es claro que se requiere un alto nivel de inversión en obras en el sector y que ante las limitaciones fiscales del Estado habría que promover mecanismos de tipo APP (Asociaciones Público Privada) a los efectos.