



# PANORAMA MARITIMO Y LOGISTICO



## Conectividad directa hacia el futuro de las operaciones logísticas integradas

Localizada estratégicamente en Panamá, nuestra Zona Franca conecta polos de desarrollo industrial, con el comercio mundial. Promovemos confiabilidad, valor agregado e incentivos a sus inversiones.

[www.panaparkfreezone.com](http://www.panaparkfreezone.com)




**PANAPARK**  
FREE ZONE





# CUANDO LO BUENO LLEGA A PUERTO

Estamos reinventándonos, mejorando nuestra infraestructura, ampliando nuestra gama de negocios, para así brindar un mejor servicio a nuestros clientes, nuevas oportunidades a nuestros colaboradores y más desarrollo a nuestro país.

 Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá

# ¿Es este el futuro que queremos?

Panamá crece y también nuestro consumo de agua. Para garantizar la cantidad y calidad del agua potable que consumimos, es necesario habilitar nuevas fuentes que abastezcan nuestras plantas potabilizadoras.

ASEGURAR EL  
**AGUA**  
DE MAÑANA  ES EL RETO DE HOY



canaldepanama | [micanaldepanama.com](http://micanaldepanama.com)

 CANAL DE PANAMÁ

# CONTENIDO / CONTENT

- 8** El final de una era  
**La última terminal de terrenos sin desarrollar en Latinoamérica**  
*The End of an Era*  
*The Last Greenfield Container Terminal in Latin America*
- 13** Entre huelgas y paros, Panamá llega a los 7 millones de TEU'S  
*Between Stoppages And Strikes Panama Reaches The 7 Million Teus*
- 21** Normativa 20 20 impulsa el uso de LNG  
*Norm 20 20 boosts the use of LNG*
- 25** Unión Europea se percibe como ganador en guerra comercial  
*European Union and its perception as winner in commercial war*
- 29** Panamá Marítimo  
*Panama Maritime*
- 30** De La Visión Marítima País 2019-2024
- 34** Panorama en Síntesis
- 43** Gráficas
- 47** Personaje de la Industria
- 48** Panorama Social



## TRANSPORTE DE CARGA AÉREA

DHL Global Forwarding como líder mundial en transporte aéreo, ofrece un servicio personalizado desde y hacia todos los mercados clave con tarifas altamente competitivas para todos los tiempos y variantes de costos.

Nuestras operaciones de carga aérea son gestionadas a través de nuestra propia red, incluyendo 7.000 expertos en 600 oficinas de más de 150 países de todo el mundo.

### Panamá

Avenida Domingo Díaz, Parque Industrial Corporativo Sur  
Teléfono: (507) 290-8900 Email: [pricing.panama@dhl.com](mailto:pricing.panama@dhl.com)

### Colón

Calle 1 y Avenida 1era, France Field Zona Libre de Colón  
Teléfono: (507) 430-9151 Email: [Nancy.DelCid@dhl.com](mailto:Nancy.DelCid@dhl.com)

**DHL Global Forwarding – Excellence. Simply delivered.**  
[dhl.com.pa](http://dhl.com.pa)





**Michell De La Ossa**  
Directora

## Créditos

Diseño y diagramación  
**Rogelio Nuñez**

Traductor:  
**Michele de Ellis**

Colaboradores:  
**Rommel Troetsch**  
**Belisario Porras**  
**Michael Kristiansen**  
**Georgia Tech Panamá**

Impresión:  
**UNICORNIO**

Teléfono:  
**314-0363 / 6672-1097**

E-mail:  
**midelaos@yahoo.com**  
**mdelaossa@cwpanama.net**

Distribución: Inserción en las suscripciones de Capital Financiero, Consulados de Marina Mercante, Cámara de Comercio e Industrias, entidades estatales, empresas del sector marítimo y logístico, Asociación de Agencias de Carga (APAC) y demás.

Nuestra primera edición de 2019 se enmarca en el evento insignia de la Cámara Marítima de Panamá (CMP) y la Asociación Panameña de Derecho Marítimo (APADEMAR), Panama Maritime Conference & Exhibition en su versión #15.

**Panorama Marítimo y Logístico** se siente honrado de formar parte nuevamente en el grupo de patrocinadores de este evento que aglutina a todos los sectores del conglomerado marítimo para conocer las tendencias que hay en el mundo marítimo.

Para esta edición les presentamos interesantes artículos sobre el comportamiento portuario tanto en Panamá como en la región; así como el registro de naves y más aún el tema de la normativa 20 20 de la Organización Marítima Internacional (OMI).

Este 2019 implica grandes cambios en instituciones claves del sector marítimo. Empezando con el cambio de mando en la Autoridad del Canal de Panamá, el próximo mes de octubre, donde el Dr. Ricaurte Vásquez asumirá las riendas de esta entidad. Nombramiento que ha sido aplaudido por el sector debido al prestigio que tiene la figura designada. Por otro lado, el próximo mes de julio habrá cambios en la administración gubernamental, la cual deberá darle continuidad a los planes establecidos en la Estrategia Logística Nacional.

Nuestras próximas ediciones le darán cobertura a cada uno de estos temas tan importante para la consolidación del Hub Marítimo panameño.

**Our first edition of 2019 is framed in the key event of the Maritime Chamber of Panama (CMP) and the Panamanian Association of Maritime Law (APADEMAR), and the Panama Maritime Conference and Exhibition in his 15th version.**

**Panorama Marítimo and Logístico** is honored in being part of the group of sponsors of this event which gathers all sectors of the maritime cluster in means to get the latest be update in the trends of the maritime world.

For this edition we deliver articles in regards of the way ports are developing in Panama as well as in the region; and also the register of the vessels; further, the topic on the norm 2020 of the International Maritime Organization.

This 2019 implies huge changes in key institutions of the maritime sector. Starting with the change of command in the Panama Canal Authority this coming October, when Dr. Ricaurte Vasquez will take the lead of this institution. The appointment has been applauded by the sector due to the prestige of the designated person. In the other hand, the coming month of July there will be changes in the government administration, which should continue the plans already established for the National Logistics Strategy.

Our coming editions will cover each one of these important topics for the consolidation of the Panamanian Maritime Hub.

Los artículos publicados en Panorama Marítimo son responsabilidad de sus autores. Prohibida la reproducción parcial o total del material editorial sin la debida autorización.

Con una inversión de más de 615m,  
ofrecemos nuevas oportunidades de  
crecimiento al contribuir con la fuerza  
laboral de Panamá y su economía

# PSA PANAMA



**Apoyamos el éxito de nuestros clientes**, al anticipar y satisfacer sus necesidades. PSA Panamá es uno de los operadores de contenedores más sólidos del istmo, conectando al mundo entero.

Como parte del proyecto de expansión que inició en mayo de 2015 y se encuentra en funcionamiento desde abril de 2018, se han sumado al equipo ya existente de 3 grúas porticas y 9 grúas de patio, nuevos equipos de manejo de contenedores que incluyen ocho grúas de patio sobre rieles.

La proximidad de las instalaciones de PSA al Canal de Panamá, ha permitido un fácil acceso a la principal ruta intermodal de las Américas, lo que convierte a Panamá en uno de los países líderes en logística portuaria en América Latina y el Caribe, posicionando la actividad portuaria por su desarrollo económico en uno de los principales pilares.



## El final de una era La última terminal de terrenos sin desarrollar en Latinoamérica

## The End of an Era The Last Greenfield Container Terminal in Latin America

Por / by  
**Michael Kristiansen**  
President CK Americas

Se han hecho predicciones con la mejor de las intenciones, usando información y predicciones disponibles en determinado momento, aún cuando dicha predicción esté casi destinada a probarse como equivocada. Habrá sin duda más proyectos en terrenos sin desarrollar a lanzarse en Latinoamérica, pero ya que más de una década de proyectos de ese tipo está llegando a su fin, la pregunta es ¿si son realmente necesarios?

Históricamente, la pregunta ha sido una simple pregunta de oferta y demanda. Sigue siendo, por supuesto, una pregunta de oferta y demanda, pero la demanda ya no se mide simplemente en número de movimientos, sino también en términos de cuota de mercado. Muchos mercados de entrada

Predictions are made with the best of intentions, using information and perceptions available at a given time, yet the above prediction is almost bound to be proven wrong. There will undoubtedly be more greenfield projects launched in Latin America but as a more than a decade of new greenfield projects is coming to an end the question is whether more are truly needed?

Historically, the question has been a simple question of supply and demand. It is of course still a question of supply and demand but demand is no longer measured simply in number of moves but also in terms of market concentration. Many individual gateway markets have seen the market consolidate through M&A amongst shipping lines



Working on behalf of the maritime community.....  
Centenario & Co.S.A. , is a Shipping Agency designated to be held responsible for handling canal transit and full representation to Mega yachts & Merchants at the Cross Road of the World.

[info@centenarioconsulting.com](mailto:info@centenarioconsulting.com)

Mbl. (507) 6676-1376

[www.centenarioconsulting.com](http://www.centenarioconsulting.com)



han visto al mercado consolidarse a través de M&A entre líneas navieras y alianzas de modo que un comercio determinado puede tener ahora dos o tres servicios. Para terminals de trasbordo, la matemática es un poco diferente pero el resultado es el mismo. Las líneas más grandes se están estableciendo por lo que lo que pase dentro de los próximos 12-24 meses determinará ese segmento de mercado. Por eso, mientras la demanda sigue aumentando, la naturaleza de la demanda ha cambiado hacia terminales más grandes en vez de más terminales.

Hemos visto un número de proyectos en terrenos sin desarrollar volviéndose operacionales. TEC-II en Lazaro, Tuxpan, TCQ en Quetzal, TCM en Moin y SPIA en Buenaventura más por supuesto PSA Panamá que empezó operaciones. Yendo un poco más atrás, BTP y Embraport en Santos, SPIA Aguadulce en Buenaventura, Contecon en Manzanillo y Tecplata en Buenos Aires entraron al mercado. Y mirando hacia adelante, tendremos DPW Posorja en Ecuador, Chancay en Peru, Puerto de Gran Escala en Chile y PCCP en Panamá uniéndose al mercado.

and alliance formations so a given trade may now only have 2 or 3 liner services. For transshipment terminals, the math is a little different but the result the same. The major shipping lines are settling in so what happens over the next 12-24 months will determine that market segment. So, while demand is still increasing, the nature of demand have changed towards larger terminals instead of more terminals.

We have seen a number of greenfield projects becoming operational. TEC-II in Lazaro, Tuxpan, TCQ in Quetzal, TCM in Moin and SPIA in Buenaventura plus of course PSA Panama started operations. Going back a bit further, BTP and Embraport in Santos, SPIA Aguadulce in Buenaventura, Contecon in Manzanillo and Tecplata in Buenos Aires came into the market. And looking forward, we will have DPW Posorja in Ecuador, Chancay in Peru, Puerto de Gran Escala in Chile and PCCP in Panama joining the market.

## A **full service** international moving company

- International Movers
- Move Management
- Relocation Services
- Immigration
- Fine Arts Shipping
- Pet Relocations
- Furniture Rentals
- Real Estate
- Storage
- General Cargo



P.O. BOX 0832-2457  
World Trade Center,  
Panama City, Panama  
Tel.: (507) 232-5189  
Fax: (507) 232-8101  
rates@canalmovers.com

[canalmovers.com](http://canalmovers.com)



### APM Terminals Moin Foto

Los proyectos de este tipo han tenido niveles de éxito variables, pero generalmente significaron una severa lucha de precios. PSA Panamá tuvo que bajar drásticamente sus precios para que MSC migrara a su nueva terminal y el caro mercado de Santos experimentó tarifas bien altas caer un 65% cuando la capacidad de BTP y Embraport entró en ese mercado. Un ejemplo extremo, una terminal resultó negativa – terminaron pagando a la línea naviera- pero esto ya ha sido rectificado.

La naturaleza del mercado también cambió. La cuenta del grupo Maersk para casi un tercio del mercado Latinoamericano en las 12 locaciones donde el grupo posee terminales, utiliza casi exclusivamente las facilidades de APM Terminals. Lo mismo aplica a MSC y las 8 terminales donde tienen participación. Esto significa que en algunos mercados clave, casi la mitad del mercado no está disponible para un operador independiente.

Aún hay 4 desarrollos de terrenos en camino y quizá un caso de negocio para otro. Posoria en Ecuador estará operativo en el 2019, pero la clave de su propuesta de valor -borrador- ha sido socavado por la iniciativa de Guayaquil de dragar a 12.5 metros y legislando por las autoridades competentes que el “dumping” de las tarifas de los camiones no será permitido. PCCP en Panamá está terminando su construcción y como la 4a terminal en Colón y en un segmento de trasbordo altamente competitivo, será muy disruptivo. Puerto de Gran Escala, desarrollado por el gobierno chileno, también es disruptivo, agregando una capacidad de 6.0 MTEU (en etapas) al mercado central de Chile que sólo tiene actualmente 2.6 MTEUS. Finalmente, está Chancay en Perú, que será desarrollado por Cosco. Esta terminal multipropósito competirá con Callao, a unos 50 km al sur. La inversión planeada para esta terminal es impresionante pero

### APM Terminals Moin

The greenfield projects have had varying degrees of success but have often led to severe price competition. PSA Panama had to cut prices drastically to have MSC migrate to their new terminal and the high-priced Santos market saw lift rates drop by 65% as BTP and Embraport capacity came on the market. In an extreme example, a terminal reached negative – i.e. they paid the shipping line – lift rates, though this has since been rectified.

The nature of the market has also shifted. The Maersk Group account for almost a third of the Latin America market but in the 12 locations where the group has own terminals, they use almost exclusively APM Terminals facilities. The same applies to MSC and the 8 terminals where they hold equity. This means that in some key markets, about half the market is not in play for an independent terminal operator.

There are still 4 major greenfield developments underway and perhaps a business case for another. Posorja in Ecuador will become operational in 2019 but the key to its value proposition – draft – has been undermined by Guayaquil’s initiative to dredge to 12.5 meters and ruling by competition authorities that “dumping” of trucking rates will not be permitted. PCCP in Panama is also nearing completion and as a 4th terminal in Colon and in the highly competitive transshipment segment, it will be very disruptive. Puerto de Gran Escala, developed by the Chilean government, is also disruptive, adding 6.0 MTEU capacity (in stages) to the Central Chile market that is currently just 2.6 MTEU. Finally, there is Chancay in Peru, to be developed by Cosco. This multipurpose terminal will compete with Callao, some 50 km to the south. The investments planned for this terminal is impressive but perhaps driven more by politics than sound business. The business case for a 5th



#### MARINE BROKERS & TECHNICAL MANAGEMENT INC.

*Representatives Offices in Dubai, Istanbul, Singapore, Ivory Coast and China.*

#### ACTIVITIES

Marine Surveys  
Marine Casualty Investigations  
Marine Expertise  
Marine Consultancy  
Implementation and Follow up of Safety Management Systems, Ships Security Plan and

Martime Labour Convention Requirements  
Third Party Audits (ISM / ISPS / MLC)  
Flag Inspections  
Dry Dock Inspections & Supervision

#### CONTACT

Ing. Rafael Cigarruista González  
Phone: + 507 263-6044  
Cel: +507 6671 3683 24/7  
email:technical@mbtmpa.com /  
info@mbtmpa.com rcigarruista2442@gmail.com  
www.mbtmtpa.com

impulsada más por política que por buenos negocios. El plan de negocio para un 5º terreno sin desarrollar está en Turbo, Colombia. No hay una terminal per se, sólo una operación de barcaza a barcaza en la Bahía de Colombia y los volúmenes de banana que van en aumento podrían justificar una terminal si y cuando el engranaje vial se enlace de Medellín y más allá.

