

PANORAMA MARITIMO Y LOGISTICO



SOLUCIONES A LA MEDIDA DE SUS NECESIDADES

dhl.com.pa



DHL Global Forwarding le brinda soluciones para su cadena de suministros, es lo suficientemente grande para ofrecerle transportar su carga hacia cualquier destino por vía aérea, marítima, terrestre y a la vez, capaz de brindar a sus clientes la atención personal que necesitan.



MARES DE LOGROS PANAMEÑOS

Gracias al esfuerzo, dedicación y talento de miles de panameños que han trabajado en nuestros puertos, hoy celebramos 20 años llenos de logros y orgullos compartidos.



PANAPARK
FREE ZONE

LA ZONA FRANCA PRIVADA MÁS GRANDE DE PANAMÁ



Exento de impuestos y aranceles



A solo 6 kms del Aeropuerto Internacional de Tocumen con acceso directo a los puertos del Pacífico y Atlántico



Beneficios Laborales y Migratorios



Naves Industriales, lotes servidos con edificaciones a su medida, para venta y arrendamiento

Torre Global Bank, Calle 50,
Piso 17, Oficina 1710 Panamá
Tel: +507 6582 3009
+507 263 3697
+507 263 7699
ventas@coinla.net

Síguenos    @panaparkfreezone
www.panaparkfreezone.com

DESARROLLADO POR:
Consorcio Industrial de las Americas S.A



CONTENIDO / CONTENT

8 **Una Nueva Realidad Como la industria de las navieras afectará las terminales**

*A New Reality
How Liner Industry Consolidation
Will Affect Terminals*

14 **Relaciones Panamá y China Inversiones en Parque Logístico**

*Panama-China relations
Investments in Logistics Park*

17 **Panamá y la Ruta de la Seda**

*Panama
and the Silk Road*

21 **Oportunidades y Desafíos de la Bandera panameña**

*Opportunities and challenges of
Panamanian Flag*

26 **La Oferta Marítima y Logística de Panamá para el mundo**

*Panama's Maritime and Logistics
offer to the world*

41 **2017 - Año de la Recuperación de Carga**

*2017 - Year of cargo
recovery*

49 **Panamá avanza en su modernización de su plataforma tecnológica**

*Panama moving ahead with
its modern tech platform*

52 **Estrategia Logística Nacional de Panamá 2030**

*National Logistics Strategy
of Panama 2030*



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,
Curundú, Panamá.
Tel: 507-314-1607 / 1608 / 1609
F.O. Box 0843-03119 Ancón, Panamá



Gianfranco Agency, S.A.

Our Services:

Shipping Agency

- ✓ Panama Canal and Local Ports
- ✓ Crew Handling and Transportation
- ✓ Launch Service
- ✓ Ship Chandler
- ✓ PCSOPEP
- ✓ LSDO & MGO Supplier

Cargo Logistics

- ✓ Warehousing and Distribution
- ✓ Import and Export
- ✓ Sea freight/Air freight /Inland freight
- ✓ Custom Brokerage
- ✓ Trucking Service
- ✓ Forklift Service

Our Offices:



GIANFRANCO AGENCY, S.A. - MAIN OFFICE
WILLIAMSON PLACE, LA BOCA STREET
LOCAL 748 A
BALBOA PANAMA
OFFICE: (507) 228-3012
operaciones@gianfrancoagency.com



GIANFRANCO AGENCY, S.A. - WAREHOUSE
PANAMERICA CORPORATE CENTER
BUILDING 9100, OFFICE 1
HOWARD, PANAMA PACIFICO
OFFICE: (507) 316-2206
logistica@gianfrancoagency.com

www.gianfrancoagency.com



CHILE SERVICE MANAGEMENT PANAMA

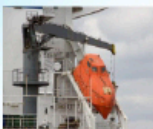
Panama Lifeboat Services, S.A.

Chile Services Management Panama, S.A.

Lifeboat and Davits inspections



Panama offers what you need...



Approved by



Members:



Recognized by:



Certified by:

For full contact details enter our website:

www.panamalifeboat.com



Michell De La Ossa
Directora

Créditos

Diseño de logo de Revista
Fernando Alfonso Gutiérrez V.

Diseño y diagramación
Rogelio Nuñez

Traductor:
Michele de Ellis

Colaboradores:
Rommel Troetsch
Michael Kristensen

Impresión:
Master Litho

Teléfono:
314-0363 / 6672-1097

E-mail:
midelaos@yahoo.com
mdelaossa@cableonda.net

Distribución: Inserción en las suscripciones de Capital Financiero, Ferrocarril de Panamá, Asociación de Usuarios de la Zona Libre de Colón, 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.

