

PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO MARÍTIMO Y PORTUARIO DE PANAMÁ

VISIÓN 2040

ABRIL 2019

RESUMEN EJECUTIVO

PRESENTACIÓN

El presente documento constituye el Resumen Ejecutivo del **PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO MARÍTIMO Y PORTUARIO DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ VISIÓN 2040**, desarrollado por MC VALNERA, S.L. por encargo de CAF-Banco de Desarrollo de América Latina y coordinado por la Autoridad Marítima de Panamá.

La programación y coordinación de planes de desarrollo para el sistema portuario nacional y servicios de apoyo es responsabilidad de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), a través de la Dirección General de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares, lo que fundamenta el compromiso por parte de la institución de desarrollar un Plan Estratégico con visión de país, en aras de fortalecer el conglomerado marítimo portuario por medio de políticas y estrategias definidas y adaptadas a los cambios y necesidades de la economía y el comercio mundial.

La **Autoridad Marítima de Panamá** orienta su esfuerzo en conjugar los temas marítimos dentro de la Estrategia Marítima Nacional consagrada en la Constitución, por lo que en el presente Plan Estratégico se presenta como el sujeto que deberá liderar la ejecución de las acciones y objetivos encaminadas a la consecución de las líneas estratégicas que en el presente Plan se presentan.

OBJETIVOS DE LA ESTRATEGIA

Plan Estratégico de Desarrollo Marítimo y Portuario de la República de Panamá Visión 2040 elaborado en el marco de desarrollo de la Estrategia Marítima Nacional, se alinea en su contenido con todo lo establecido en la “Estrategia Logística Nacional de Panamá a 2030” en lo concerniente al impulso del sector marítimo portuario. Por medio de su desarrollo hasta el horizonte contemplado en el año 2040, se ha establecido el objetivo de alcanzar la excelencia con un sistema marítimo-portuario de primer nivel, una infraestructura y unos servicios de calidad que sirvan como herramienta para consolidar a Panamá como un hub logístico de clase mundial, líder en el tráfico de mercancías y la prestación de servicios logísticos de valor añadido, y pilar fundamental sobre el que se vertebre el desarrollo de la economía nacional y la integración logística de todo el país, aspecto este último, de gran importancia en el desarrollo del presente plan, lo cual constituye un aspecto diferencial. De manera concreta, los principales objetivos perseguidos durante su desarrollo han sido los siguientes:

- ▶ Establecer las principales líneas de actuación a seguir para desarrollar y explotar de manera integrada, el sector marítimo y portuario nacional.
- ▶ Evaluar alternativas e identificar de manera integral, el nuevo marco competitivo marítimo portuario de Panamá.
- ▶ Determinar las estrategias encaminadas al fortalecimiento de la competitividad de servicios complementarios y auxiliares.
- ▶ Identificar polos de desarrollo portuario a nivel nacional.

El cumplimiento de estos objetivos se ha enmarcado dentro de la definición de un total de **4 ejes estratégicos, 24 objetivos estratégicos y 177 acciones** desarrollados en base a la misión y visión establecidas para el Plan.

HORIZONTE

El horizonte del Plan Estratégico se ha establecido en el año 2040, por lo que su desarrollo supone un esfuerzo de planificación a largo plazo y con una visión de futuro. Ello con el objetivo de que la propuesta estratégica formulada y las acciones y objetivos planteados se encuentren alineados con el trabajo de planificación estratégica que ha venido desarrollando en los últimos años el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), a través de sus documentos de planificación estratégica.

Durante el período de 21 años de lapso existentes desde la publicación del Plan hasta que se alcance su período de vigencia en el año 2040 se han definido tres hitos temporales que permitirán diferenciar los tres escenarios de análisis tomados en consideración para el desarrollo del Plan.

- ▶ **Año 2024.** Escenario a corto plazo: se corresponde con el período temporal comprendido entre la publicación del Plan Estratégico, y el año 2024, año en el que finaliza la legislatura iniciada en el mismo momento que el Plan.
- ▶ **Año 2030.** Escenario a medio plazo: se trata del período temporal que abarca la segunda legislatura del Gobierno desde la aprobación del Plan, coincidiendo, de manera aproximada, con el ecuador del horizonte global del mismo.
- ▶ **Año 2040.** Escenario a largo plazo: finaliza este período en el año 2040, horizonte temporal global del Plan.

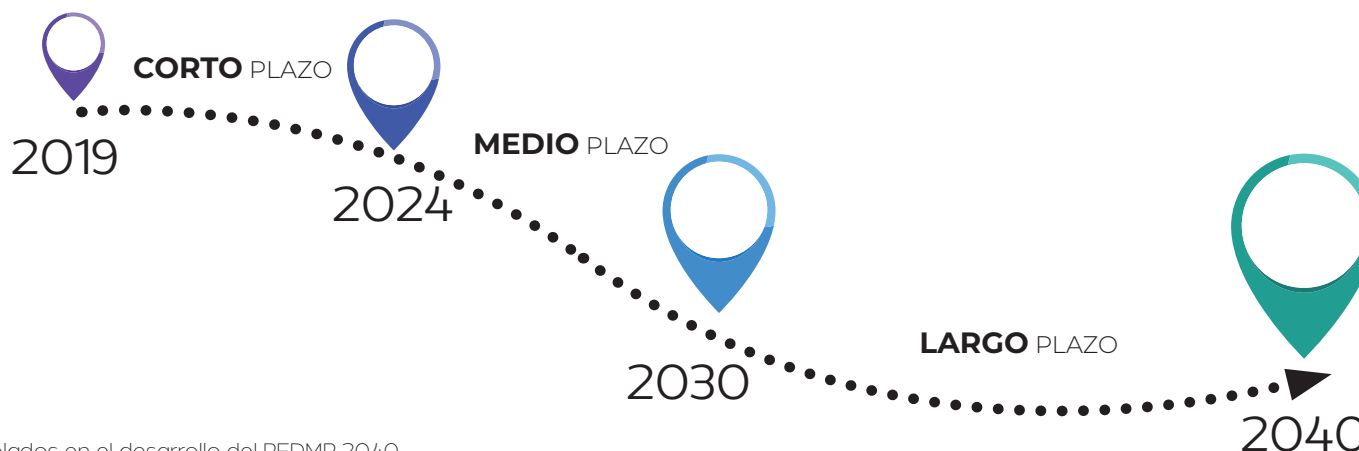


Figura 1. Escenarios contemplados en el desarrollo del PEDMP 2040

MARCO COLABORATIVO PARA EL DESARROLLO

El desarrollo del Plan Estratégico se ha llevado a cabo en un marco colaborativo en el que se ha pretendido hacer partícipe a la totalidad de la comunidad portuaria de Panamá. Durante la fase de desarrollo de los trabajos se han visitado todas las provincias y entornos portuarios de la República llevando a cabo un total de 126 eventos de participación pública entre reuniones, entrevistas y talleres en los

que se ha dado audiencia a los principales stakeholders del sector marítimo-portuario panameño: puertos, organismos y entidades del Estado, personalidades de reconocido prestigio en el sector, empresas importadoras y exportadoras, clústers de servicios marítimos auxiliares, usuarios, operadores de los puertos, etc. tanto con vocación internacional como de comercio local.