Esto traería el final de una era de desarrollo masivo que ha llevado el desarrollo portuario de América Latina a otro nivel. Sí, todavía hay una larga lista de proyectos posibles pero los planes de negocio están, en el mejor de los casos tambaleándose; y en el peor de los casos terminarán en una lista creciente de proyectos recientes que simplemente no generarían los retornos prometidos.

El final de una era y el comienzo de una nueva, esta de consolidación. APM Terminals compró Grupn TCB y sus 3 terminales (Buenaventura, Quetzal and Progreso) en Latinoamérica. China Merchants compró TCP en Paranagua. DP World recientemente compró Puertos y Logística, tomando sus terminales en San Antonio y Lirquen,

greenfield development is in Turbo, Colombia. There is no terminal per se, only a barge-to-ship operation in the Bay of Colombia and the growing banana volumes could justify a terminal if and when road network is linked to Medellín and beyond.

This will bring an end to an era of massive greenfield development that have taken Latin America ports infrastructure to a new level. Yes, there is a still a long list of possible projects but the business case are at best on shaky ground, at worst they will end up in a growing list of recent projects that simply have not delivered the returns they were built on.

An end of an era and a start of a new, this one of consolidation. APM Terminals bought Grup TCB and their 3 terminals (Buenaventura, Quetzal and Progreso) in Latin America. China Merchants bought TCP in Paranagua. DP World recently bought Puertos y Logística, taking over their terminals in San Antonio and Lirquen, as well as Neptunia in Peru, taking a 50% stake in Paita as well as a nationwide logistics company. In Buenos Aires, Puerto Nuevo's 3 terminals will be

## Su reputación y productividad dependen de la entrega a tiempo.

Como una organización global especializada en seguros de transporte internacional, nuestro objetivo es ofrecer más que una póliza. Nos asociamos con nuestros clientes enfocándonos en la prevención y control de riesgos. Nuestra cobertura es respaldada por un equipo de profesionales y ajustadores expertos en suscripción.

Chubb Seguros Panamá S.A.  
Business Park, Torre V, Piso 14  
+507 205 0400  
[www.chubb.com/pa](http://www.chubb.com/pa)



SSRP  
SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS  
Y REASEGUROS DE PANAMÁ

Regulado y Supervisado por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros de Panamá

CHUBB

Chubb. Insured.®

así como Neptunia en Peru, tomando un 50% de participación en Paita así como una compañía de logística a nivel nacional.

En Buenos Aires, las terminales de Puerto Nuevo serán consolidadas a una sólo nueva concesión y un número creciente de terminales están en el mercado, incluyendo el Puerto de Barranquilla, Libra en Río de Janeiro, las terminales de Wilson Sons en Río Grande y Salvador, las terminales de Santos en Brasil en Imbituba y Vila do Conde y Katoen Naties TCP en Montevideo. Habrá más.

Esta era sin embargo, significará consolidación horizontal y vertical. Los operadores grandes comprarán los activos de las terminales pero la mayoría de las terminales sin importar su dueño buscarán integrarse cada vez más en la cadena logística, igual que las líneas navieras que cada vez lo hacen más y más.

La nueva era cambiará dramáticamente el panorama competitivo. Para las terminales, se verá la mayoría de negocios estancados con poco espacio para crecer e invertir en logística y esto requerirá que cualquier nuevo proyecto presente un sistema eco logístico mucho más sofisticado cada vez. La era de las terminales en terrenos sin desarrollar se terminó, de aquí hasta dentro de muchos años.

consolidated to a single new concession and an increasing number of terminals are on the market, including Puerto de Barranquilla, Libra in Rio de Janeiro, Wilson Sons' terminals in Rio Grande and Salvador, Santos Brasil's terminals in Imbituba and Vila do Conde and Katoen Natie's TCP in Montevideo. There will be more.

This era will, however, be both horizontal and vertical consolidation. The big terminal operators will buy up terminal assets but most terminals irrespective of ownership will be seeking to integrate deeper into the logistics chain, at a time when shipping lines are increasingly doing the same.

The new era will dramatically change the competitive landscape. For the terminals, it will see most business locked up with little room to move and the move into logistics will require any new projects to deliver a much more sophisticated logistics eco-system. The era of greenfield terminals is over, for many years to come.

GABINETE  
LOGÍSTICO



[www.gatech.pa](http://www.gatech.pa) [www.logistics.gatech.pa](http://www.logistics.gatech.pa)



GEORGIA TECH Panama  
Logistics Innovation & Research Center

Investigación

Información

Educación

Competitividad



gatechpanama



Entre huelgas y paros,  
Panamá llega a los 7 millones de TEU'S  
Between Stoppages And Strikes  
Panama Reaches The 7 Million Teus

Por / by  
**Rommel Troetsch G.**  
Gerente de Maritime  
and Logistic Group, S.A.

**P**anamá cierra el año 2018 con una excelente noticia para el sistema portuario, llega a los 7 millones de TEUs (contenedores de 20 pies), incluyendo el puerto de Bocas Fruit, estableciendo un nuevo record en el movimiento de contenedores.

**Breve Historia de este record**

En el 2012, Panamá registro 6.857 millones de TEUs, quedando 142.7 mil TEUs por debajo de

**P**anamá closed year 2018 with excellent news for the port system, arriving to the 7 million TEUS (20'containers) including Bocas Fruit port, establishing a new record in container moves.

**Brief History of the record**

In year 2012, Panama registered 6.857 million TEUS, with 142.7 million TEUS below the 7 million, but with very strong signs that will soon reach a new record; however, the strike of more



**SEABOARD**  
M A R I N E

**LO ACERCAMOS A SUS CLIENTES**

En el mundo vertiginoso actual, la mejora en la cadena de suministros es la única manera de sortear la distancia entre usted y sus socios comerciales. Para lograrlo, necesitará un innovador equipo de profesionales dedicados con más de 30 años de experiencia en logística y transporte oceánico. Necesitará más que la experiencia positiva del cliente. Necesitará una empresa comprometida con la mejora y la innovación. En Seaboard Marine, sus clientes están más cerca porque nuestros clientes están en el centro de todo lo que hacemos.

NORTE AMÉRICA

EL CARIBE

CENTRO AMÉRICA

SUDAMÉRICA

**CIUDAD DE PANAMÁ, PANAMÁ**

Urb. El Dorado, Ave. Miguel Brostella  
Edificio PH Camino de Cruces, Local M2,  
Mezzanine. Ciudad de Panamá, Panamá.

T 507.360.5900 . F 507.360.5940

[Facebook.com/SeaboardMarine](https://www.facebook.com/SeaboardMarine)

[Twitter.com/Seaboard\\_Marine](https://twitter.com/Seaboard_Marine)

[Linkedin.com/company/Seaboard-Marine](https://www.linkedin.com/company/Seaboard-Marine)

[www.seaboardmarine.com](http://www.seaboardmarine.com)

los 7 millones, pero dando fuertes señales de que pronto llegaría al nuevo record; sin embargo, la huelga portuaria de más de 10 días que golpeó a Balboa y Cristóbal ese mismo año, que además afectó al Ferrocarril de Panamá y a los otros puertos cobro su precio y en el 2013, los puertos cayeron en 438.6 mil TEUs, quedando en 6.561 millones de TEUs. Ver grafica No 1.

than 10 days which hit Balboa and Cristobal that same year, which also hit the railroad and other ports passed the bill and in 2013, and the ports missed 438.6 thousand TEUs, with 6.561 million TEUs. See Graph No 1.



En el año 2014, la actividad portuaria se recupera y llega a 6.77 millones de TEUs y en el 2015 alcanza los 6.89 millones de TEUs, creciendo en 36.6 mil TEUs sobre el 2012, y quedando a 106 mil de la ansiada marca de los 7 millones.

In year 2014, the port activity recovered and reaches the 6.77 million TEUS and in 2015 reaches 6.89 TEUS, growing by 36.6 thousand TEUS over year 2012, and only 106 thousand away from the desired goal of 7 million.

En el 2016, el volumen portuario cae estrepitosamente en 733.5 mil TEUs, quedando en 6.26 Millones, el más bajo de los últimos 8 años; sin embargo se da una fuerte recuperación en el 2017, llegando a 6.898 millones, 101.7 mil por debajo del esperado 7 millones, y finalmente en el 2018 se alcanza el nuevo record de 7.015, millones de TEUS, manteniéndose como el segundo más grande de América Latina después de Brasil con más de 9 millones de TEUs, pero Panamá sigue teniendo el centro de trasbordo de contenedores más grande de las Américas.

In year 2016, the port volume falls loudly by 733.5 thousand TEUS, ending in 6.26 million, the lowest of the last 8 years; however a strong recovery is reached in 2017, with 6.898 million, 101.7 below the 7 million, and finally in 2018 the new record of 7.015 million TEUS is reached, keeping itself as the second biggest of Latin America after Brazil with more than 9 million TEUS, in the other hand Panama keeps controlling the biggest container transshipment of the Americas.

SERVICIOS INDUSTRIALES Y AMBIENTALES

[www.siasa-panama.com](http://www.siasa-panama.com)

Plaza Sun Tower, of. 45  
Phone: +507 236-1019  
Fax: +507 260-1193  
P.O.BOX: 0819-04973  
E-mail: [ops@siasa-panama.com](mailto:ops@siasa-panama.com)

Actividades / Activities:  
Recolección, transporte y  
disposición final de aceites  
usados y desechos líquidos oleosos.

MARPOL ANNEX I  
SERVICES



### Comportamiento, según litoral

Para el mejor entendimiento tenemos que verlo, según el mercado en que participamos, siendo estos el mercado del Pacífico y el mercado del Atlántico.

El centro de trasbordo de Panamá lo componen 5 puertos, con 21 muelles equipados con 80 grúas porticas, lo que lo convierte en el más grande y moderno de toda América Latina.

Panamá tiene 3 puertos de clase mundial en el Atlántico, los que históricamente han sido muy atractivo para las navieras por su fácil acceso la costa Atlántica de América Latina y el Caribe, donde el trasbordo es obligatorio.

El Pacífico cuenta con 2 puertos, lo que le ha permite ser el centro de trasbordo más grande de este litoral.

### Los puertos del Atlántico de Panamá

El conglomerado de puertos del Atlántico se compone de 3 puertos, CCT-Evergreen, Cristóbal-PPC y MIT-SSA, son los que mueven la mayor cantidad de carga dentro de la nueva marca de 7 millones de TEUs, con un registro de 4.324

### Behaviour of Ports System according region

For a better understanding of the situation, we should look at it according to the market we are in, being them the Pacific and the Atlantic coasts.

The transshipment center of Panama is composed by 5 ports, with 21 piers equipped with 80 cranes, which turns it into the biggest and modern transshipment center of the entire Latin America. Panama counts with three worldwide class ports in the Atlantic side, which historically have been very attractive for the shipping lines due to their easy access to the Atlantic coast of Latin America and the Caribbean, where the transshipment is mandatory.

In the Pacific it counts with two ports which entitles it to be the biggest transshipment at this end.

### Ports in the Atlantic of Panama

The Atlantic ports cluster is composed by three ports, CCT-Evergreen, Cristobal-PPC and MIT-SSA, which move the most amount of cargo within the new amount of 7 million TEUS, with a register of 4.324 million TEUS (see graph No 2)



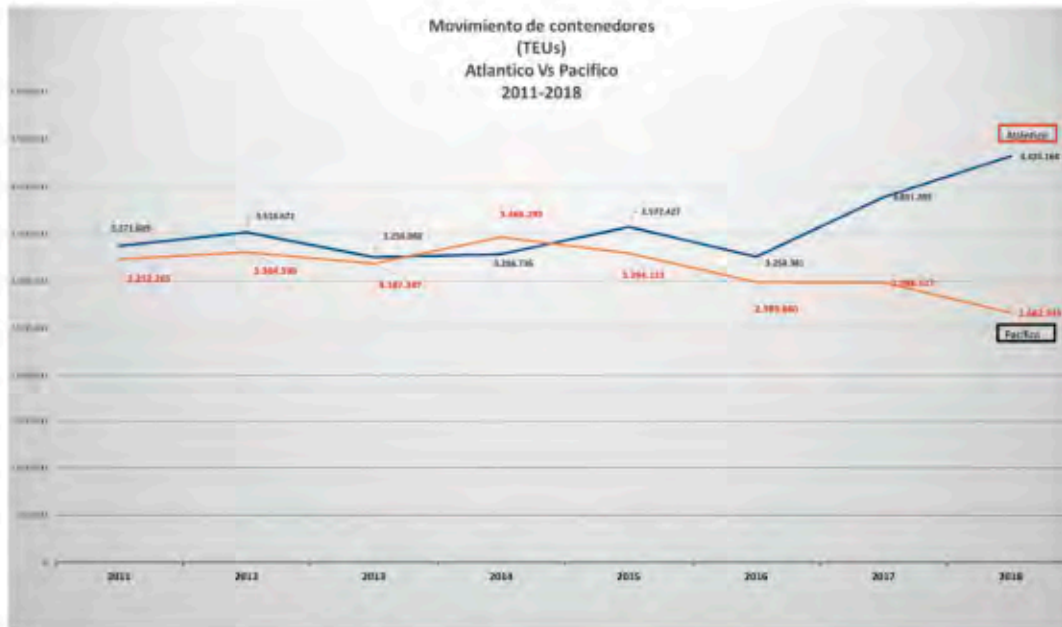
### + PRODUCTIVIDAD Y SEGURIDAD PARA SU EMPRESA

- Contribuimos de forma innovadora para el menor costo operacional y para la movilidad sostenible.
- Contamos con una red autorizada de distribución y servicios para ofrecerles a nuestros clientes una solución completa.

Entre en contacto con nosotros para mayor información:

+807 661 2290  [WWW.MICHELINBARTHOLOMEU.COM](http://WWW.MICHELINBARTHOLOMEU.COM)





Millones - Ver grafica No 2, o un crecimiento del 11.12 % versus el 2017, colocándose como el conglomerado que más contenedores mueve en América Latina, seguido de Santos en Brasil.