Bienvenidos a nuestra tercera y última edición de Panorama Marítimo y Logístico para este 2017, dándole cobertura a importantes temas como son: la relación diplomática y comercial de Panamá con China Continental y sus repercusiones en el registro panameño como también en la atracción de inversiones no sólo para el país sino la región.

Pero, esta tercera edición del año tiene algo especial hemos decidido presentarle la Oferta Logística y Marítima de Panamá para el mundo. Esta edición estará presente en TOC Américas a celebrarse en Lima, Perú como también en importantes eventos en Panamá.

Este 2017 ha sido un año interesante a cumplirse un año de operación completa del Canal ampliado, donde constantemente se rompe el record de portacontenedores con mayor capacidad que cruzan la ruta en busca de economía de escalas.

El potencial marítimo y logístico de Panamá es enorme, sólo requiere de la alineación de todos los componentes para consolidar su posición de #1 en la región y uno de los más importantes del mundo.

Agradecemos a nuestros anunciantes y lectores por otro año más preferencia y confianza en nuestra oferta. Los esperamos el próximo año con más de Panorama Marítimo y Logístico.

Welcome to our third and last edition of Panorama Marítimo y Logístico for this year 2017, covering important subjects such as: the diplomatic and commercial relationship with China and its repercussions in the Panamanian registry and also the investment capture not only for the country but for the region.

But this third edition has something special as we decided to deliver the Logistics and maritime offer from Panama to the world. This edition will be available in TOC Americas to be celebrated in Lima, Perú and also in important events in Panama.

Year 2017 has been an interesting year as we completed one year of full operation of the widened Canal, where constantly the container record is surpassed with a higher amount of container vessels crossing the route looking for economies of scale.

The maritime and logistics potential of Panama is huge, it only requires to align all components in order to consolidate a position #1 in the region and one of the most important in the world.

We thank our sponsors and readers for another year of trust and preference in our offer. We look forward to a 2018 with more interesting articles of Panorama Marítimo y Logístico.

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

La revista Panorama Marítimo y Logístico es producida por Producciones Midelaos para la República de Panamá.



Marine Consultants,
Surveys & Naval Register

www.macosnar.com

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

Phone: +507 279-0145 • Fax: +507 236-4591 e-mail: depto_tecnico@macosnar.com / gerencia@macosnar.com



PSA PANAMA



 **PSA PANAMA**
www.psa.com.pa

***Crecemos con Panamá para promover
el comercio mundial desde el corazón
de las américas.***

PSA Panama International Terminal, S.A.
Former Rodman Naval Base | Harder Road, Cocoli, Arraijan | Republic of Panama



Alliance Comparison

Company	Fleet Data				Market Shares			
	Existing Fleet		Order Book		Total	Atlantic	Pacific	Asia Europe
	Ships	kTEU	Ships	kTEU				
2M	1,316	7,362	50	577	35.3%	42.2%	24.0%	38.0%
Ocean Alliance	1,068	5,650	91	1,162	27.1%	17.0%	40.5%	34.9%
THE Alliance	579	3,621	29	438	17.4%	31.9%	26.3%	18.9%
The Others	299	917	20	157	4.4%	3.2%	6.2%	1.0%

Una Nueva Realidad Como la industria de las navieras afectará las terminales

A New Reality How Liner Industry Consolidation Will Affect Terminals



Por / by
Michael Kristensen
President CK Americas

La industria de las líneas continúa consolidándose. El Ocean Network Express obtuvo su nombre, Maersk Line está cada vez más cerca de absorber Hamburg Sud y Cosco está comprando OOCL por USD6.3 billones. Hay más en el camino!

La formación de alianzas ha sido una alternativa para adquisiciones y fusiones hasta ahora pero puede haber alcanzado los límites de lo que las autoridades de la competencia van a aceptar. La alianza más grande tiene 2 veces el tamaño de la más pequeña en los intercambios comerciales Trans-Atlántico y Asia-Europa. Esto puede complicar los intentos de alianzas en el futuro, al menos si involucra un cambio en las alianzas. Sí, los cambios en las alianzas pueden ser más atractivos que otra bancarrota estilo Hanjin.

Hyundai, Yang Ming y ZIM no tienen la escala para el negocio global en el que se encuentran hoy. Qué tal que Hyundai cuidadosamente se retira de los comercios este-oeste? El negocio ahora se mueve en redes de 2M de todas

The liner industry is continuing its consolidation. The Ocean Network Express got its name, Maersk Line is getting closer to absorb Hamburg Sud and Cosco is buying OOCL for USD 6.3 Billion. There is more to come!