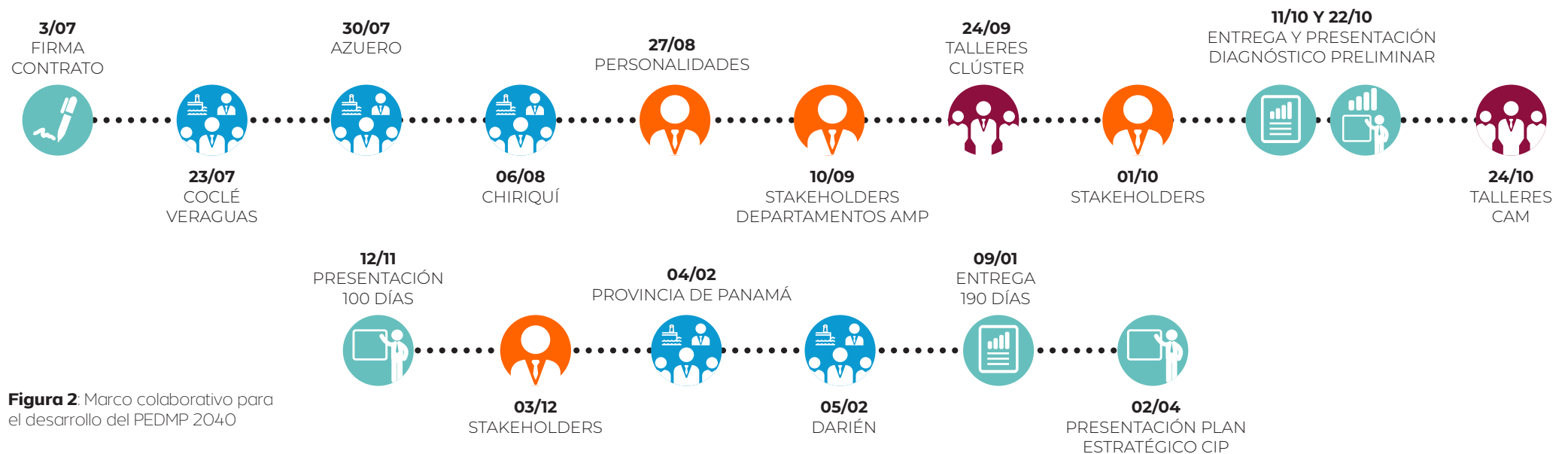


Figura 2. Marco colaborativo para el desarrollo del PEDMP 2040

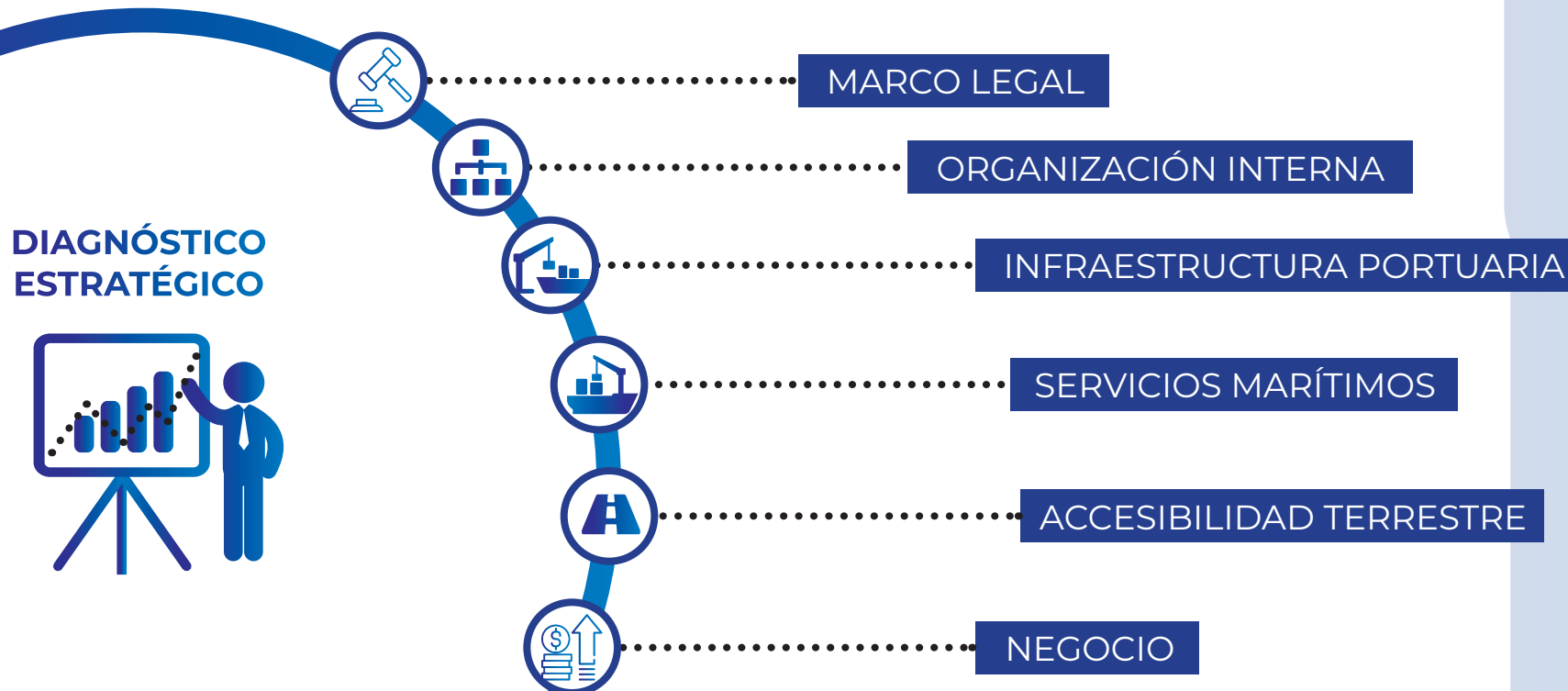
Como resultado de este proceso de participación pública y de colaboración entre el equipo redactor y la comunidad, ha sido posible el desarrollo de una estrategia ajustada a la realidad actual del sector y que, por tanto, pone el foco en la potenciación de todas sus fortalezas,

así como en la corrección de las falencias y deficiencias detectadas con el objetivo de avanzar hacia la integración logística del país y del posicionamiento de Panamá como hub logístico de primer nivel mundial.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO

Como punto de partida para el desarrollo del Plan Estratégico se llevó a cabo el diagnóstico de la situación actual del sector marítimo portuario, lo que ha permitido elaborar una composición de lugar sobre el sector, su posicionamiento competitivo en el entorno, las tendencias a futuro esperadas dentro del horizonte del plan y los factores clave sobre los que sustentar el desarrollo futuro.

El desarrollo del diagnóstico se ha estructurado enfocando el análisis desde seis perspectivas: la perspectiva del marco legal que regula el sector, la de la organización interna de la AMP como organismo encargado de la regulación, gestión y administración del sector en la República de Panamá, la de la infraestructura portuaria existente, la de los servicios marítimos auxiliares, la de la accesibilidad terrestre, tanto a nivel global del país como desde la perspectiva concreta de los recintos portuarios y también desde la perspectiva del negocio.