Los puertos del Atlántico en total proveen 13 muelles equipados con 45 grúas pórticos para el servicio de carga y descarga de contenedores lo que da una producción por de muelle 332.6 mil TEUs por año, y de 96,092 TEUs por grúa.

Actualmente se construye un cuarto puerto en el Atlántico con una capacidad de más de 2 millones de TEUs.

Los mayores competidores de Panamá, por la carga de trasbordo en el Atlántico son Cartagena en Colombia, Kingston en Jamaica, Caucedo en República Dominicana y Freeport en Bahamas.

### Los puertos del Pacífico de Panamá

El conglomerado de puertos del Pacífico está compuesto de 2 puertos, Balboa –PPC y PSA Panama – PSA Internacional, entre ambos

or a growth of 11.12% vs the 2017, placing itself as the cluster with the largest amount of container moves in Latin America, followed by Santos, in Brasil.

Ports of the Atlantic offer 13 piers equipped with 45 cranes for the container load and unload which means a production of 332.6 thousand TEUs per year per pier, and 96,092 TEUs per crane.

At present a fourth port is being built in the Atlantic with a capacity of more than 2 million TEUS.

The biggest competitors for Panama in terms of transshipment cargo in the Atlantic are Cartagena in Colombia, Kingston in Jamaica, Caucedo in Dominican Republic and Freeport in the Bahamas.

### Ports in the Pacific of Panama

The ports cluster is composed by 2 ports, Balboa-PCC and PSA Panama -between the two a total of 2.66 million TEUS were moved, with a decrease of 10.83% vs year 2017, after being the

“Especialistas en registros y abanderamientos, licencias y concesiones, asesoría y consultoría en inversión en actividades marítimas auxiliares y litigios marítimos en general, así como litigios civiles, comerciales, y atención de procesos penales, migratorios, reclamaciones de seguro, formación de consorcio.

Área Bancaria, C.I. Ricardo Arias,  
Edif. Advanced, Piso 2, O.f.2 -A  
Tel. (507) 269-0166 / Fax (507) 269-4991  
info@camoveabogados.net  
Ciudad de Panamá, República de Panamá  
www.camarenamoralessyvegabogados.com







# 4<sup>th</sup> Latin America Ports Forum

Projects, industry trends, innovation and evolving opportunities  
for the port sector in Latin America

**APRIL 3-4, 2019**

HILTON HOTEL, PANAMA CITY, PANAMA

[www.latamports.com](http://www.latamports.com)

EVENTS ORGANIZED BY:



movieron un total de 2.66 Millones de TEUs, con un decrecimiento de 10.83% versus el 2017, después de ser el segundo conglomerado más grande de América Latina después de Colón, según la Cepal en el 2014. Para el 2018, el Pacífico de Panamá se ubicará como el quinto conglomerado de América Latina, después de Colón-Panamá, Santos Brasil, Manzanillo-México, Cartagena-Colombia.

El mejor año del conglomerado del Pacífico se dio en el 2014, cuando ambos puertos manejaron 3.468 Millones de TEUs (ver Grafica No 2) o sea una pérdida de 805.3 mil TEUS en 4 años, versus el 2018.

Los puertos del Pacífico proveen un total de 8 muelles equipado con 35 grúas pórticos para el servicio de carga y descarga de contenedores, lo que da una producción por de muelle 332.8 mil TEUs por año, y de 76,084 TEUs por grúa.

### Las huelgas y paros portuarios vs la competitividad portuaria

Las huelgas y paros portuarios han jugado un papel muy claro y negativo en la competitividad de Panamá, afectando el crecimiento portuario en los últimos 6 años.

La primera huelga o paro laboral se da en marzo de 2012 en Balboa, Pacífico y Cristóbal, Atlántico por más de 10 días, ocasionando pérdidas multimillonarias a los dueños de la carga, a las navieras, a los puertos de ambos océanos al impedirse la carga entre terminales portuario, al ferrocarril, a todos los proveedores de servicios a barcos debido al desvío de barcos a otros puertos de la región, además de las pérdidas ocasionadas a los empresarios importadores y exportadores nacionales y de la Zona Libre de Colón.

Esta primera huelga impacta la credibilidad que tenían los importadores y exportadores de la región al igual que las navieras en la estabilidad y eficiencia del sistema portuario de Panamá.

second biggest cluster of Latin America (first place was Colon), according to the CEPAL in 2014. For 2018, the Panamanian Pacific will rank as the 5th cluster of Latin America, after the Colon-Panama, Santos Brasil, Manzanillo Mexico and Cartagena Colombia.

The best year for the Pacific cluster was 2014, when both ports managed 3,468 million TEUS (see graph No 2.) meaning a loss of 805.3 thousand TEUS in 4 years, or versus 2018.

The Pacific ports provide a total of 8 piers equipped with 35 cranes for loading and unloading containers, which means a production per pier of 332.8 thousand TEUS per year, and 76,084 TEUS per crane.

### Stoppages and strikes vs port competitiveness

Stoppages and strikes have played a clear and negative role in the competitiveness of Panama, affecting the port growth in the last 6 years.

The first strike was in March 2012 in Balboa in the Pacific and Cristobal in the Atlantic for more than 10 days, causing multimillionaire losses to the cargo owners, the shipping lines, the ports at both ends (the cargo movement was denied between ports), the railroad, ship chandlers due to the detour to the ships to other ports of the region, also the losses caused to the national importers and exporters and from the Colon Free Zone.

This first strike impacts the credibility of importers and exporters of the region as well as the shipping lines in the stability and efficiency of the port system of Panama.

The second strike happens in November 2013, in MIT, only in the Atlantic, affecting the transshipment cargo, the inter-port cargo moving between the Atlantic and the Pacific and keeps hurting the reliability in the Panamanian port system and its Dry Canal composed by ports in both oceans and the railroad.

## SERVICES OFFERED

- Marine Surveys & Statutory Certificates
- Class Society
- Vessels Registration
- P&I Condition Surveys
- H&M Condition Surveys
- ISM Implementation & Certification

## SERVICES OFFERED

- Ship Management
- Stability Calculations
- Plans Approvals
- STCW 78/95 Trainings
- ISPS Training & Certification
- Bunker Surveys



Marine Consultants,  
Surveys & Naval Register

[www.macosnar.com](http://www.macosnar.com)

Phone: +507 279-0145 • Fax: +507 236-4591 e-mail: [depto\\_tecnico@macosnar.com](mailto:depto_tecnico@macosnar.com) / [gerencia@macosnar.com](mailto:gerencia@macosnar.com)

La segunda huelga portuaria se da en noviembre de 2013, en Manzanillo Internacional Terminal, aunque se da en una sola terminal y esta vez en Atlántico, afecta la carga de trasbordo, interpuerto que se mueve entre Atlántico y Pacífico y sigue erosionando la confiabilidad en el sistema portuario panameño y en su Canal Seco compuesto por puertos en ambos océanos y ferrocarril.

La tercera huelga se da el 11 de febrero de 2016 en Balboa, creando alertas en todo el hub de trasbordo de contenedores de la Región Interoceánica.

En mayo de 2018 se da otra huelga en el puerto de Balboa, donde los trabajadores protestan por la reorganización de la empresa que reduce personal por la pérdida de negocios.

En diciembre de 2018 se da otra huelga por dos días, esta vez en la Autoridad de Nacional Aduanas (ANA), que impacta a todos los puertos y la cadena logística y más recientemente, en enero de 2019 se da otro paro de labores en Balboa por varios días, aumentando los niveles de

The third strike happens on the 11th of February 2016 in Balboa, creating alerts in the entire container transshipment hub of the Interoceanic region.

In May 2018 another strike happened in the port of Balboa, where workers protest for a reorganization within the company meaning personnel reduction due to the lack of business.

In December 2018 another strike happens for two days, this time in the National Customs Authority, which impacts all ports and the logistics chain; and more recently, in January 2019 another strike happens in Balboa for several days, increasing the levels of distrust of the shipping lines in the stability of the transshipment hub of Panama and forcing them to look for other options.

### Mandatory labor arbitrage

Panama offers a port cluster linked by the railroad and the interoceanic highway, which allows to offer a unique service in the continent, and could manage the 17% of the transshipment cargo, allowing the shipping lines to serve the markets of the Atlantic and the Pacific from one of the oceans, however due to the increasing distrust



**Helping the  
Maritime  
industry with  
our proven  
3D digital  
solutions.**

### Better Decisions Start Here

JP Global Digital helps you become part of the 4.0 industrial revolution by answering your major challenges and helping you strategically build your digital roadmap. We bring all your assets to the palm of your hand regardless of your industry with our proven 3D solutions.

### Unlock your potential with JP's 3D Solutions today.

- Get access to As-Is and As-Built documentation of your assets
- Improve safety procedures
- Optimize maintenance control
- Helps you reduce cost
- More...



**JP Global Digital** Panamá Pacífico Business Park; Bldg. 3845, Suite 404 T +507 830-2308  
E sales@jglobaldigital.com W [jglobaldigital.com](http://jglobaldigital.com) Follow Us [f](#) [t](#) [in](#)

desconfianza de las navieras en la estabilidad del hub de trasbordo de Panamá y obligándolos a buscar otras opciones.

### **Arbitraje laboral obligatorio**

Panamá ofrece un conglomerado portuario unido por ferrocarril y autopista interoceánica, lo que le permite ofrecer un servicio único en el continente, que llega a manejar el 17% de la carga de trasbordo, y que le permite a las navieras servir a los mercados del Atlántico y Pacífico desde unos de los océanos; sin embargo la creciente desconfianza creada por varios paros laborales y otras situaciones que paralizan la conectividad marítima que ofrece Panamá, le han restado competitividad a los puertos panameños y capacidad para atraer más carga.

La responsabilidad de atraer carga no solo debe recaer en los operadores portuarios, sino también en el órgano ejecutivo que debe velar y apoyar el crecimiento marítimo de Panamá, por los miles de empleos, riqueza y divisas que podría seguir generando para nuestro país.

El ejecutivo debe observar la situación de inestabilidad laboral en los puertos y promover una ley laboral que establezca el arbitraje laboral obligatorio ante cualquiera declaración de huelga en el hub de trasbordo de Panamá, que incluya a entidades estatales que son responsables de la tramitología de la carga de trasbordo.

Para un sistema portuario que depende del servicio de trasbordo de carga la confiabilidad y la certeza o garantía del servicio 24/7 es clave para atraer y retener la carga, seguir creciendo y mantener el liderazgo en el continente por lo que las huelgas ocurridas le han hecho un daño terrible a toda la industria marítima y logística de Panamá.

Sin estabilidad en el servicio que prestan los puertos, el país no podrá aumentar el volumen de carga significativamente, lo que impactará negativamente al proyecto HUB LOGÍSTICO DE LAS AMERICAS.

created by several labor strikes and other situations which stopped the maritime connectivity offered by Panama, have reduced competitiveness to Panamanian ports and the capacity to attract more cargo.

The responsibility to attract more cargo shall not only relapse in port operators, but also in the Executive figure which should secure and backup the maritime growth of Panama, for the jobs, foreign exchange and monies which could keep generating in the benefit of the country.

The Executive should look into the labor instability situation in the ports and promote a labor law which established the mandatory labor arbitration due to any strike declaration in the transshipment hub of Panama, which include entities from the Government responsible for the processes of the transshipment cargo.

For a port system depending of the transshipment cargo being reliable and the certainty of the 24/7 service is key to attract and retain the cargo, keep growing and keeping a leadership in the continent, the strikes which happened have terribly harmed the entire maritime and logistics industry of Panama.

Without stability in the service rendered by the ports, the country will not be able to significantly increase the volume of cargo, which will impact in a negative way the project LOGISTIC HUB OF THE AMERICAS.

Samuel Lewis Street  
Building Comosa Ep1  
suite 9  
P.O. Box 0819-12044  
Panamá, Rep. de Panamá

**M. George**  
& Asociados  
[www.mgeorgeattorneys.com](http://www.mgeorgeattorneys.com)

Servicios y asesoría legal  
en todas las jurisdicciones

Telefax: (507) 209-0270 / 71/72  
Celular: (507) 6611- 5022  
E-mail: [mgeorge@mgeorgeattorneys.com](mailto:mgeorge@mgeorgeattorneys.com)

## Normativa 20 20 impulsa el uso de LNG

### Norm 20 20 boosts the use of LNG

La nueva regulación de la Organización Marítima Internacional (OMI) conocida como 20 20, la cual entra a regir el próximo 1 de enero, que establece un límite global de 0.5% en el contenido de azufre del combustible pesado, ha reenfocado a la industria en el uso de LNG como solución hacia el futuro, ya que según los expertos, no hay soluciones alternativas que puedan igualar el perfil de emisiones del producto.

Un estudio financiado por SEA-LNG, grupo multidisciplinario a favor del uso de LNG, que fue divulgado a finales del pasado mes de enero, mostró que un servicio de línea entre la costa oeste

The new regulation of the International Maritime Organization (OMI) known as 20 20, starts ruling the coming 1st of January and establishes a global limit of 0.5% in the content of heavy fuel sulfur and has refocused the industry in the use of LNG as solution towards the future; according to experts there are no alternative solutions which could equal the profile of emission of the product.

A study financed by SEA-LNG, multidisciplinary group in favor of LNG use, which was delivered this January past, showed that a line service between the West coast of Asia and the United



**Steward**  
CORPORATION

*We are seamen like you!*

BUNKERING SERVICE CREW BOAT SERVICES SHIPPING AGENCY MEGA YACHT AGENTS

de Asia y Estados Unidos que involucra menos del 10% del tiempo de navegación en las ECA, los mayores rendimientos de inversión provienen de la elección de LNG como combustible marino del buque.

Históricamente, los obstáculos de alto gasto de capital (CAPEX) para los motores de LNG, en comparación con las alternativas tradicionales, se han reducido drásticamente debido a que ahora se requiere un CAPEX significativo adicional para que los motores HFO convencionales cumplan con las normas de la OMI 2020.

Sin embargo, en 2019 esperamos ver un porcentaje cada vez mayor de nuevas construcciones dentro de la flota global que se trasladen a LNG por razones económicas para obtener ventajas comerciales.

La disponibilidad de GNL está lista para crecer rápidamente. La capacidad de producción global actual de LNG a pequeña escala (ssLNG) es de unos 25 millones de toneladas métricas por año (mta) y se espera que alcance los 30M mta para 2020 y los 80M mta para 2030.

Se espera que la disponibilidad de LNG aumente a través de nuevas tecnologías, como los buques de producción flotante de LNG, que permiten una explotación más rápida de los campos de gas en alta mar.

En general, la flota alimentada con LNG ha crecido a nivel mundial de 118 embarcaciones operativas en el 2017, a 143 embarcaciones, con 135 más en pedido y 135 embarcaciones listas para LNG en operación o bajo pedido. Los pedidos de embarcaciones a LNG abarcan una variedad de tipos de embarcaciones, incluidos buques cisterna, cruceros, portacontenedores, transportistas de automóviles y transportadores de mineral muy grandes (VLOC).

El LNG como combustible marino ofrece una opción positiva para los armadores, no solo en

States involves less than 10% of the navigation time in the ECA, the highest return investments come from the choose of LNG as marine fuel for the vessel.

Historically, the obstacles of the capital expense (CAPEX) for LNG engines, in comparison with the traditional alternatives, have been drastically reduced due to the fact that now there is an additional significant CAPEX required so that HFO traditional engines comply with the rules of the Norm of the OMI 2020.

However, in 2019 we expect to see a percentage every time higher of new constructions within the global fleet that are transferred to LNG for economic reasons to obtain commercial advantages.

The availability of GNL is ready to grow fast. The actual global capacity of production of LNG at small scale (ssLNG) is of some 25 million of metric tons per year (mta) and is expected that it reaches the 30M mta for 2020 and the 80M mta for 2030.

It is expected that the availability of LNG increases through new technologies, as the vessels of floating production of LNG, which allow a faster exploitation of the fields of gas at sea.

In general, the fleet served with LNG has grown globally from 118 operational vessels in 2017, to 143 vessels, with 135 more being ordered and 135 vessels ready for LNG in operation or on request. The orders of vessels to LNG include a variety of vessels, included tankers, cruise ships, container vessels, car carriers and very large mineral vessels (VLOC).

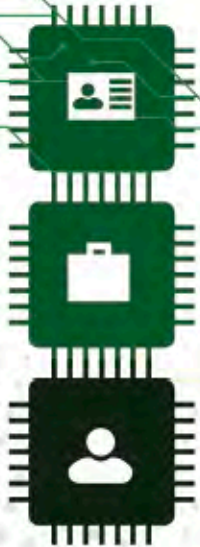
The LNG as marine fuel offers a positive option for the owners, not only in terms of pollution reduction, but in demonstrating the clients that there are strategic changes going on which are positive in commercial practices which respond to the demand of the consumers in the world.



**PANAMA MARITIME XIV**  
WORLD CONFERENCE & EXHIBITION

17<sup>th</sup> - 20<sup>th</sup> MARCH  
PANAMA CITY

**MEGAPOLIS**  
CONVENTION CENTER



Estudiantes

\$175.00

Profesores

\$200.00

Entrada  
general

\$400.00

Exhibición: Abierta a todo  
público

Pregunta por nuestros descuentos de grupo

ORGANISERS:



CO-ORGANISERS:



## INCLUYE

Kit de Bienvenida  
Conferencias  
Networking  
Gira Técnica

INSCRIPCIONES

[www.panamamaritimeworld.com](http://www.panamamaritimeworld.com)

(507) 2096979  
(507) 66747149  
panamamaritime@wowproductionspty.com  
info@panamamaritimeworld.com

términos de reducir la contaminación, sino en demostrar a sus clientes que están realizando cambios estratégicos positivos en las prácticas comerciales que responden a las demandas de los consumidores del mundo.

El abastecimiento de LNG ha crecido hasta abarcar 24 de los 25 principales puertos del mundo. La infraestructura de bunkering de LNG se está expandiendo y hay un número creciente de buques de LNG que están alentando a otros operadores a adoptar este combustible limpio.

Pero, a pesar de este crecimiento en infraestructura para abastecer de LNG a los buques, en la ruta de Panamá aún no veremos totalmente habilitados para recibir Gas Natural como consumo aparte de los tanqueros que transportan el Gas Natural Licuado (LNG), explicó Raúl De Saint Malo, director general de Eagle Navigation.

Saint Malo reiteró que hasta no haya una demanda que justifique una gran inversión para barcasas de gas natural licuado, equipos que rondan entre los 35 a 50 millones de dólares, el abastecimiento de este producto a buques se dará a través de Tuberías directamente desde una terminal.

El mundo continúa evolucionando y la conciencia ambiental ya no es un movimiento, sino una realidad. Existe una creciente demanda en los diversos mercados de los consumidores finales de bienes, los consumidores del mundo, de que los productos no solo se adquieren sino que también se transportan en formas más sostenibles desde el punto de vista ambiental.

LNG supply has grown to up to 24 of the 25 main ports of the world. The infrastructure of LNG bunkering is being expanded and there is a growing number of LNG vessels which are encouraging other operators to adopt this clean fuel.

But despite to the infrastructure growth to supply LNG to vessels, in the route of Panama we still do not see them totally equipped to receive natural gas to consume aside from the tankers transporting liquid natural gas (LNG), explained Raul de Saint Malo, general director of Eagle Navigation.

Saint Malo said that until there is not a justified demand for a huge investment in barges of LNG, which are equipments between 35 to 50 million dollar value, the supply of this product will be offered through the piping directly from a Terminal.

The world keeps evolving and the environmental awareness is not a movement anymore, but a reality. There is an increased demand of several markets of final consumers, worldwide consumers, that the products as not only acquired but also transported in more sustainable ways form the environmental point of view.

## LÍDERES EN ASESORÍA EN RIESGOS Y SEGUROS PARA EL SECTOR DE LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

- Responsabilidad Civil Marítima y Portuaria.
- Yates de Placer / Embarcaciones Comerciales.
- Seguros para Avituallamiento.
- Seguros de Transporte de Carga, Marítima, Terrestre y Aéreo.
- Responsabilidad Civil para Operadores Logísticos de Carga.

**EXPERIENCIA Y CONOCIMIENTO EN MANEJO DE SINIESTROS.**



Para mayor información puede contactarnos a través de:  
[asesores@unityducruet.com](mailto:asesores@unityducruet.com)



## Unión Europea se percibe como ganador en guerra comercial European Union and its perception as winner in commercial war

Por / by  
Redacción  
Revista Panorama  
Marítimo y Logístico

Se preveía que de la guerra comercial entre China y los Estados Unidos habría terceros ganadores. Estimaciones de la Oficina para el Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas (UNCTAD) confirma que la Unión Europea será un gran beneficiado al igual que México, Canadá y Japón.

Según UNCTAD, de los \$ 250 mil millones de exportaciones chinas sujetas a aranceles estadounidenses, el 82% será capturado por empresas en terceros países, alrededor del 12% será retenido por las empresas chinas, y solo alrededor del 6% será mantenido por las firmas estadounidenses.

It was foreseen that out of the commercial war between China and the United States there would be third winners. Estimations of the Office for the Commerce and Development of the United Nations (UNCTAD) confirms that the European Union will be a great beneficiary as well as Mexico, Canada and Japan.

According to the UNCTAD, out of the 250 thousand millions of Chinese exports subject to North American duties, 82% will be captured by companies in third countries, around 12% will be kept by Chinese companies, and only about a 6% will be maintained by North American firms.



**Bless Group**, empresa panameña líder en el transporte de contenedores de trasbordo, que ha ido incrementado su gama de servicios que ofrece a la comunidad empresarial desde corretaje aduanal, control de inventario en tiempo real, seguro de carga aérea, marítima y terrestre, entre otros.

**Bless Truck** – división central de la empresa dedicada al transporte de contenedores en la República de Panamá, siendo su principal actividad el trasbordo de contenedores entre los puertos del Atlántico y Pacífico y viceversa. Cuenta con 60 cabezales, 200 Chassis, 15 Dollys, 25 plantas, 9 vehículos de reacción y rescate y seguimos creciendo.

**Bless Enterprise**, división del grupo dedicada al factoring con alta capacidad de financiar operaciones de proveedores del sector logístico de transporte, ofreciendo financiamiento entre 30 a 45 días.

**Bless Agency Marine & Forwarding** ofrece a sus cliente confiabilidad, tarifas competitivas y un equipo humano comprometido y con altos estándares.



En el lado norteamericano, de los aproximadamente US \$ 110 mil millones de las exportaciones estadounidenses sujetas a los aranceles de China, alrededor del 85% serán capturadas por firmas en otros países, las firmas de los Estados Unidos retendrán menos del 10%, mientras que las firmas chinas mantendrán solo el 5%.

Los resultados son consistentes en diferentes sectores, desde maquinaria hasta productos de madera, muebles, equipos de comunicación, productos químicos e instrumentos de precisión. Esto sugiere que, según UNCTAD, si bien los aranceles impuestos unilateralmente son muy efectivos para disuadir el comercio de países rivales, son muy ineficaces para proteger a las empresas nacionales, tanto en China como en los Estados Unidos.

El organismo dijo que la Unión Europea lidera el grupo que se beneficiará del enfrentamiento comercial entre Estados Unidos y China. Es probable que la Unión Europea capture alrededor de \$ 70 mil millones del comercio bilateral entre Estados Unidos y China (\$ 50 mil millones de exportaciones chinas a los Estados Unidos y \$ 20 mil millones de las exportaciones de Estados Unidos a China). Japón, México y Canadá capturarán más de \$ 20 mil millones cada uno, mientras que otros países obtendrán sustancialmente menos.

Otro dato proporcionado por la UNCTAD es que México podría capturar alrededor de \$ 27 mil millones del comercio entre los Estados Unidos y China, lo que representa aproximadamente el 6% de las exportaciones totales del país. Del mismo modo, Australia, Brasil, India, Filipinas, Pakistán y Vietnam también pueden ver aumentos sustanciales en relación con sus exportaciones totales.

In the North American side, out of the approximately US\$110K millions of the North American Exports subject to china duties, around 85% will be captured by firms in other countries, the firms of the Unites States will retain less of 10%, whereas Chinese firms will keep only the 5%.

The results are consistent in different sectors, from machinery to wood products, furniture, communication equipment, chemical products and precision instruments. This suggests that, according to the UNCTAD, if it is true that duties imposed unilaterally are very effective to dissuade the commerce of rival countries, they are ineffective to protect national companies, in China and in the United States as well.

The organism stated that the European Union leads the group which will benefit from the commercial confrontation between the United States and China. It is possible that the European Union captures around \$70K millions of the bilateral commerce between the United States and China (\$50K millions of Chinese exports towards the United States and \$20K millions each, whereas other countries will be substantially less). Another fact furnished by the UNCTAD is that Mexico could capture around \$27K million from commerce between the United States and China, which represents approximately the 6% of the total exports of the country. In the same way, Australia, Brazil, India, Phillipines, Pakistan and Vietnam can also experience substantial increases regarding their total exports.

They explained that the struggle between the two titans does not only affect the manufacturer of a product, but also the suppliers throughout the supply chain. The big volume of Chinese exports affected by the North American duties, very likely, affects the value chain of East Asia, which the entity suspects could diminish around \$160K million.



**CARREIRA | PITTI P.C.**

A b o q a d o s

Maritime Litigation at the Panama Canal  
A9B West, El Cangrejo, Panama City,  
Panama

CARPIT Building No. 225  
www.carreirapitti.com

Tel (507) 307-1600 Fax 307-1690

USA Toll Free 877-715-2612

e-mail paco@carreirapitti.com

# DOING BUSINESS IN PANAMA



# DOING BUSINESS IN PANAMA

LA GUÍA DE NEGOCIOS PARA INVERSORES

La Cámara Americana de Comercio e Industrias de Panamá (AmCham), pone a su disposición el reporte "Doing Business in Panama" que incluye información clave del país y su desarrollo en los campos de logística, agroindustria, servicios financieros, turismo y minería, así como temas específicos relacionados con los ajustes en la ley de impuestos de los Estados Unidos, requerimientos para la contratación con el Estado panameño, información sobre las áreas económicas especiales, zonas francas entre otros asuntos de gran interés.

El reporte completo se encuentra disponible por medio de este enlace:  
<http://panamcham.com/es/doing-business-panama-report>

Cámara Americana de Comercio e Industrias de Panamá  
Ocean Business Plaza, Piso 17, Oficina 1709  
Ave. Aquilino de la Guardia y Calle 47 Marbella  
República de Panamá • T: +(507) 301.3881  
[panamcham.com](http://panamcham.com)

  @panamcham  in AmCham Panama



El organismo explicó que la lucha entre los dos titanes no sólo afecta al ensamblador de un producto, sino también a sus proveedores a lo largo de la cadena. El alto volumen de las exportaciones chinas afectadas por los aranceles estadounidenses, muy probablemente, afecte a las cadenas de valor de Asia Oriental, lo que la entidad sospecha que podría contraerse en alrededor de \$160 mil millones.

Mientras que el efecto en las cadenas de valor de América del Norte será más moderado. Si bien se verán afectados negativamente por los aranceles chinos, este impacto casi se compensaría con la reasignación de la producción de China a la región de América del Norte (Estados Unidos, México y Canadá).

Sin embargo, otras regiones se beneficiarán claramente, particularmente en Europa, cuyo comercio relacionado con las cadenas de valor podría aumentar en \$ 90 mil millones. Las cadenas de valor regionales en otros países asiáticos y países sudamericanos también se beneficiarán, mientras que en África mucho menos.

Precisamente, el presidente honorario de las Zonas Francas de las Américas, Martín Gustavo Ibarra, había advertido que países de América Latina podría beneficiarse con la guerra comercial, porque la gran mayoría tiene desbalance comercial con los Estados Unidos.

El organismo concluyó que el espectro de una larga guerra comercial podría tener implicaciones significativas en los flujos de inversión global, y de hecho en el empleo y el crecimiento, tanto en los países desarrollados como en los países en desarrollo.

Whereas the effect in the value chain of North America will be more moderate. If they will yes be negatively affected by the Chinese duties, these impact will almost compensate with the reassignment of the Chinese production to the North America region (United States, Mexico and Canada).

However, other regions will clearly benefit, particularly in Europe, which commerce, linked to the value chains could increase in \$90K million. The regional chains of value in other Asian and South American countries will also benefit, whereas in Africa a lot less.

Precisely, the honorarium President of the Free Zones of the Americas, Martín Gustavo Ibarra, has warned that Latin American countries could benefit with the commercial war, because the great majority do not have a commercial balance with the United States.

The UNCTAD concluded that the spectrum of a long commercial war could mean significant implications in the global investment flows, and in fact in the employment and growth, in the developed and developing countries.

*At Estela Shipping we make sure you run the day....not the day run you*

- Agenciamiento naviero
- Superyachts
- Avitallamiento



**ESTELA  
SHIPPING**  
SINCE 1850

[www.estelashipping.net](http://www.estelashipping.net)

International Business Park, Panamá Pacifico  
Building 3855, Tower E, Office nº 105  
Panama Pacifico, Republic of Panama  
Tel. +507 832 0834 Fax. +507 838 8992  
[panama@estelashipping.net](mailto:panama@estelashipping.net)

# PANAMÁ MARÍTIMO

## PANAMA MARITIME



ING MAGDA ECHEVERRIA  
 CEO PANAPARK FREE ZONE

Lograr situarse en un nodo clave de comercio internacional como lo es Panamá es vital para cualquier negocio con intenciones globales, las empresas que lo logran aprovechan la actual expansión de la operación del canal de Panamá, que se extiende sin precedentes gracias a su ampliación y mejora, facilitando el acceso e incrementando volúmenes de carga por rutas imprescindibles hacia la costa este de Estados Unidos, el Caribe, Asia y la Unión Europea, donde en la mayoría de los casos los tránsitos marítimos no suelen ser mayores a seis días (exceptuando Asia y Europa) acortando tiempos dentro de la cadena de suministro y la entrega final al cliente.