MARCO LEGAL

- ▶ Bicefalia AMP-ACP en regulación y administración del sector
- ▶ Falta de certeza para el inversor en sistema concesional
- ▶ Ausencia de un concepto de Dominio Público Portuario
- ▶ Marco normativo que no garantiza la planificación portuaria



ORGANIZACIÓN INTERNA

- ▶ Falta de fortaleza financiera de la AMP
- ▶ Excesiva rotación del personal. Falta memoria institucional
- ▶ Estructura organizativa y recursos insuficientes para gestionar el SPN
- ▶ Sistema de gestión analógico. Necesidad de digitalización



INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

- ▶ Concentración de la infraestructura en el Área Interoceánica
- ▶ Resto del país con infraestructura precaria: servicio local
- ▶ Limitación al crecimiento en el recinto de Balboa
- ▶ En el área central puertos de marea, problemas de calado en el Pacífico y un solo puerto en el Atlántico con potencial
- ▶ En el área occidental, Pacífico sin infraestructura pero con potencial. Atlántico con infraestructura privada (problema conexión terrestre, medios mecánicos y conectividad mar)



SERVICIOS MARÍTIMOS AUXILIARES

- ▶ Sector muy desagregado con exceso de licencias
- ▶ Necesidad de jerarquización de los servicios portuarios
- ▶ Necesidad de incremento regulación en servicios con efecto sobre la competitividad del sector. Exigencia de calidad
- ▶ Revisión del sistema de pago de tasas por las licencias
- ▶ Falta de control de la competitividad por parte de la AMP. Regulación tarifaria en situación de no competencia real efectiva
- ▶ No se garantiza la cobertura universal en todos los puertos



ACCESIBILIDAD TERRESTRE

- ▶ Congestión en Panamá y Colón: interferencia en acceso a puertos, cuellos de botella en los puentes, limitación de horario al tránsito
- ▶ Falta de accesibilidad básica a los territorios menos desarrollados (conexión Norte-Sur)
- ▶ Estado deficitario de la red viaria (ejemplo: conexión con Bocas del Toro)
- ▶ Elevados costos del transporte por carretera
- ▶ Problemas regulatorios y rigidez institucional



NEGOCIO

- ▶ Dualización del negocio: 72 % área interoceánica (99 % sin PTP)
- ▶ 90 % tráfico Contenedores y Granel líquido derivado del petróleo
- ▶ Contenedor: Colón crecimiento del 6.4 % en el último trienio (4% promedio 15 primeros puertos de ALC)
- ▶ Contenedor: Balboa <-5 %> (9 ptos. con respecto promedio)
- ▶ Panamá es uno de los principales líderes en el bunkering mundial. Fortaleza de la ruta y de la infraestructura existente (terminales y empresas prestadoras). Esfuerzo en calidad del servicio
- ▶ Industria del crucero incipiente en Panamá con cuotas de captación moderadas pero con un entorno de grandes oportunidades: Caribe y nuevas rutas del Pacífico
- ▶ Negocio de reparación naval con potencial de desarrollo por la fortaleza de la ruta y la escasa competencia (Curazao en Panamax, nula en Neopanamax)
- ▶ Negocio incipiente del GNL con gran perspectiva de crecimiento para bunkering y producción de energía. Posición de liderazgo

POSICIONAMIENTO ESTRATÉGICO Y LOS PILARES DEL CRECIMIENTO

La propuesta estratégica del sector marítimo-portuario panameño se fundamenta en el despliegue de las acciones necesarias para corregir las debilidades identificadas, protegerse frente a las posibles amenazas y potenciar y explotar las fortalezas y oportunidades. No obstante, todo ello: el fortalecimiento del marco legal y normativo, la mejora en la gestión y explotación, el impulso de la infraestructura, etc.; se deben abordar con un fin último que debe ser el crecimiento económico de la República de Panamá a través del sector marítimo-portuario. Ese crecimiento, que no se articula como un objetivo en sí

mismo, sino como la vía para generar riqueza y mejorar el bienestar social, se podrá materializar a través del crecimiento en los tráficos, por la vía de la consolidación y el incremento de los existentes en la actualidad y mediante la captación de nuevos tráficos potenciales.

Así, el crecimiento del tráfico portuario, mediante la consolidación en las unidades de negocio existentes y la captación de otras nuevas, se articulará como el pilar sobre el que se sustente el crecimiento del sector.

Figura 3 Identificación de polos logísticos de la República de Panamá

Nodos logísticos

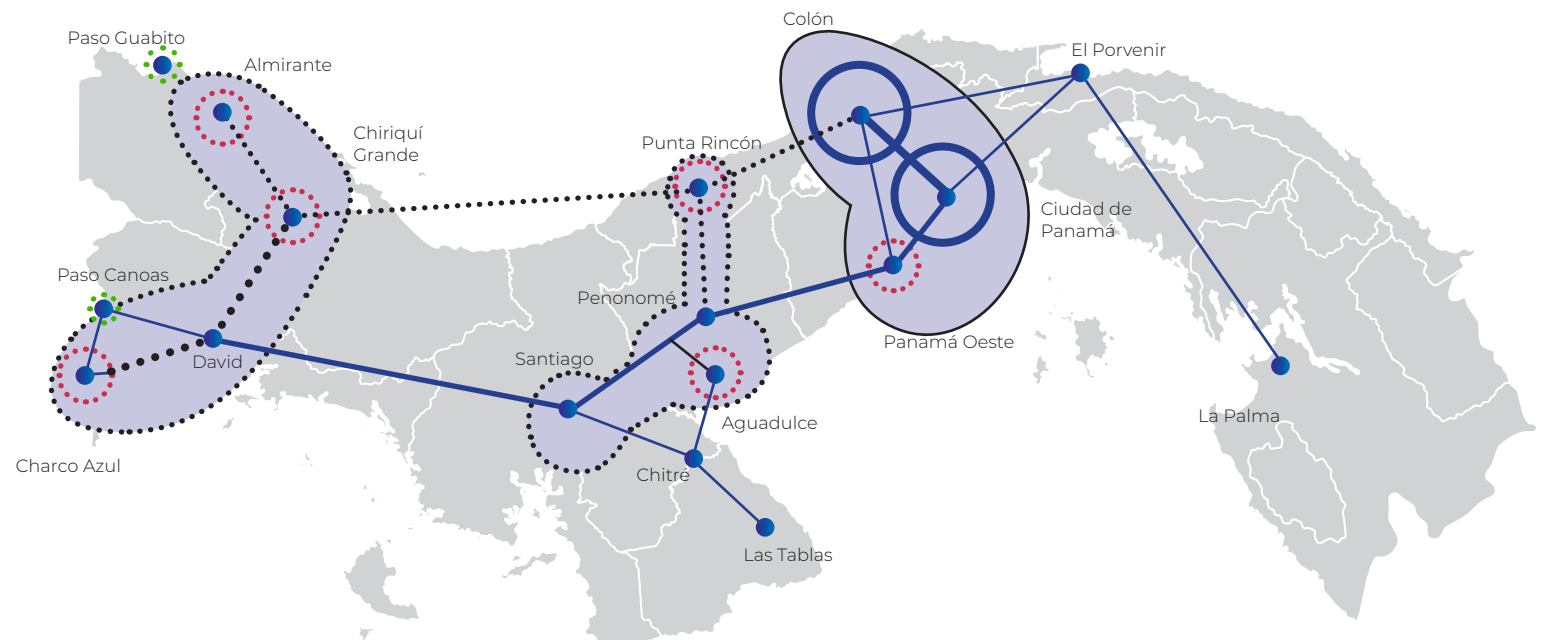
- Nodos primarios
- Nodos emergentes
- Pasos fronterizos
- Núcleos urbanos

Relaciones funcionales

- Relaciones existentes
- ⋯ Ejes de desarrollo

Ámbitos logísticos

- Ámbitos logísticos existentes
- Ámbitos logísticos a desarrollar



Dentro del territorio panameño, se identifican determinadas áreas que carecen de la infraestructura portuaria necesaria para contribuir al impulso de su desarrollo económico, industrial, comercial y turístico. Tomando como punto de partida el trabajo previo llevado a cabo por el CAF y el Gabinete Logístico en los años anteriores y profundizando en el análisis desde el punto de vista marítimo y portuario, se identifican cuatro grandes áreas que gozan de un potencial como polos de desarrollo futuro desde el punto de vista portuario: área interoceánica, área central, área occidental y área oriental.

El área interoceánica constituye un ámbito logístico plenamente consolidado, con una infraestructura portuaria que da servicio al tráfico de mercancías mundial, a través del tránsito de contenedores y combustibles, pero también a la importación y exportación de mercancías de su hinterland que se extiende a toda la República de Panamá.

Por otra parte, las áreas central, occidental y oriental carecen en la actualidad de un desarrollo portuario que permita dar servicio a los tráficos comerciales de mercancías que en estas regiones se generan, lo que deriva en una clara dependencia del sistema portuario del área interoceánica. A pesar de lo anterior, se pudo identificar de forma preliminar un elevado potencial para que el desarrollo portuario de estas áreas tenga lugar.

POLO LOGÍSTICO DEL ÁREA INTEROCEÁNICA

En el área interoceánica el poder de la ruta y los tránsitos del Canal aportan una fortaleza competitiva sobre la que se deberá sustentar la consolidación de la situación de liderazgo actual y el crecimiento a futuro, en el tráfico de contenedores y graneles líquidos derivados del petróleo. Asimismo, el desarrollo de la industria del crucero y el GNL supondrán nuevos impulsos para el sector.

CONTENEDOR

Negocio plenamente desarrollado y consolidado, por lo que será necesario llevar a cabo las actuaciones necesarias para posibilitar el crecimiento futuro y la consolidación de la posición de liderazgo en América Latina y Caribe, mediante la habilitación de nueva capacidad adicional adaptada a los nuevos requerimientos del tráfico marítimo en cuanto a tamaño de los buques, servicios complementarios, calidad del servicio, etc.

GRANEL LÍQUIDO

El negocio del granel líquido se encuentra ligado a los productos derivados del petróleo, rubro en el cual Panamá tiene una posición consolidada. Se identifican posibilidades de desarrollo futuro en el nodo pacífico para dar servicio al bunkering, la producción de energía y también para el abastecimiento del mercado local de combustible en el área de Panamá Oeste, contribuyendo con ello a la reducción de los tránsitos diarios de cisternas desde Colón hacia el interior del país.

GAS NATURAL LICUADO

Panamá tiene un posición de liderazgo en América Latina y el Caribe, lo que servirá como punto de partida para el desarrollo de este negocio, en primer lugar, por el potencial de la ruta, situada en un punto de paso entre los mercados productores (Estados Unidos) y los potenciales mercados consumidores (Asia) y en segundo lugar para dar servicio a las demandas de consumo doméstico. Las perspectivas son muy positivas para el desarrollo de una nueva terminal de GNL en el nodo pacífico para dar servicio a la demanda de bunker de GNL y la demanda de generación de energía eléctrica.

CRUCEROS

Panamá tiene una gran potencialidad en la industria del crucero, habiéndose desarrollado estrategias que permitirán posicionarse a corto plazo, como la construcción de la nueva terminal en Amador. En vista de los datos históricos, se estima que las expectativas a corto plazo tendrán una tendencia creciente: mayor número de escalas de crucero y afluencia de cruceros de mayor tamaño, fundamentalmente debido a los tráficos captados por la nueva Terminal de Cruceros de Panamá, y a la tendencia positiva global del sector que afectará a los tráficos actuales de las terminales de Colón.

POLO LOGÍSTICO DEL ÁREA CENTRAL

La región central carece en la actualidad de desarrollo comercial o industrial que genere un volumen de tráfico portuario significativo. Asimismo, su relativa proximidad a los puertos del área interoceánica permite que estos sean empleados como una solución logística eficiente para el abastecimiento de la población local.

No obstante, existe un potencial de desarrollo portuario en torno a la actividad agropecuaria, agroindustrial, forestal y pesquera, fundamentalmente desde la perspectiva de la importación y exportación de mercancía a granel (insumos para el sector agropecuario, minería, exportación de arenas y melazas, etc.) así como los tráficos generados por la industria de primera transformación asociada.

POLO LOGÍSTICO DEL ÁREA OCCIDENTAL

El tráfico portuario en la región occidental de Panamá en la actualidad tiene un carácter muy limitado, se centra solamente en la exportación de banano por el puerto de Almirante y el trasiego de combustible entre

Charco Azul y Chiriquí Grande. No obstante, el importante volumen de población existente, el potencial agroindustrial de la región, la gran distancia por carretera hasta Panamá y Colón, la proximidad con Costa Rica y el elevado atractivo turístico, constituyen elementos que dotan a la región de un gran potencial para su desarrollo portuario.

MERCANCÍA GENERAL

Uno de los objetivos consensuados de desarrollo estratégico de la región occidental en el horizonte 2040 es la implantación de un modelo competitivo que incremente la generación de empleo y riqueza en la región vinculado a los sectores del agro, la acuicultura y el turismo, así como la industria de primera transformación. Ligado a ese desarrollo agroindustrial, se ha identificado un potencial de generación de nuevos tráficos portuarios de mercancía general que necesitarán una infraestructura portuaria adecuada para su movilización:

- ✓ Tráfico de mercancía general para abastecimiento de la población de la región.
- ✓ Tráfico de mercancía general captada desde Costa Rica y el resto de Centroamérica.
- ✓ Tráfico de productos agrícolas.
- ✓ Tráfico de mercancía general vinculado al sector agropecuario y forestal.
- ✓ Tráfico de mercancía general vinculado a la pesca de carácter industrial, acuicultura y procesamiento de pescado.

GRANEL SÓLIDO

El incremento de la producción agraria esperada en la región occidental, no solo generará un tráfico de exportación de la producción agrícola, sino que además de forma complementaria se incrementará la demanda de insumos tales como fertilizantes, productos fitosanitarios, pesticidas, abonos, etc. Productos, todos ellos, que en la actualidad se transportan hasta la Región Occidental a través de soluciones logísticas completamente ineficientes debido a la falta de infraestructura portuaria y que constituyen un tráfico potencial a captar por las nuevas infraestructuras que se desarrollen en la región.

GRANEL LÍQUIDO

El mercado doméstico panameño de combustibles presenta, especialmente en el área de este polo de desarrollo, relevantes carencias en infraestructuras que permitan la importación de graneles líquidos. Este déficit de infraestructuras afecta al país en un aspecto fundamental: el mayor coste de los combustibles, además de un incremento de la cogestión vehicular motivada por el tránsito de cisternas desde Colón hacia el interior del país a través de la ciudad de Panamá. Los aumentos previstos de consumo como la diferencia de precio existente entre los distintos puntos geográficos de Panamá, aconsejan la construcción de una nueva terminal de almacenamiento y distribución de hidrocarburos en la costa atlántica.