**Panapark Free Zone** se posiciona como un referente obligado para las operaciones de compañías que busquen un correcto aprovechamiento de los beneficios que conlleva el situarse en una Zona Franca y en especial en Panamá. Tales como; fiabilidad, soporte en la operación de aduanas, acceso a beneficios fiscales, exoneraciones arancelarias y conectividad aérea, marítima y terrestre. Ubicados a sólo 6 km del Aeropuerto Internacional de Tocumen, a 30 min de los puertos de Pacífico y a una hora de los del Atlántico.

Encontrar el equilibrio perfecto de soporte entre el aprovechamiento de beneficios del régimen de Zonas Francas, infraestructura industrial clase A+ y la generación de valor, no es tarea fácil, tenemos el orgullo de representar ese equilibrio y poder ofrecer una solución hacia el futuro de sus negocios, preocupados siempre por la competitividad de las compañías instaladas y por instalarse en Panapark Free Zone.

Getting placed in a key node of international trade such as Panama is vital for any business with global intentions, the companies that succeed take advantage of the current expansion of the operation of the Panama Canal, which extends without precedents thanks to its expansion and improvement, providing access and increasing volumes of cargo on routes essential to the East Coast of the United States, the Caribbean, Asia and the European Union, where in most cases maritime transits do not tend to be older than six days) with the exception of Asia and Europe) shortening times within the supply chain and the final delivery to the customer.

**Panapark Free Zone** positions itself as an obligatory reference for operations of companies seeking a correct reaping of the benefits associated with placing in a free zone and especially in Panama. Such as; reliability and support for the operation of customs, access to tax benefits, tariff exemptions and air, sea and land connectivity. Located only at 6 km from Tocumen International Airport, at 30 min from the Pacific Ports and at one hour from the Atlantic Ports.

Finding the perfect balance of support between reaping the benefits from the regime of free trade zones, class A+ industrial infrastructure and value generation, is not an easy task, we are proud to represent this balance and to be able to offer a solution to the future of your business, always worried about the competitiveness of the companies installed and to be installed at Panapark Free Zone.

# De La Visión Marítima País 2019-2024



*El documento en referencia, emitido por la Cámara Marítima de Panamá, es de gran importancia para el desarrollo marítimo del país y del consiguiente Hub Logístico de las Américas, el mismo parte de un diagnóstico del cual comentaremos los siguientes puntos:*

- **Lo más importante para lograr el desarrollo del sector y por ende contribuir al crecimiento del país, es contar con una institución fuerte, con un equipo profesional que ejecute la Estrategia Logística Nacional, la actualice periódicamente y garantice que todo el sector funciona bajo las mejores prácticas internacionales, con seguridad jurídica y representada al más alto nivel del gobierno.**

*Actualmente hay un sinnúmero de instituciones, que tienen injerencia directa e impactan en la eficiencia que Panamá puede proveerle a la carga que se transborda por el país, que importa y reexporta de la Zona Libre de Colon o que se procesa en algún parque logístico. Estas instituciones son Autoridad Marítima de Panamá (AMP), Autoridad Nacional de Aduanas (ANA), Dirección Nacional de Cuarentena Agropecuaria, Autoridad Panameña de Seguridad de Alimentos (AUPSA), Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT).*

*En la actualidad no existe un ente central del gobierno que coordine continuamente la eficiencia del servicio que el país provee a la carga que recibe algún tipo de servicio en Panamá, con los consabidos bajos niveles que el país presenta en el Indicador de Rendimiento de Logística en los últimos años, por ello la necesidad de contar con un Ministerio de Asuntos Marítimos y*

*Logísticos si queremos desarrollar el Hub Logístico de Clase Mundial.*

- **Existen mejoras por realizar en infraestructura, procesos y tecnología, que son necesarios para que el sector alcance su máximo potencial, especialmente en estos momentos con las oportunidades que brinda el TLC con China (y la participación de Panamá en la Iniciativa de la Ruta de la Seda).**

*En este punto es importante destacar la importancia de continuar con el desarrollo portuario y la conexión carretera entre los puertos del complejo portuario para aumentar el volumen de carga de transbordo por puertos panameños, igualmente simplificar, reducir y eliminar procesos innecesarios en Aduanas, Cuarentena y AUPSA, al igual que dotar a estas entidades de tecnología moderna para el manejo de trámites relativos a la carga que se le presta un servicio mientras transita por el país.*

- **El HUB logístico panameño está conformado por 3 cadenas de valor que están íntimamente relacionadas, generadoras de más de 289 mil de empleos (directos e indirectos) y tienen un impacto en la economía del 30%.**

- **Estas cadenas de valor son: HUB Marítimo, HUB de Transbordo y HUB Logístico**  
De estas tres cadenas de valor es importante señalar lo siguiente:

- En cuanto al HUB Marítimo, la relevancia que tiene para la industria, el muelle para servicios marítimos

**27 YEARS SERVING THE SHIPPING COMMUNITY**

**Full agency service to all vessel's segments.**

**Arranging bunkering.**

**Close attention to solid and liquid cargo operations.**

tel: +507 430 3010 | fax: +507 430 3016

sopisco@sopiscopanama.com.pa | www.sopiscopanama.com.pa



**SOPISCO PANAMA S.A.**



## SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN:

- Obras Marinas, Puertas y Muelles
- Pilotes hincados y taladrados, Tablestacas
- Micropilotes, Anclajes, Muros de retención, Estabilización de taludes
- Obras Civiles para proyectos industriales y de energía
- Infraestructura Civil y Edificaciones Comerciales e Industriales
- Pavimentación en concrete y asfalto



## SERVICIOS DE INGENIERÍA:

- Diseño Estructural y Geotécnico
- Agrimensura y Batimetría
- Pruebas de cargas de pilotes (PDA)
- Administración de Proyectos



auxiliares, tanto en el Pacífico como en el Atlántico, sin estos muelles no se puede proveer un servicio eficiente y competitivo a los barcos y tripulación que transitan por el Canal o llaman a puertos panameños. Prefiriendo las navieras solicitar los servicios en puertos en la misma ruta antes de llegar o después de salir de Panamá.

- Sobre el HUB de Tránsito son importante 3 elementos fundamentales:

. Reducir los procesos y trámites que afectan el tránsito de contenedores en camiones por carretera y por el ferrocarril, a fin de hacer atractivo el servicio de Canal Seco que se presta en Panamá, el cual es único en la región y permite al país ofrecer un menú de opciones de tránsito no disponible en ninguna otra parte de América.

. Continuar el desarrollo portuario para poder atraer y manejar los contenedores de Líneas Navieras, que utilizan los servicios directos o hacen poco tránsito en Panamá, entre ellas a CMA-CGM-APL, Evergreen, COSCO Shipping, WanHai, PIL entre otras.

. Regular las huelgas portuarias y aeroportuarias vía Ley de arbitraje laboral obligatoria, se han dado 6 huelgas en los últimos 7 años, si las huelgas continúan no se generará la confianza en los dueños de la carga para que decidan invertir y hacer logística de valor agregado en Panamá.

-El Hub Logístico, su desarrollo y éxito está estrechamente ligado al desarrollo y éxito del Hub de tránsito, por ello es importante continuar el desarrollo portuario para aumentar la carga de tránsito a 15 millones de TEUs, lo que requiere de mantener la equiparación portuaria y un clima laboral sin huelgas y estable que promueva la inversión extranjera en infraestructura portuaria.

Este Hub también depende grandemente de que todos los puertos, aeropuertos y parques logísticos estén comunicados por una infraestructura carretera de alta capacidad y con flexibilidad para absorber el

crecimiento del tráfico entre ellos por un período más allá de los 20 años.

• El crecimiento de Panamá depende de su capacidad de ser competitivo en la actividad marítima, de forma tal se requiere abordar el tema desde una perspectiva integral que maximice su rendimiento y permita aprovechar la posición geográfica del país.

La Competencia ha crecido en toda la región en ambos litorales, en el Pacífico de Panamá enfrenta una gran competencia en la misma ruta por parte de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en México y en Buenaventura, Colombia, sin descartar el interés que pueda generar en las navieras la modernización de Callao en Perú y el futuro puerto de Posorja en Ecuador.

En el Atlántico, la competencia es histórica con Kingston en Jamaica, Caucedo en República Dominicana y Cartagena en Colombia, sin descartar que hay carga que se mueve entre Cristóbal y Freeport, por razones que hemos explicado en otros artículos.

Panamá cuenta con puertos en ambos océanos conectados por carretera y ferrocarril, lo que le permite ofrecer la opción de hacer el tránsito por el canal seco, alternativa esta que no puede ofrecer ningún otro puerto de tránsito de la región, siendo una fortaleza que tiene Panamá y que hay que potenciar.

El Hub de tránsito de Panamá cuenta con la mejor ubicación geográfica para atender el tránsito de carga norte-sur y este-oeste y por ende, recibir carga para el Hub Logístico, pero hay que llevarlo al siguiente nivel de desarrollo para que se fortalezca e integre todos los puertos eficientemente con las mejores condiciones para recibir, desconsolidar carga y darle valor agregado, megadistribución u otros tipos de servicios logísticos de exportación, los que generaran miles de empleos y millones de dólares de divisa extranjera y todo ello si logramos entender la oportunidad que nos brinda la posición geográfica del país, única en el hemisferio.

TRANSPORTE MARÍTIMO - AÉREO - TERRESTRE - ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN

[www.capitalpacifico.net/es/](http://www.capitalpacifico.net/es/)

Vía España, Edificio Consultorios América,

Piso #8, Oficinas 806

306-5810 / 306-5845

[info@capitalpacifico.com](mailto:info@capitalpacifico.com)



"SU TRANQUILIDAD, NUESTRA PRIORIDAD"





## 10 Pasos para conseguir el Mejor Flete Marítimo, Aéreo y Terrestre en tu país



- 1- Entre a internet y escriba [www.BuscoMejorFlete.com](http://www.BuscoMejorFlete.com)
- 2- Escoge el **país** donde quieres cotizar el flete
- 3- Escoja el modo de transporte – haciendo **click en cotizar** debajo del icono flete marítimo o del modo de transporte escogido
- 4- Escoja el tipo de carga que embarcará, **contenedor lleno/carga suelta/ o carga de Proyecto** o según el modo de transporte escogido
- 5- Llene el **Formulario** correspondiente
- 6- Haga Click en **Enviar**
- 7- Abra **el email** que le envía el remitente [cotizar@bestfreightsearch.com](mailto:cotizar@bestfreightsearch.com)
- 8- Abra el archivo de **Excel** que tiene el email
- 9- Escriba **todas las cotizaciones recibidas**, de los miembros de la Plataforma Digital, en el formulario de Excel que recibió
- 10- Escoja la **Mejor oferta de cotización** de flete recibida

Dirección: Ave Ricardo J. Alfaro, Edificio Century Tower, oficina 1819,  
email [marketing.bestfreightsearch@cablonda.net](mailto:marketing.bestfreightsearch@cablonda.net), teléfonos: +507-314-0760, +507-66142665



[BuscoMejorFlete.com](http://BuscoMejorFlete.com)

# PANORAMA EN SÍNTESIS



El pasado 15 de febrero, la Junta Directiva del Canal de Panamá designó a Ricaurte Vásquez como nuevo administrador de la vía interoceánica, a partir del próximo 4 de septiembre, en remplazo del ingeniero Jorge Luis Quijano, quien culminará su término de siete años establecido en la ley. Vásquez, quien fungió como Ministro de Asuntos del Canal y Presidente de la Junta Directiva (2004 – 2006), subadministrador (2000 – 2004). También ocupó altos cargos en General Electric para América Central y el Caribe (2008 – 2011). Ese mismo día, también se designó a ingeniera Ilya Espino de Marotta como próxima subadministradora del Canal de Panamá. Ella asumirá el cargo a partir de enero próximo.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) ha revisado a la baja sus predicciones para el crecimiento mundial en 2019 y 2020. Prevé que el crecimiento será de 3.5% en 2019 y de 3.6% en 2020. Esto significa una disminución del crecimiento global en los próximos dos años. La desaceleración afectará tanto a las economías avanzadas como a las emergentes. Los riesgos se están acumulando, con señales de advertencia emergentes en todo el mundo. Los próximos meses serán muy interesantes para la industria naviera. La crisis venezolana y el nuevo presidente brasileño probablemente influirán en el comercio sudamericano.



**"ALQUILER, VENTA Y SERVICIO DE REPARACION DE GRUAS"**

**ATLANTIC PACIFIC EQUIPMENT SERVICES COMPANY**

(Miembro de THE LANCO GROUP OF COMPANIES)  
EDIFICIO 340 A, COROZAL OESTE, ANCON, PANAMA  
Contactenos: 507-317-6577/6350  
Cel. 507-6615-7735 o 507-6618-8982  
Email: [tdiaz@atlanticpacificequipment.com](mailto:tdiaz@atlanticpacificequipment.com)

[www.apescrane.com](http://www.apescrane.com)



# MENDOZA, ARIAS, VALLE & CASTILLO

EFICACIA JURÍDICA A SU DISPOSICIÓN



**SOMOS ESPECIALISTAS EN LAS ÁREAS DE MIGRACIÓN, NEGOCIOS, GESTIÓN HUMANA Y DERECHO LABORAL**

## VISIÓN EMPRESARIAL

Nuestra vasta experiencia en el ejercicio del Derecho Laboral, nos permiten atender asuntos como:

- Litigios.
- Negociaciones colectivas e individuales
- Reordenamiento empresarial
- Asesoría continuada

## DIVISIÓN DE MIGRACIÓN

La División gestiona:

- Entrada y salida de extranjeros y su estadía en Panamá.
- Afilación de extranjeros en el registro de extranjería del Servicio Nacional de Migración.
- Extensión de Turistas para cambio de categorías migratorias.
- Visas de Corta Estancia.
- Visas de no residente.
- Residencias permanentes.
- Residencias Temporales.
- Naturalizaciones.

## DIVISIÓN DE NEGOCIOS

Algunos de nuestros servicios:

- Apertura de negocios en Panamá.
- Asuntos regulatorios.
- Comercio Internacional.
- Contrataciones Públicas.
- Derecho de la Competencia.
- Propiedad Intelectual.
- Protección y Organización del Patrimonio.