REPARACIÓN NAVAL

Los requerimientos internacionales de las sociedades de clasificación y las empresas aseguradoras, exigen a los armadores de los buques la realización de revisiones periódicas. Esa periodicidad posibilita que

estas operaciones se puedan programar con antelación. La bahía de Charco Azul constituye un área con potencial para la implantación de un negocio de estas características, por su proximidad a la entrada pacífica del Canal y su poder para la captación de clientes así como los buenos calados disponibles que posibilitan el acceso de los grandes buques que conformarán la flota mundial en el horizonte del Plan. Asimismo, el impacto socioeconómico para la región sería de efecto multiplicativo, con lo que el estudio de factibilidad de este negocio constituye una acción de notable interés.

CRUCEROS

La región occidental de Panamá cuenta con un elevado potencial turístico todavía por explotar, vinculado a las actividades de costa y montaña. Asimismo, con respecto al tráfico de cruceros, el impulso que se está llevando a cabo para las rutas del Pacífico, como es el caso de la ruta Centroamericana y la ruta del Pacífico Sur, junto con la distancia marítima entre Panamá y Puntarenas (470 millas náuticas frente a la media de entre 60 y 270 millas en el resto de escalas) colocan a la bahía de Charco Azul en una situación de posicionamiento estratégico de gran fortaleza para la captación de escalas de cruceros en tránsito que pudieran hacer escala en la costa chiricana.

LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

El desarrollo del diagnóstico estratégico junto con el análisis del posicionamiento estratégico y los pilares de crecimiento por polos logísticos y también por negocios ha revelado la existencia de una brecha entre la oferta portuaria actual y la demanda de nuevos tráficos. Debido a ello, para mantener el posicionamiento competitivo alcanzado en los puertos con tráficos consolidados y, a su vez, impulsar el desarrollo comercial e industrial en el entorno de los recintos de nueva creación propuestos, la República de Panamá debe afrontar el reto de desarrollar nuevas inversiones en materia de infraestructura portuaria.

COLÓN

El recinto portuario de Colón constituye el principal puerto de Panamá en tráfico portuario y es uno de los principales puertos de América Latina y el Caribe. Su desarrollo futuro pasa por la dotación de la infraestructura necesaria para posibilitar el crecimiento de sus tráficos ya consolidados a través de nuevos espacios portuarios, la creación de suelo portuario dedicado a la logística y la reorganización de los tráficos sucios como es el caso de los graneles sólidos, hacia entornos menos sensibles como Bahía las Minas o los nuevos puertos a desarrollar en el interior del país, más cerca de los puntos de consumo.

VACAMONTE

El recinto portuario de Balboa tras haberse posicionado como el tercer puerto de América Latina en tráfico de contenedores desde 2008,

así como en otros tráficos como los graneles líquidos y los vehículos, acumula tres años de estancamiento. Se trata de una infraestructura que cuenta con limitaciones para su crecimiento: problemas de accesibilidad terrestre y marítima, presión urbana, limitación de superficie para el desarrollo de nuevas terminales y de espacios para actividades complementarias y vinculadas al sector logístico.

Por todo lo anterior se identifica la necesidad a futuro de desarrollar un nuevo recinto portuario en el entorno de Vacamonte que explote todas las potencialidades de la entrada pacífico del Canal pero sin las limitaciones al crecimiento que actualmente existen en Balboa para el desarrollo de nuevas terminales de contenedores y vehículos, almacenamiento y distribución de combustible, almacenamiento y distribución de gas natural licuado, así como cualquier nuevo tráfico que pudiera surgir como resultado de las sinergias generadas.

PUERTO ARMUELLES

La costa pacífica de la Región Occidental carece de la infraestructura portuaria necesaria para dar servicio a las necesidades de importación y exportación de mercancía de la industria del entorno y el turismo. Por ello, se plantea el impulso de un nuevo recinto portuario multipropósito en la bahía de Charco Azul que pueda dar servicio al tráfico de mercancía general, graneles sólidos, cruceros y reparación naval.

CHIRIQUÍ GRANDE

De forma análoga, la República de Panamá debe posicionar a Chiriquí Grande como el nodo portuario de conexión con el Atlántico de la región occidental del país, vinculado al tráfico de mercancía general, granel sólido agroganadero e importación de combustible para abastecimiento del mercado doméstico.

PUNTA RINCÓN

El desarrollo portuario que actualmente se está llevando a cabo en Punta Rincón vinculado a la industria minera constituye una gran oportunidad para la apertura al mar de las provincias centrales y su conexión marítima con la costa atlántica, a través del desarrollo de una nueva infraestructura multipropósito que aproveche las sinergias con el actual puerto concesionado. El tráfico objetivo de esta infraestructura deberá ser el de importación de mercancía a granel para el sector agropecuario, posibilitando el desvío de tráficós que actualmente son operados por las instalaciones de Colón y optimizando su logística, así como el desarrollo de otros tráficós asociados de mercancía general contenerizada y no contenerizada que se genere en la región.

AGUADULCE

El desarrollo propuesto para Aguadulce pretende posicionar a este recinto portuario como el nodo que canalice la conexión marítima por el Pacífico para las provincias de Los Santos, Herrera, Coclé y Veraguas, dando servicio al tráfico de mercancías a granel (melaza,

azúcar, arena, productos agrícolas, etc.) y de mercancía general vinculado al consumo y la producción local.

PUERTOS ESTATALES

Los puertos estatales panameños constituyen pequeños polos de actividad al servicio de las comunidades locales, en los cuales se desarrollan actividades relacionadas con la pesca y el transporte de pasajeros fundamentalmente. El Plan Estratégico contempla acciones para cada uno de estos recintos portuarios, en las cuales se busca su adecuación y remodelación para el desarrollo de las actividades existentes en unas condiciones adecuadas de salubridad y seguridad así como el impulso y la captación de nuevas actividades y negocios potenciales.

LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DE CARÁCTER INTERNACIONAL

CHIRIQUÍ GRANDE

	2024	2030	2040	
	95.000	127.000	169.000	TEU
	60.000	85.000	100.000	t
	50.000	-	100.000	m3

PUNTA RINCÓN

	2024	2030	2040	
	7.000	9.000	13.000	TEU
	400.000	450.000	485.000	t

COLÓN

	2024	2030	2040	
	-	-	2.500.000	TEU
	-	22.000	40.000	UD
	-	500.000	1.100.000	Pax.