# PANORAMA EN SÍNTESIS



Un informe de la Asociación de Tráfico Aéreo (IATA) señaló que a diferencia del sector de transporte terrestre, que puede utilizar energía eléctrica, la aviación no tiene una alternativa a corto plazo a los combustibles de hidrocarburos líquidos y que es poco probable que las aeronaves comerciales eléctricas viajen antes de 2040.

Unos 11 países se han convertido en Parte en el Acuerdo de Ciudad del Cabo y entre todos disponen de un total de 1 413 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operan en alta mar, pero para que se haga efectivo se requiere al menos 22 Estados que tengan como mínimo 3600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en alta mar ratifiquen el acuerdo. Los Estados Contratantes son: Alemania, Bélgica, Congo, Dinamarca, Egipto, España, Francia, Islandia, Noruega, Países Bajos, Saint Kitts y Nevis y Sudáfrica.



## maxum

Maxum Oil Service de Panamá, S.A.

- Maxum Oil Service de Panamá, S.A. provides the delivery of petroleum products and services to the deep draft marine trade. Our mission is to sustain a quality service, which exceeds the expectations of our suppliers and our customers emphasizing punctuality, product integrity and conditions which are environmentally safe for all parties.
- Our commitment is the right product, in the right quantity delivered on time in a safe manner with all paperwork completed and transferred to our customers in a timely manner. These are the underlying goals of our organization.



Calle Rubén Darío, Office Park, Edificio MAXUM,  
Curundu, Panamá.  
Tel: 507-314-1607 / 1608 / 1609  
P.O. Box 0843-03119 Ancón, Panamá

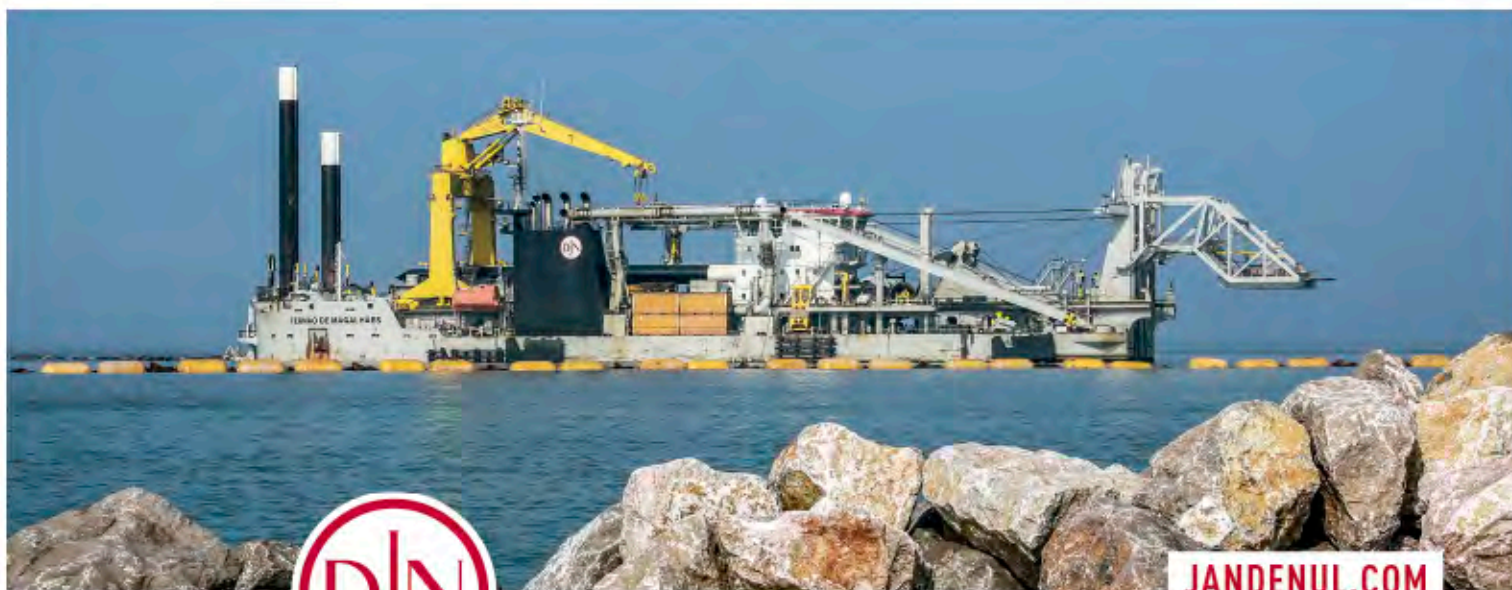
# 10 Steps to get the Best Sea, Air and Land Freight in your country



BestFreightSearch.com

- 1 - Enter the internet and type [www.BestFreightSearch.com](http://www.BestFreightSearch.com)
- 2 - Choose the **country** where you want to quote the freight
- 3 - Choose the transport mode - clicking on **get quote** below the **Sea freight** icon or the chosen transport mode
- 4 - Choose the type of cargo to be loaded; **full container / loose cargo / project cargo** or according to the mode of transport chosen
- 5 - Fill out the corresponding **Form**
- 6 - Click on **Send**
- 7 - Open the email sent by the sender [cotizar@bestfreightsearch.com](mailto:cotizar@bestfreightsearch.com)
- 8 - Open the **Excel file** attached in the email
- 9 - Write all the **quotes received**, from the members of the Digital Platform, in the Excel form that you received
- 10- Choose the **best freight quote offer received**.

Address: Ave Ricardo J. Alfaro, Building Century Tower, office No. 1819,  
email: [marketing.bestfreightsearch@cablononda.net](mailto:marketing.bestfreightsearch@cablononda.net), Tel: +507-314-0760, +507-66142665



[JANDENUL.COM](http://JANDENUL.COM)

## DESIGN - BUILD - CONNECT

PHOTO: FRANCE - CALAIS

Jan De Nul Group shapes water and land. Worldwide. From complex offshore services for the fossil as well as the renewable energy sector, over large dredging and reclamation projects on the edge of water and land, to all possible civil constructions on land. Well integrated competences and investments lead to creative, sustainable and innovative solutions. In this way Jan De Nul Group meets the customers' current and future wishes. To the future .

# PANORAMA EN SÍNTESIS



El CEO de SeaCube, uno de los mayores arrendadores operativos de contenedores del mundo, Robert Sappio, dijo que para este 2019 ve grandes oportunidades para un crecimiento continuo en el mercado global de transporte de contenedores refrigerados. Este segmento de refrigeradores crecerá más de un cinco por ciento, lo que superará el crecimiento del sector seco. Existen varias tendencias importantes que afectarán este crecimiento, incluidas las oportunidades y los desafíos. Entre las oportunidades están: mayor demanda de alimentos frescos, importados; crecimiento de la población, entre otros. Mientras que los desafíos: retraso en la producción, los riesgos geopolíticos, así como la incertidumbre en torno a las tarifas, siguen siendo una prioridad en varias áreas clave, lo que afecta la planificación y el crecimiento potencial.

En 2018, la venta de petróleo de bunker en el puerto de Rotterdam se redujo de 9.9 millones de metros cúbicos a 9.5 millones de metros cúbicos. En contraste, el rendimiento de Gas Natural Licuado (LNG-por su sigla en inglés) como combustible marino aumentó de 1.500 a 9.500 toneladas. Se espera que el mercado de abastecimiento de LNG en Europa supere los \$ 12 mil millones para 2024. Róterdam organizó su primera operación de abastecimiento de LNG de barco a barco en octubre del año pasado. (adjunte imagen)



## ASOCIACIÓN PANAMEÑA DE AGENCIAS DE CARGA



### CURSOS DE MERCANCÍA PELIGROSA AÉREA

#### CALENDARIO 2019

- 6 al 8 de mayo
- 22 al 24 de julio
- 21 al 23 de octubre





# FUMICONTROL

RESIDENCIAL • COMERCIAL • INDUSTRIAL • BARCOS

## Fumigaciones a Barcos:

- *Contra el Mosquito Aedes Aegyptis*
- *Desratización • Fumigaciones Especiales*
- *Licencia para operar de la Autoridad Marítima de Panamá*

6003-7935 (whatsapp)

[www.fumicontrol.com/pa](http://www.fumicontrol.com/pa)

[ventas@fumicontrol.com](mailto:ventas@fumicontrol.com)

[fumicontrol44@hotmail.com](mailto:fumicontrol44@hotmail.com)

Seriedad, responsabilidad, profesionalismo y

\*buen precio



Contáctenos al

314-1179 / 314-1754 / 314-0576

**E** EXPERT LAB

MÁS QUE UN LABORATORIO...  
SOMOS PARTE DE SU GRUPO!



Acreditación ISO 17025 por el Consejo Nacional de Acreditación del MIC

Autorizados por el Ministerio de Salud y Ministerio de Ambiente.

## LABORATORIO DE MICROBIOLOGÍA DE ALIMENTOS, AGUAS Y AMBIENTE

Servicios:

- Calidad del Agua
- Calidad de Alimentos,
- Verificación de Limpieza
- Verificación de correcto lavado de manos
- Calidad del Aire
- Caracterización de Aguas Residuales
- Capacitaciones
- Auditorias

Teléfonos: 226-6087 / 399-3582 E-mail: [laboratorio@expertlab.co](mailto:laboratorio@expertlab.co)

# EL BOLETIN

## THE BULLETIN

Shipping, Cargo & Logistics Newspaper

Una publicación bilingüe dirigida al Sector Marítimo y Logístico

*¡Punte para mejores negocios!*

Una publicación de  
**Focus Publishing Group**

Tel.: (507) 225-6638 • Fax: (507) 225-0466

E-mail: [elboletin@cwpanama.net](mailto:elboletin@cwpanama.net)

[www.thebulletinpanama.com](http://www.thebulletinpanama.com)

**35**  
Años



# PANORAMA EN SÍNTESIS



Las ventas minoristas de final de 2018 crecieron 2,9 por ciento menos de lo esperado en el mismo período de 2017 a \$ 707.5 mil millones, según informó el pasado mes de febrero National Retail Federation después de que el Departamento de Comercio publicara datos que se habían retrasado casi un mes debido al cierre del gobierno. NRF había pronosticado que el sector minorista en línea crecería entre un 11 por ciento y un 15 por ciento, entre \$ 151.6 mil millones y \$ 157 mil millones.

BIMCO ha propuesto que el Cuarto Estudio de Gases de Efecto Invernadero de Organización Marítima Internacional (OMI) no incluya proyecciones de crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) poco realistas para predecir la demanda futura de transporte, y por lo tanto las emisiones, de la industria naviera. La proyección más pesimista del estudio anterior de un aumento del 250% en las emisiones de CO2 provenientes del transporte marítimo ha demostrado ser totalmente irrealista, dado el desarrollo económico real y proyectado del mundo, dijo Lars Robert Pedersen, Subsecretario general de BIMCO.



[www.buscomejorflete.com](http://www.buscomejorflete.com)

*cotiza tu carga marítima, aérea o terrestre.*





**PANAMA MARITIME XIV**  
WORLD CONFERENCE & EXHIBITION



Taking advantage  
of evolving industry trends  
a GREENER, DIGITAL and AUTONOMOUS  
maritime industry

17<sup>th</sup> - 20<sup>th</sup> MARCH  
PANAMA CITY  
**MEGAPOLIS**  
CONVENTION CENTER

ORGANISERS:

CO - ORGANISERS:



CANAL DE PANAMÁ



# PANORAMA EN SÍNTESIS



## CONTINENTAL HOTEL • PANAMÁ

Hotel Continental, recientemente remodelado, cuenta con una céntrica ubicación en la ciudad de Panamá, a sólo 1 minuto en automóvil de Vía España y a 7 minutos de Cinta Costera. Además, este hotel de 4 estrellas se encuentra a 4,6 km de Centro comercial Albrook y a 1,2 km de la Avenida Balboa. Cuenta con 365 habitaciones con aire acondicionado y televisor LED. Ofrece instalaciones recreativas como piscina al aire libre y gimnasio. Otros servicios de este hotel incluyen conexión a Internet wifi gratis, servicios de conserjería y servicio de celebración de bodas. Puedes moverte fácilmente con el servicio de transporte disponible (de pago), que recorre una distancia de 13.67 millas.

Hutchison Ports PPC, se une un año más al grupo de patrocinadores de Panamá Maritime XIV World Conference & Exhibition 2019, que se llevará a cabo del 17 al 20 de marzo del presente año. Para el equipo de Hutchison Ports PPC, es un orgullo apoyar a que Panamá se convierta en un punto de encuentro para expertos y líderes Mundiales de la Industria Marítima, ratificando el compromiso de posicionar el nombre de nuestro país como uno de los Centros logísticos más importantes del mundo y que apuesta al progreso y desarrollo de la economía Marítima mundial.

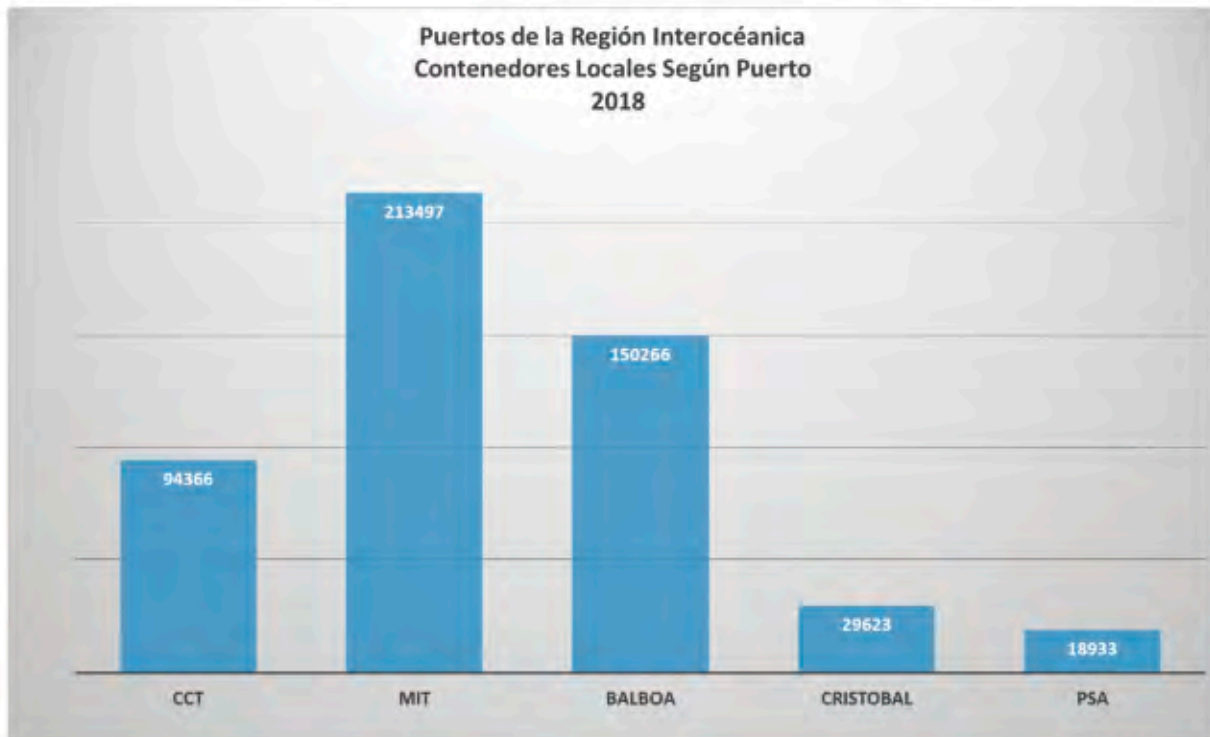
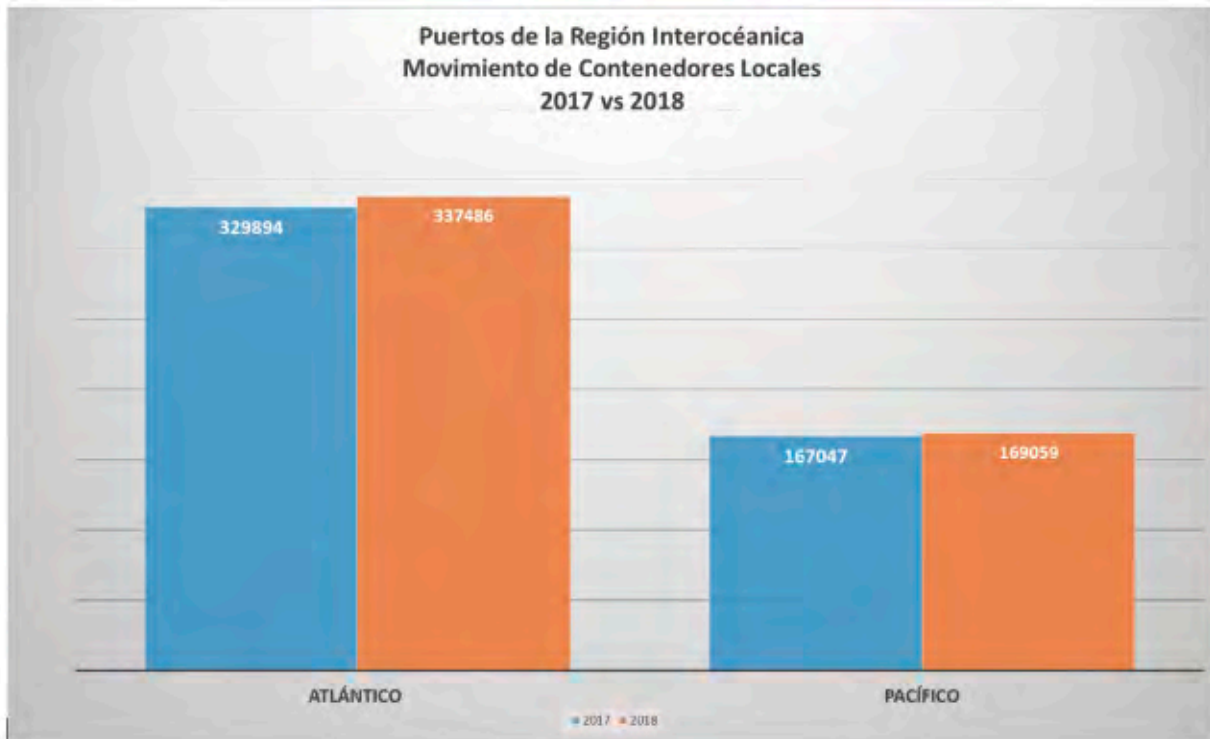


Un solo  en

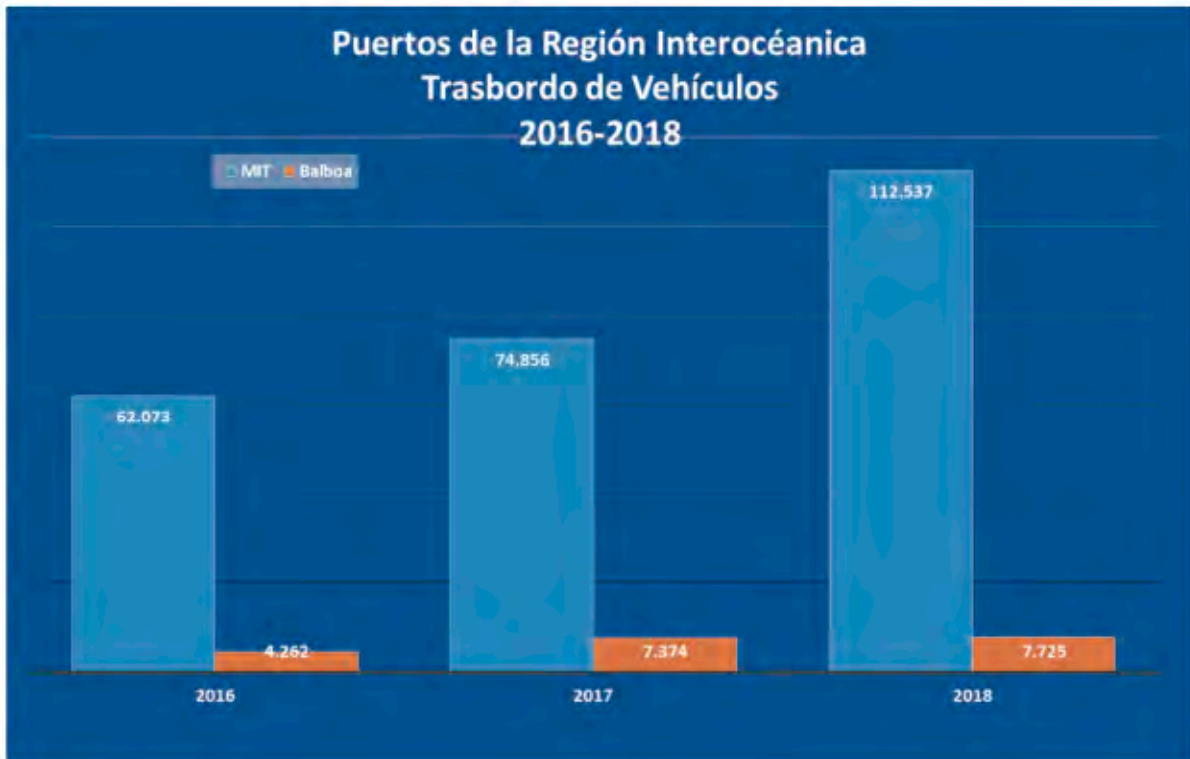
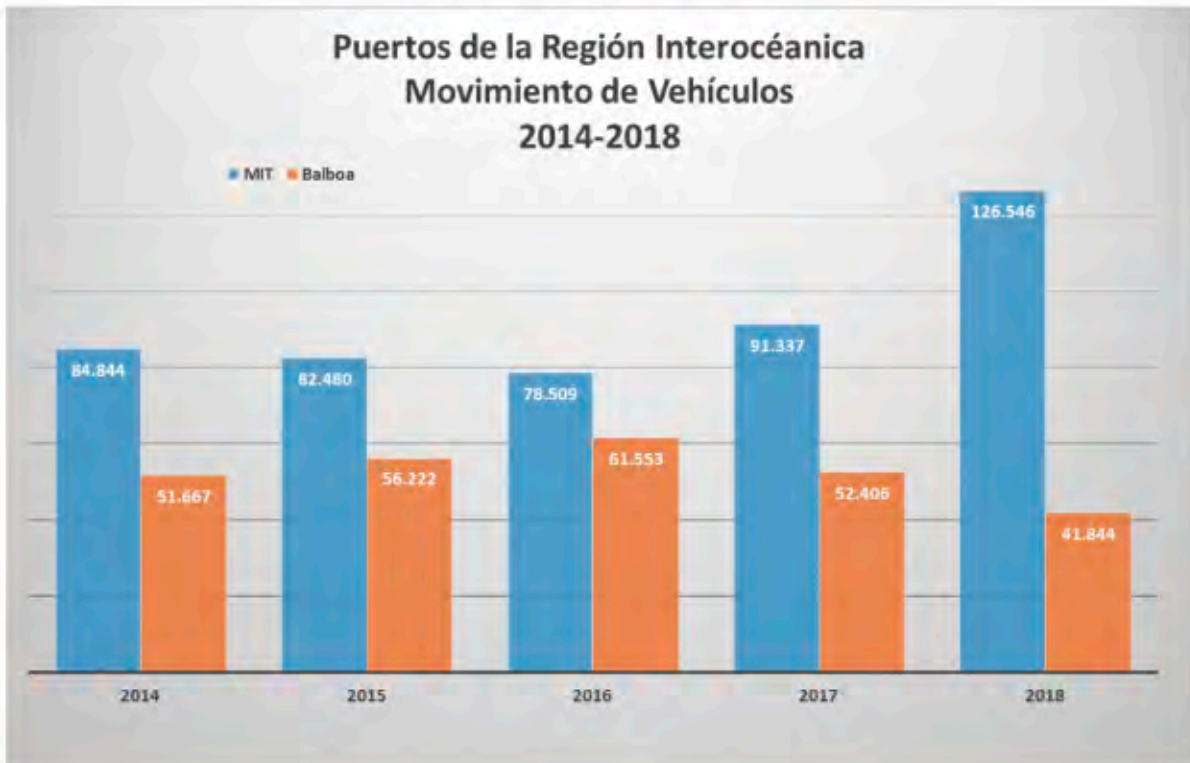
[www.bestfreightsearch.com](http://www.bestfreightsearch.com)

*puedes cotizar tu flete...*

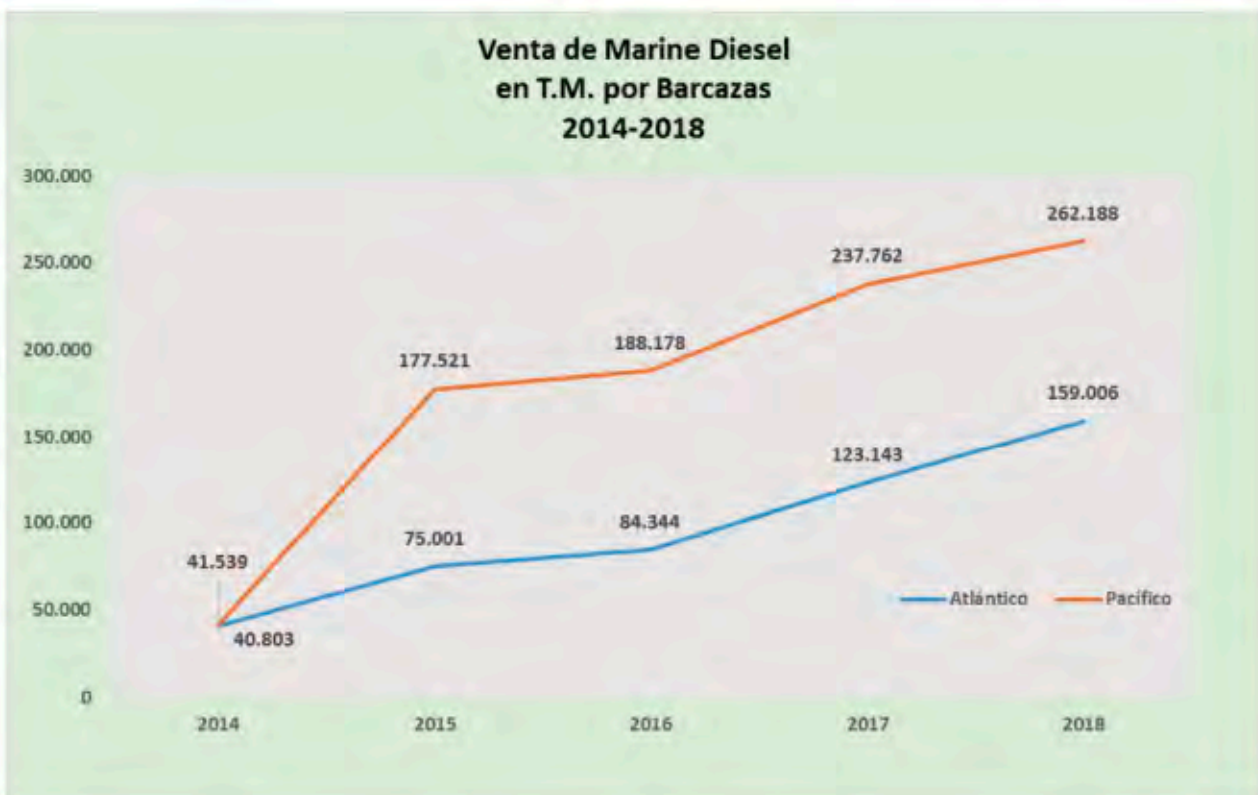
# Gráficas



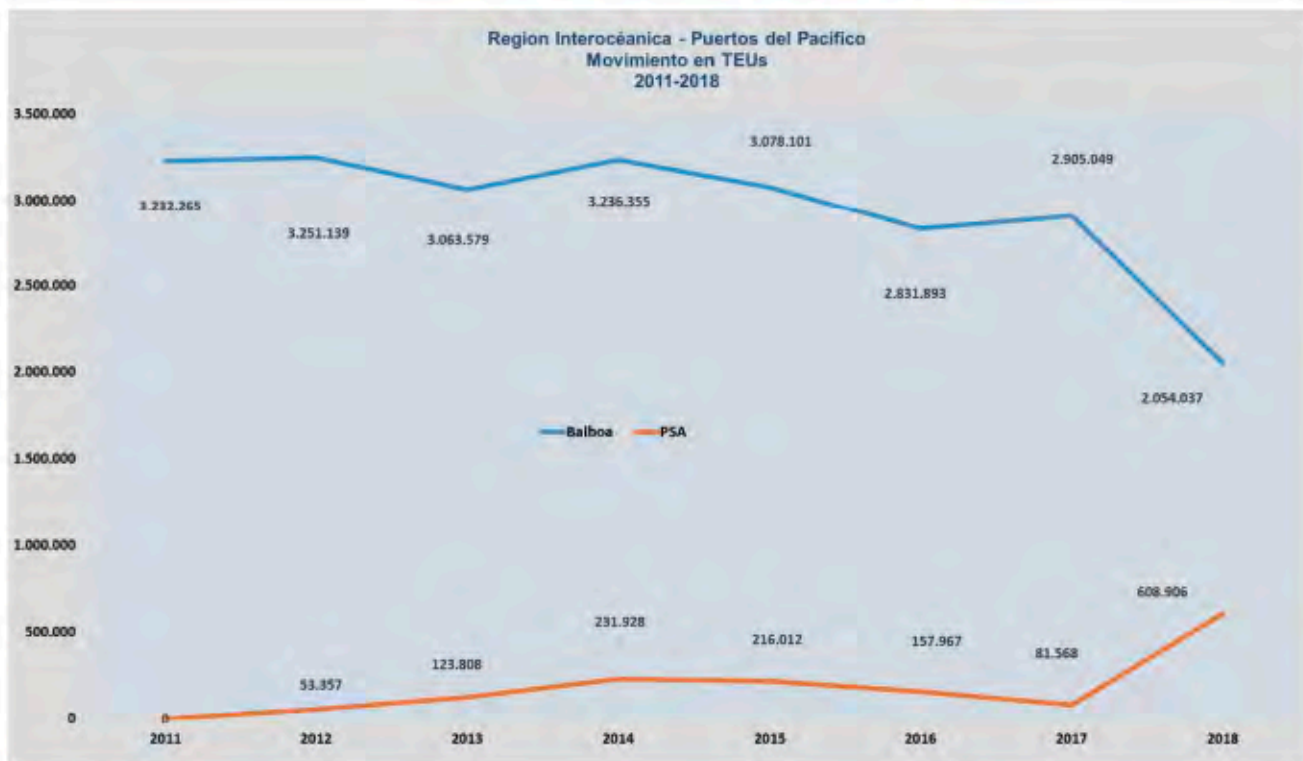
# Gráficas



# Gráficas



# Gráficas



# Enrique Clement



Hoy, le presentamos a nuestra Personalidad Marítima que recae en un panameño oriundo de Boquete y que es un apasionado a la fotografía y a la nueva tecnología de drones, para captar las maravillas del mundo marítimo-portuario panameño. Enrique Clement, presidente del Consejo Empresarial Logístico (COEL), adicional miembro del Comité Consultivo del Gabinete Logístico, Director Suplente en CCIAP y su principal sombrero como Gerente de Servicio al Cliente y de Mercadeo de Manzanillo International Terminal, primer puerto de contenedores privado del país.