BALBOA

- Desarrollo de 2 marinas náutico-recreativas
- Capacidad desarrollo paseo marítimo 15 km
▶ conexión Avda. Amador con cinta costera

VACAMONTE

	2024	2030	2040	
	-	500.000	3.000.000	TEU
	-	12.000	20.000	UD
	50.000	-	100.000	m3
	180.000	-	-	m3

PUERTO ARMUELLES

	2024	2030	2040	
	85.000	140.000	160.000	TEU
	65.000	85.000	105.000	t
	30.000	40.000	55.000	Pax.
	261	337	372	Buques

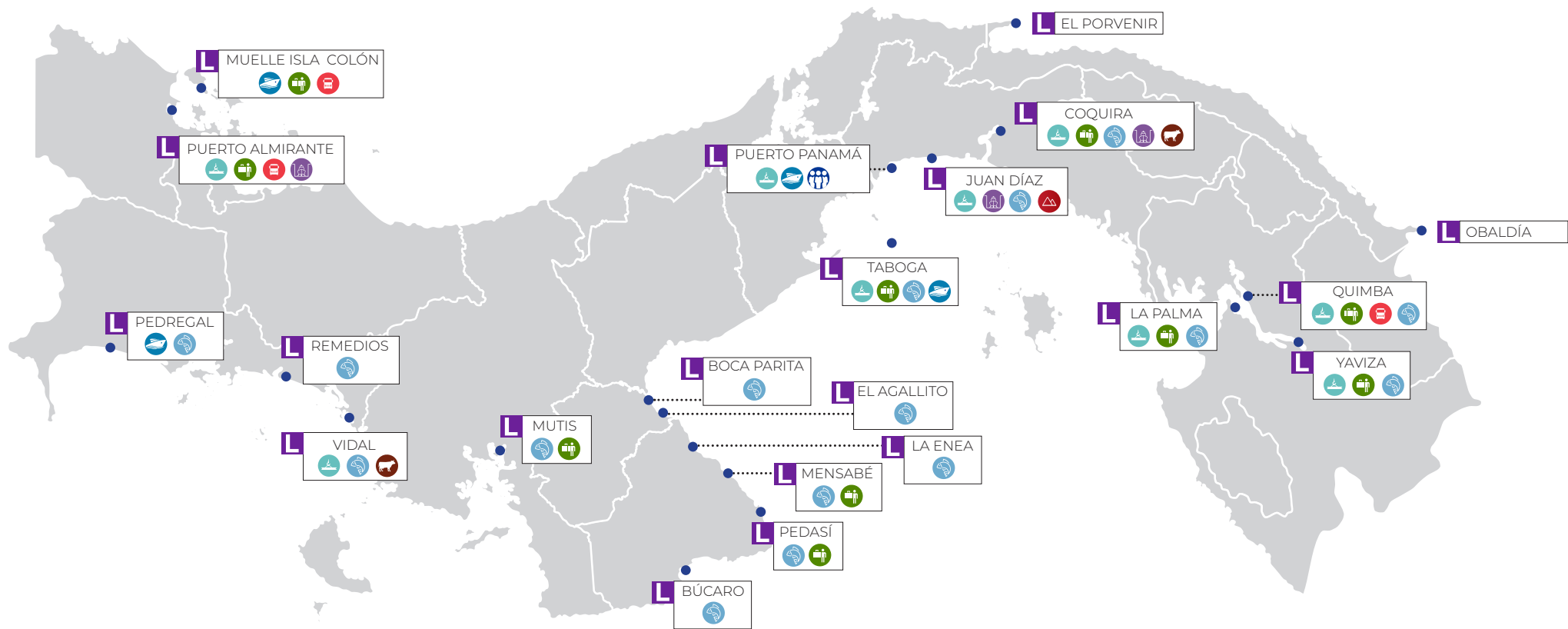
AGUADULCE

	2024	2030	2040	
	13.000	15.000	20.000	TEU
	5.000	6.000	7.000	t

- CONTENEDORES
- ACUICULTURA
- GNL
- GRANEL SÓLIDO
- GRANEL LÍQUIDO
- CRUCEROS
- VEHÍCULOS
- ASTILLEROS
- INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD
- NAÚTICA RECREATIVA

LAS PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DE CARÁCTER LOCAL

-  CONTENEDORES
-  GRANEL SÓLIDO
-  ASTILLEROS
-  MULTIPROPÓSITO
-  GRANEL LÍQUIDO
-  CRUCEROS
-  GANADERÍA
-  GNL
-  ACUICULTURA
-  PASAJEROS
-  NAÚTICO RECREATIVO
-  PUERTO INTERNACIONAL
-  INTERACCIÓN PUERTO CIUDAD
-  RO-RO
-  PUERTO LOCAL



LA MISIÓN Y LA VISIÓN DEL SISTEMA MARÍTIMO PORTUARIO

El sistema marítimo-portuario debe ser la base sobre la que Panamá desarrolle su camino en la nueva Etapa Logística que se viene iniciando en los últimos años.

Su actual situación de liderazgo en el tráfico marítimo-portuario en América Latina y Caribe junto con su privilegiada situación geoestratégica, deben servir como base sobre la que impulsar la consolidación, el crecimiento y la competitividad de todos los negocios que actualmente se desarrollan en torno al sector y que contribuyen de manera fundamental a la economía de la nación, así como para la atracción de otros nuevos que faciliten la integración logística y social del país.

Bajo estas premisas, se define a continuación la visión y la misión del sector marítimo-portuario panameño con una visión al 2040.



MISIÓN

Contribuir al desarrollo de la economía panameña en todo su territorio nacional de forma sostenible e integrada, impulsando el desarrollo de infraestructuras, administrando y regulando el sector marítimo-portuario, promoviendo y garantizando la libre competencia y la leal competencia y facilitando el paso de las mercancías por los puertos como nodos fundamentales de las cadenas intermodales y logísticas.

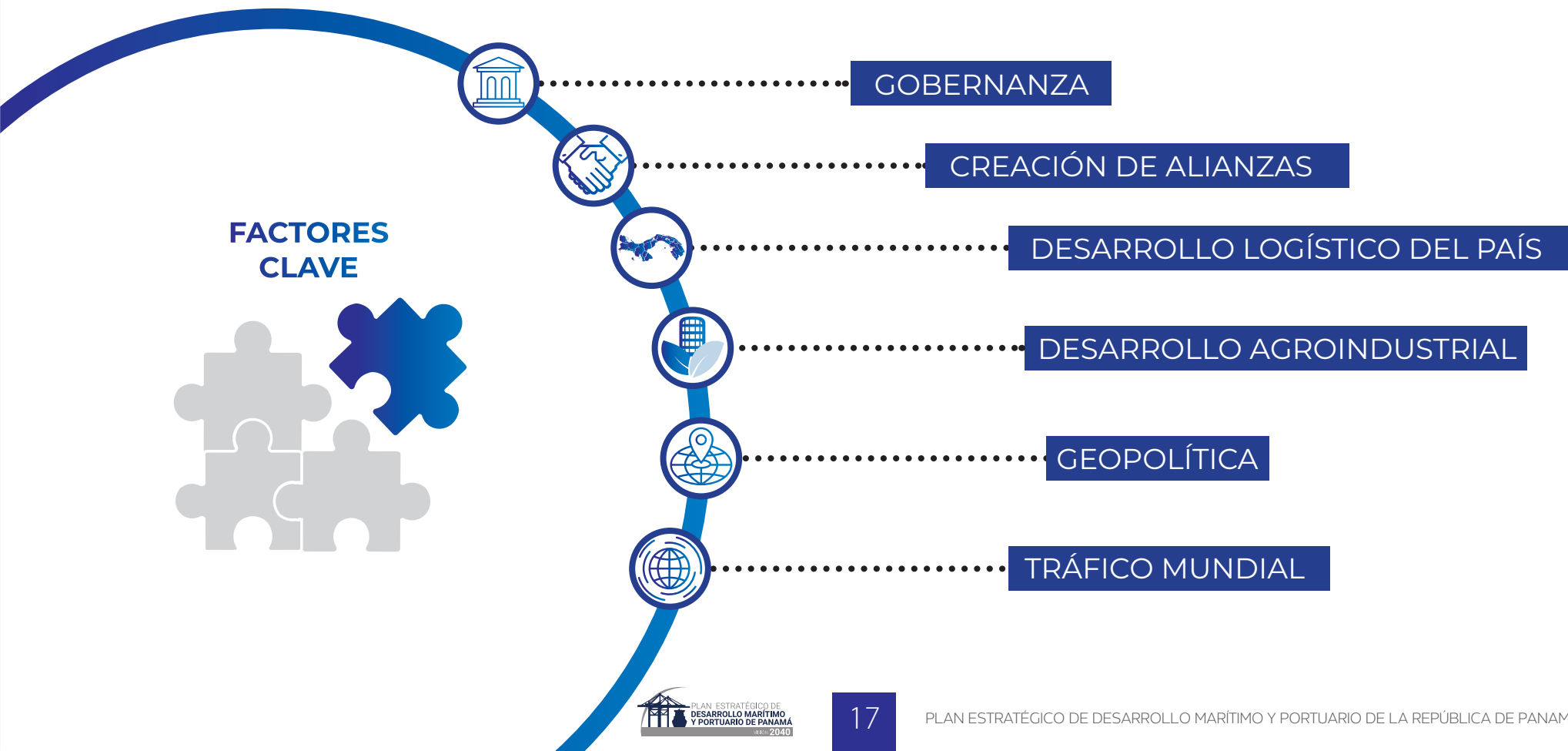


VISIÓN

Panamá como sistema marítimo-portuario de primer nivel, con una infraestructura y unos servicios que sirvan como herramienta para su consolidación como un hub logístico de clase mundial, líder en el tráfico de mercancías y la prestación de servicios logísticos de valor añadido, y pilar fundamental sobre el que se vertebrará el desarrollo de la economía nacional y la integración logística de todo el país.

FACTORES CLAVE DE ÉXITO

Se entienden como factores clave de éxito aquellos elementos que se articularán como decisivos en la consecución de la estrategia definida en el presente Plan Estratégico, es decir, aquellos aspectos conceptuados como condiciones *sine qua non* para la consecución de los objetivos definidos.





GOBERNANZA

El éxito de la estrategia dependerá de la proactividad y la voluntad política para llevar a cabo los cambios y las modificaciones necesarias en materia de gobernanza del sistema marítimo-portuario.



CREACIÓN DE ALIANZAS

El éxito en la implementación y el despliegue de la estrategia estará condicionado al desarrollo de un marco de cooperación entre todos los actores que integran la comunidad marítimo portuaria de Panamá mediante alianzas con terminales, navieras, operadores, Administraciones, sistemas portuarios...



DESARROLLO LOGÍSTICO DEL PAÍS

Es necesario para el desarrollo de la actividad portuaria y la ampliación del hinterland de los puertos, impulsar el desarrollo logístico del país. El éxito de las propuestas en materia de desarrollo están condicionadas por el desarrollo de las necesarias conexiones terrestres, áreas logísticas, etc.



DESARROLLO AGROINDUSTRIAL

El desarrollo de una revolución agroindustrial y el triunfo del Plan Maestro del Agro será un factor decisivo en la generación de carga local que fidelice tráfico y sustente los desarrollos portuarios propuestos para la región central y occidental.



GEOPOLÍTICA

El desarrollo de la geopolítica mundial en el horizonte del Plan jugará un papel clave en el devenir de la actividad importadora y exportadora de la República de Panamá y por extensión de su sistema marítimo-portuario.



TRÁFICO MUNDIAL

La evolución de las características de la flota mundial, las rutas marítimas internacionales y los flujos de comercio global, determinarán el posicionamiento futuro de Panamá en el mapa logístico mundial y por consiguiente la competitividad de su sistema marítimo-portuario.

ESTRUCTURA DE LA PROPUESTA ESTRATÉGICA

La propuesta estratégica se estructura en 4 ejes estratégicos que aglutinan un total de 24 objetivos estratégicos y 177 acciones. Bajo esta estructura, se conceptualiza un primer eje a nivel de gobernanza del sector marítimo-portuario desde el punto de vista de asignación competencial y coordinación interadministrativa. Un segundo eje a nivel de gestión de la Autoridad Marítima de Panamá focalizado en la gestión y explotación de todos sus activos de forma eficiente

como resultado del rango competencial adquirido con las acciones propuestas en el eje primero. Seguidamente el eje tres se centra en el desarrollo de la infraestructura portuaria necesaria para lograr el crecimiento del sector y de la economía del país, todo ello desde una perspectiva de fomento del bienestar social y el respeto al medio ambiente, tal y como se recoge en el eje cuarto.



EJES Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

EJE 1

LA AMP COMO ORGANISMO GESTOR DEL SECTOR MARÍTIMO PORTUARIO

La meta perseguida con el eje n°1 es la de dotar a la República de Panamá de un ente gestor, administrador y regulador en materia marítimo portuaria que vele por los intereses del Estado panameño, que despliegue las políticas y estrategias de desarrollo portuario destinadas a potenciar el proceso de transformación del sector hacia la consecución de un desarrollo

de puertos e infraestructuras eficientes, en un marco de leal competencia, que fomente la iniciativa privada en la prestación de servicios bajo un marco regulatorio que asegure la igualdad de derechos y obligaciones de los inversionistas como mecanismo para el impulso del sector.



EJE 2

LA AMP COMO GESTOR EFICIENTE DE SUS ACTIVOS

Los activos de la Autoridad Marítima de Panamá incluyen el dominio público portuario, las infraestructuras e instalaciones, las áreas de costa susceptibles de convertirse en nuevos desarrollos portuarios, las funciones y competencias que por ley tiene encomendadas, sus finanzas y los ingresos obtenidos como resultado del desarrollo de aquellas competencias y el capital humano que integra su estructura, entre otros.

La AMP debe encaminar todos sus esfuerzos a la gestión eficaz y eficiente de todos sus activos, lo cual necesariamente

conducirá al impulso del desarrollo portuario de la República de Panamá y por extensión de su actividad comercial, industrial y económica. Se deberá evolucionar desde el posicionamiento reactivo que existe en la actualidad hacia un modelo de gestión proactivo que tome la iniciativa en la explotación de su dominio público, en el impulso de la ejecución de nuevas inversiones, en la regulación y control de las operaciones portuarias, en la maximización de su capacidad financiera y su reversión sobre el sistema portuario, dotándose para todo ello de un capital humano con un elevado nivel de tecnificación y prestigio.