Clement, nacido en la ciudad de Panamá, tiene más de 10 años de formar parte de la familia de MIT, donde empezó como asistente para luego ocupar la Gerencia de Servicio al Cliente. Hoy día, está a cargo de la Gerencia de Mercadeo y de Servicio al Cliente.

Nos contó que le encanta cocinar y que su especialidad son los asados y todo lo que tiene que ver con el ahumado a base de leña.

Al preguntarle cómo describiría a un extranjero nuestro país -Panamá, un país para negocios, tranquilo, con un toque de mezcla de culturas que lo hace especial.

Al entrar el mundo marítimo-logístico, Clement resaltó que nuestro país ha sido exitoso en el tema logístico, iniciando desde hace más de 20 años cuando privatizaron los puertos. A través de los años se han ido mejorando muchas cosas, ha habido inversiones importantes, cambios en algunos procesos y como país hemos sabido vender a Panamá para atraer inversionistas.

Se considera una persona positiva y por eso mantiene una actividad objetiva de nuestro sistema portuario-logístico y lo que ofrecemos al mundo que es único. “Hemos visto las dos últimas administraciones interesada en el sector logístico al crear el Gabinete Logístico”, acotó. Pero, esta última administración ha sido la que mayor relevancia le ha dado a nuestro sector.

Según el ejecutivo, lo que falta no es mucho. Los próximos gobiernos deben darle la continuidad a la hoja de ruta.



# Panorama Social



La Cámara Marítima de Panamá (CMP) organizó entre los meses de enero y febrero, conversatorio “Visión Marítima País” con dos de los candidatos presidenciales – José Blandón y Nito Cortizo. La presidenta del gremio, Patricia Velasquez, hizo entrega a cada uno, de la propuesta del gremio para el sector marítimo.





Recientemente, la revista **PANORAMA MARITIMO Y LOGISTICO** realizó un almuerzo de camaradería con amigos y clientes en el restaurante Prime, localizado en la Planta Baja del Hotel Sortis. Fue un momento ameno para conversar sobre el acontecer nacional.

### Hutchison Ports PPC, celebra su evento anual, Veranito PPC.

A esta actividad asistieron más de 150 niños y niñas, hijos de nuestros colaboradores, quienes durante una semana participaron de muchos juegos, disfrutaron de la naturaleza y reforzaron la camaradería y trabajo en equipo



La revista **Panorama Marítimo y Logístico** organizó en días pasados un seminario titulado "Logística Básica", dictado por la Magister Yadira Almengor.

## Directorio Marítimo y Logístico

EMPRESA	TELÉFONO	PAGINA WEB	EMPRESA	TELÉFONO	PAGINA WEB
Altamar Panamá, S.A.	227-3008	<a href="http://www.altamaragency.com">www.altamaragency.com</a>	Manzanillo International Terminal	430-9800	<a href="http://www.mitpan.com">www.mitpan.com</a>
Alpha Maritime Consultants	777-4009		Maersk Panamá, S.A.	206-2202	<a href="http://www.maerskline.com">www.maerskline.com</a>
Autoridad Marítima de Panamá	501-5600	<a href="http://www.amp.gob.pa">www.amp.gob.pa</a>	Marine Brokers	263-2199	<a href="http://www.mbtmpa.com">www.mbtmpa.com</a>
ARCONM	6480-9639	<a href="http://www.arconm.com">www.arconm.com</a>	Meyers	294-5068	<a href="http://www.meyersgrp.com">www.meyersgrp.com</a>
Associated Steamship Agents	211-9400	<a href="http://www.shipsagent.com">www.shipsagent.com</a>	Michelin Panama Corp	831-2750	
ABB	209-5400	<a href="http://www.abb.com">www.abb.com</a>	Monjasa	202-5231	<a href="http://www.monjasa.com">www.monjasa.com</a>
Agunsa	269-6325		M. George & Asociados	209-0270	<a href="http://www.mgeorgeattorneys.com">www.mgeorgeattorneys.com</a>
Bauer	317-6078	<a href="http://www.bauerpanama.com.pa">www.bauerpanama.com.pa</a>	MOL Panamá, S.A.	269-8234	<a href="http://www.molpower.com">www.molpower.com</a>
Barwil Agencies	263-7755	<a href="http://www.barwilunitor.com">www.barwilunitor.com</a>	Naves Supply	232-5415	<a href="http://www.navessupplypanama.com">www.navessupplypanama.com</a>
Boyd Steamship Corp.	263-6311	<a href="http://www.boydsteamship.com">www.boydsteamship.com</a>	Nolkata Marine	385-0063	<a href="http://www.nolkatamarine.com">www.nolkatamarine.com</a>
Bless Group, S.A.	830-5031	<a href="http://www.blessgroup.net">www.blessgroup.net</a>	Norton Lilly Intl	304-4600	<a href="http://www.norton-lilly.com.pa">www.norton-lilly.com.pa</a>
Camarena, Morales & Vega	269-0166	<a href="http://www.camarenamoralesyvegabogados.com">www.camarenamoralesyvegabogados.com</a>	Colon Oil	430-7330	<a href="http://www.oiltanking.com">www.oiltanking.com</a>
C.B.Fenton & Co	314-1013	<a href="http://www.cbffenton.com">www.cbffenton.com</a>	Ocean Pollution Control	317-6864	<a href="http://grupo-opc.com/">http://grupo-opc.com/</a>
Capital Pacifico	306-5810	<a href="http://www.capitalpacifico.net/es/">www.capitalpacifico.net/es/</a>	Parque de Servicios Ambientales	397-6846	<a href="http://www.pasapanama.com">www.pasapanama.com</a>
Canal Movers & Logistics Corp	232-5189	<a href="http://www.canalmovers.com">www.canalmovers.com</a>	Parque Logístico de Panamá	294-7280	<a href="http://www.plp.com.pa">www.plp.com.pa</a>
Carreira-Pitti, P.C	307-1600	<a href="http://www.carreirapitti.com">www.carreirapitti.com</a>	Panama Life Boat	228-3012	
Centenario & CO	6676-1376	<a href="http://www.centenarioconsulting.com">www.centenarioconsulting.com</a>	PTY Ship Suppliers	8389806	<a href="http://www.ptyss.com.pa">www.ptyss.com.pa</a>
Cosco Panama Maritime, S.A.	223-9903	<a href="http://www.cosco.com">www.cosco.com</a>	Panama Canal Railway Company	317-6070	<a href="http://www.panarail.com">www.panarail.com</a>
Colon Container Terminal	430-9500	<a href="http://www.cct-pa.com">www.cct-pa.com</a>	Panama Ports Company	232-6025	<a href="http://www.ppc.com.pa">www.ppc.com.pa</a>
CHUBB	205-0400	<a href="http://www.chubb.com/pa">www.chubb.com/pa</a>	Pan Canal Shipping Agency	269-6300	
De Castro & Robles	263-6622	<a href="http://www.decastro-robles.com">www.decastro-robles.com</a>	Panapark	263-3697	<a href="http://www.panaparkfreezone.com">www.panaparkfreezone.com</a>
DHL Global Forwarding	290-8900	<a href="http://www.dhl.com">www.dhl.com</a>	Panama Tanshipment Group (PTG)		<a href="http://www.ptg.com.pa">www.ptg.com.pa</a>
Estela Shipping	832-0834	<a href="http://www.estelashipping.net">www.estelashipping.net</a>	Patton, Moreno & Asvat	306-9600	<a href="http://www.pmalawyers.com">www.pmalawyers.com</a>
FumiControl	314-1179/1754	<a href="http://www.fumicontrol.com/pa">www.fumicontrol.com/pa</a>	Petroamerica Terminal, S.A.	316-4000	<a href="http://www.patsa.com.pa">www.patsa.com.pa</a>
Georgia Tech Panama		<a href="http://www.gatech.pa">www.gatech.pa</a>	Pier 17	360-1600	<a href="http://www.pier17group.com">www.pier17group.com</a>
Gianfranco Agency	228-3012	<a href="http://www.gianfrancoagency.com">www.gianfrancoagency.com</a>	Probroker	270-7190	
Hoegh	282-5700	<a href="http://www.hoegh.com">www.hoegh.com</a>	PSA	378-3800	<a href="http://www.psa.com.pa">www.psa.com.pa</a>
Inchape Shipping	279-4100	<a href="http://www.is.shipping.com">www.is.shipping.com</a>	RODA	430-2525	<a href="http://www.roda.com.pa">www.roda.com.pa</a>
Infreserve Panama	271-6300	<a href="http://www.infreserve.com">www.infreserve.com</a>	ROKA	391-6605	<a href="http://www.rokapanama.com">www.rokapanama.com</a>
Ingeniería Continental, S.A.	211-1824	<a href="http://www.iconsanet.com">www.iconsanet.com</a>	Servicios Industriales Marítimos SIASA	228-1019	
Inspectorate	314-1665	<a href="http://www.bureauveritas.com">www.bureauveritas.com</a>	Sea Cargo, S.A.	360-5900	<a href="http://www.seaboardmarine.com">www.seaboardmarine.com</a>
IME	314-1756	<a href="http://www.ime.com.pa">www.ime.com.pa</a>	SETIMSA	216-6024	<a href="http://www.gruposetimsa.com">www.gruposetimsa.com</a>
Interoceanic Cargo Carrier Panamá, S.A.	223-2581	<a href="http://www.ioccpan.com.pa">www.ioccpan.com.pa</a>	SOPISCO	430 3010	<a href="http://www.sopiscoppanama.com.pa">www.sopiscoppanama.com.pa</a>
International Freight Services (Panamá)	271-6300	<a href="http://www.infreserve.com">www.infreserve.com</a>	Stward Corporation		<a href="http://www.stwards.com">www.stwards.com</a>
International Freight Shipment	261-8133	<a href="http://www.ifshipment.com">www.ifshipment.com</a>	Talleres Industriales	445-10-44	<a href="http://www.talleresindustriales.com">www.talleresindustriales.com</a>
International Supply Services	275-7550	<a href="http://www.isspanama.com">www.isspanama.com</a>	Trucking Logistics Company (TLC)	430-3663	
Intermaritime Group	226-0530	<a href="http://www.intermaritimeservices.com">www.intermaritimeservices.com</a>	Torrijos & Asociados	226-6555	<a href="http://www.torrijos-asociados.com">www.torrijos-asociados.com</a>
Jan de Nul Panamá	314-1859	<a href="http://www.jandenui.com">www.jandenui.com</a>	Universidad Marítima Intl de Panamá	314-1538	<a href="http://www.umip.ac.com">www.umip.ac.com</a>
Josen Premium	6641 0299	<a href="http://www.josenpremium.com">www.josenpremium.com</a>	Unity Ducret		<a href="mailto:asesores@unityducret.com">asesores@unityducret.com</a>
La Casa de las Baterías		<a href="http://www.casabat.com">www.casabat.com</a>	UP Cargo	236-4664	<a href="http://www.upcargo.com">www.upcargo.com</a>
Macosnar Corporation	279-0145	<a href="http://www.macosnar.com">www.macosnar.com</a>	Unión Nacional de Corredores de Aduanas de Panamá	393-6090	
Marine Broker and Technical Management Inc	263-6044	<a href="http://www.mbtmpa.com">www.mbtmpa.com</a>	Vital Oxide	260-7798	
Marportmad Group	398-3017	<a href="http://www.marportmadgroup.com">www.marportmadgroup.com</a>	Wakefield	838-9808	<a href="http://www.wakefieldme.com">www.wakefieldme.com</a>
Mc Clarens Panama	202-2222		World Clean International	222-2324	
MAXUM OIL	314-1607/1608	<a href="http://www.maxumoil.com">www.maxumoil.com</a>	2 Ocean Marine Services	314-1123	<a href="http://www.2oceanmarine.com">www.2oceanmarine.com</a>
Maxindustrias	224-5050	<a href="http://www.max-industrias.com">www.max-industrias.com</a>	Van Oord	397-6992	<a href="http://www.vanoord.com">www.vanoord.com</a>
Marine Surveyors Bureau	315-1156	<a href="http://www.msbsurveyors.com">www.msbsurveyors.com</a>	Xpress Feeder	214-6321	<a href="http://www.x-pressfeeders.com">www.x-pressfeeders.com</a>

# TRANSFORMAMOS TU NEGOCIO DE LOCAL A INTERNACIONAL



YA SEA PARA EXPORTAR O IMPORTAR, ESTAMOS  
AQUÍ PARA AYUDARTE. CONTÁCTANOS.



*Un puerto colonense, sirviendo a Panamá y al mundo.*



Mantenimiento & Construcciones, S.A.

[www.mcsapanama.com](http://www.mcsapanama.com)



Especialistas en izaje pesado, fabricación, transporte, instalación de estructuras y mucho más. Además participamos en la instalación de las nuevas compuertas del canal ampliado.

Empresa líder en la región.  
**14**  
Años  
de experiencia.

Agentes Autorizados para:



24/7/365 Al servicio de Panamá y El Mundo