EJE
3

LA AMP COMO ORGANISMO FACILITADOR DEL DESARROLLO PRODUCTIVO, INDUSTRIAL Y LOGÍSTICO DE PANAMÁ

Se establecen las líneas de actuación a seguir para desarrollar de manera integrada el sector marítimo y portuario de Panamá, evaluando alternativas de desarrollo de nuevas infraestructuras y recintos portuarios que favorezcan el desarrollo logístico y económico de país, de forma que dichas propuestas estén completamente alineadas con las necesidades concretas de cada polo logístico y con la consecución de las metas principales que a continuación se presentan:

- ▶ Consolidación de los tráficos portuarios existentes
- ▶ Dotación de capacidad portuaria suficiente para hacer frente al crecimiento esperado
- ▶ Desarrollo de infraestructuras que permitan la captación de nuevos tráficos
- ▶ Desarrollo de nuevas infraestructuras que posibiliten la integración logística de todo el país



EJE 4

LA AMP COMO ORGANISMO FACILITADOR DEL BIENESTAR SOCIAL Y EL RESPETO AL MEDIO AMBIENTE

Los puertos son infraestructuras clave para el crecimiento socioeconómico de todo su entorno, ya que actúan como catalizadores del desarrollo económico del tejido industrial y productivo. Debido a la importancia de su actividad, se llevan a cabo transformaciones del medio natural, infraestructuras y desarrollos industriales, que pueden conducir a una serie de riesgos a futuro: degradación medioambiental, concentración de gases de efecto invernadero principal causa del cambio climático, hábitos de consumo insostenible, diferencias sociales, etc. La Autoridad es la encargada de velar por que ese desarrollo del sistema marítimo portuario se lleve a cabo de forma sostenible y así alcanzar el crecimiento económico y

la protección medioambiental de forma conjunta, mejorando la eficiencia de las actividades y reduciendo sus impactos negativos.

Esta estrategia apuesta por la creación de un modelo de gestión sostenible para el desarrollo marítimo portuario de Panamá, enfocado a la mejora de la calidad de vida de la población desde la premisa de la conservación y respeto por el medioambiente, de tal forma que el crecimiento de la actividad marítimo-portuaria del país sea compatible con la conservación de los recursos naturales, productivos y humanos del entorno y el bienestar de la sociedad.

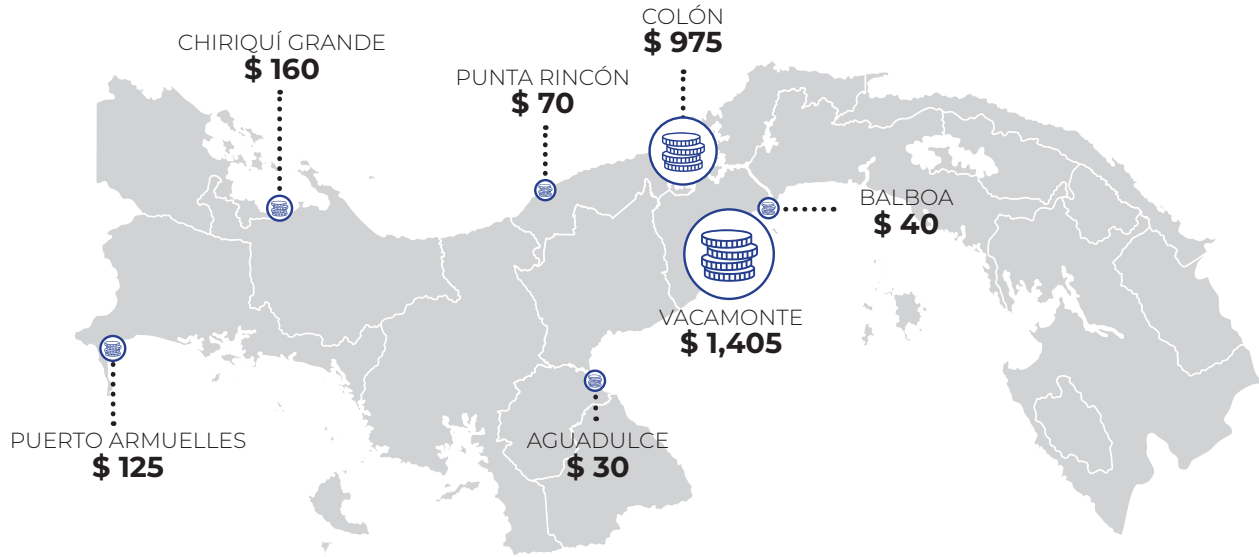


INVERSIÓN NECESARIA

Los nuevos desarrollos de infraestructura que se han propuesto en el presente Plan Estratégico supondrán un monto total de inversión de 2,980 millones de dólares a ejecutar entre el sector público y privado en función de los modelos de financiación que en su momento se definan para cada infraestructura, durante el horizonte de vigencia del Plan.

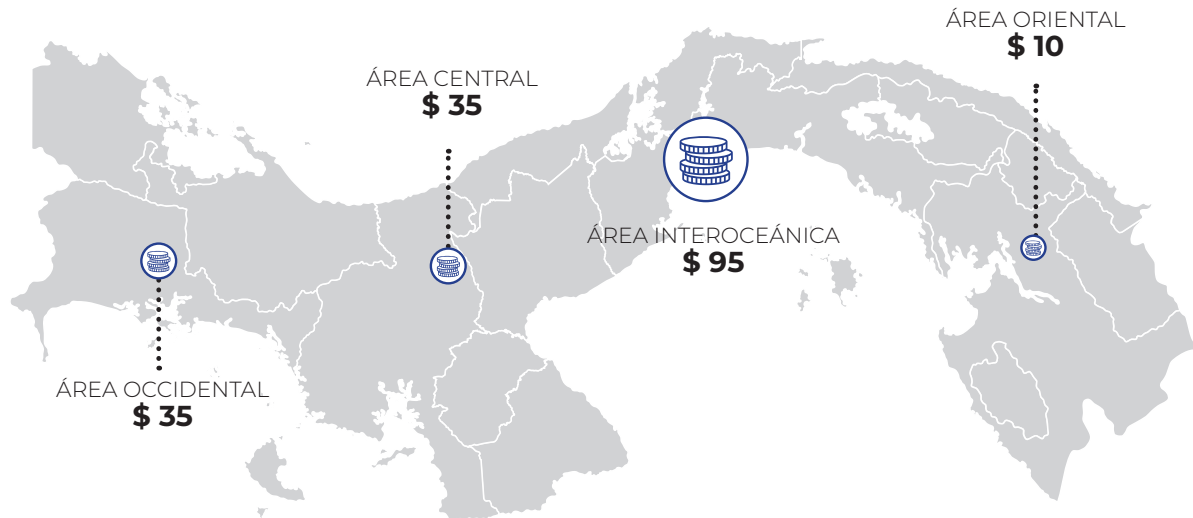
Esa estimación económica incluye la construcción de diques de abrigo para generar lámina de agua abrigada, ejecución de líneas de muelle, ejecución de rellenos y pavimentación de explanadas, sin haber incluido en ese monto la inversión necesaria en maquinaria, equipos, instalaciones, servicios urbanos y demás inversiones necesarias para la explotación de un Puerto.

Del monto total de inversión previsto, 2,805 millones de dólares se destinarán al desarrollo de nuevas infraestructuras destinadas al tráfico comercial mientras que los 175 millones de dólares restantes estarían destinados al desarrollo de inversiones de carácter local en infraestructuras en los puertos estatales. Asimismo, en cuanto al reparto por fachadas, el 59 % de la inversión se concentra en costa pacífica, frente al 41 % en la costa atlántica.



INVERSIONES DE CARÁCTER INTERNACIONAL = \$ 2,805 MILLONES

INVERSIONES DE CARÁCTER LOCAL = \$ 175 MILLONES



INVERSIÓN TOTAL PLAN ESTRATÉGICO DE DESARROLLO MARÍTIMO PORTUARIO DE PANAMÁ VISIÓN 2040 = \$ 2,980 MILLONES

PLAN ESTRATÉGICO DE
**DESARROLLO MARÍTIMO
Y PORTUARIO DE PANAMÁ**
VISIÓN **2040**

ABRIL 2019