Alliance formation has been an alternative to acquisitions and mergers up until now but it may have reached the limits of what competition authorities will accept. The largest alliance is now 2 times the size of the smallest alliance on Trans-Atlantic and Asia-Europe trades, 1.5 times on the Trans-Pacific. This could also complicate future acquisition attempts, at least if it involves a shift in alliances. Yet, alliance shifts may be more attractive than another Hanjin-style bankruptcy.

Hyundai, Yang Ming and ZIM does not have the scale for the global business they are now in. What if Hyundai quietly retreated from east-west trades? The business now moves on 2M network anyway. Yang Ming could be sold off to Evergreen. The companies come from the opposite sides of Taiwanese politics but still may be an alternative to subsi-



WE'VE GOT IT COVERED

Höegh Autoliners Shortsea Americas covers more than 20 destinations. Through hubs in Kingston, Jamaica and Pointe-à-Pitre, Guadeloupe we connect with our deepsea vessels to or from China, Korea, Japan, Europe and the Middle East.

THE MOST COMPREHENSIVE RORO NETWORK IN THE REGION WITH ACCESS TO THE WORLD



HÖEGH AUTOLINERS

www.hoeghautoliners.com/our-services/shortsea-services

Höegh Autoliners Shortsea Americas, Paseo del Mar y Boulevard Costa del Este, Edificio Capital Plaza, piso 6, Oficina 601, Panama, Republica de Panama
Tel: +507 282 5700 Email: sales.hasa@hoegh.com

formas. Yang Ming pudo ser vendido a Evergreen. Las compañías vienen de los lados opuestos de la política Taiwanesa pero aún pueden ser una alternativa de subsidios. A ZIM se le dificulta encontrar un partido pero puede realmente crear un nicho rentable fuera de las alianzas? PIL – con USD 2.6 billones de deuda y ataduras a Cosco – puede ser el siguiente objetivo. Wan Hai puede retirar su núcleo en el comercio interno de Asia.

En las Americas, otra forma de consolidación está aún por venir. La expansión del Canal de Panamá ha visto el despliegue de un tonelaje mayor en muchos comercios claves pero hay efectos significativos de sinergias que recoger entre las redes este-oeste y norte-sur y las alianzas regionales.

La concentración del negocio significa que una terminal tendrá menos líneas como clientes y algunos de ellos no tendrán todo o mucho poder de decisión cuando escogen las terminales donde llegar. Algunas decisiones son hechas servicio por servicio pero cada vez más las líneas concentran sus volúmenes en una sola terminal, para obtener diferentes beneficios, y otra tendencia son los contratos a más largo plazo. Una terminal puede tener solo 2-5 oportunidades cada 1-5 años para asegurar negocios. Agregue a esto un mercado con crecimiento lento y la adición –en algunos mercados– de una significativa nueva capacidad y es claro que las apuestas son más altas que nunca.

Esta nueva realidad llama – grita – por estrategias de sinergias de negocios muy diferentes de las que hicieron exitosas a las terminales en el pasado. No hay una estrategia de una-talla-le queda-a todos porque cada terminal es única y tiene diferentes oportunidades y limitaciones pero la clave es un continuo re-balance del negocio para asegurar la mayor utilización de los activos, y los precios más altos posibles, con el costo más bajo posible, a través del tiempo.

No hay nada nuevo en esos objetivos básicos para una terminal pero la nueva realidad clama cambios en la ejecución, balance y priorización.

La utilización de activos es por supuesto, importante pero generalmente está limitada por cómo una terminal se define a si misma. Una terminal de contenedores se puede definir

dies. ZIM is difficult to find a match for but can they really carve out a profitable niche outside the alliances? PIL – with USD 2.6 Billion debt and ties to Cosco – could be the next acquisition target. Wan Hai could retreat to its core Intra-Asia trade.

In the Americas, another form of consolidation has still to come. The Panama Canal expansion have seen the deployment of larger tonnage on several key trades but there are significant synergy effects to reap between east-west and north-south networks. This in turn require a closer alignment between east-west and regional alliances.

The business concentration means a terminal will have fewer shipping lines as clients and some of those will not have full or even much decision power when selecting terminals. Some decisions are made service by service but increasingly the shipping lines are concentrating all their volumes on a single terminal, to reap different benefits, and another trend is longer-term contracting. A terminal may thus only have 2 – 5 opportunities every 1-5 years to secure business. Add to this a market with slowing growth and the addition of – in some markets – significant new capacity and it is clear that the stakes are higher than ever.

This new reality calls – screams out – for very different business strategies than the ones that have made terminals successful in the past. There is no one-size-fits-all strategy as each terminal is unique and has different opportunities and limitations but the key is a continuous re-balancing of the business to ensure the highest asset utilization, at the highest possible prices, with the lowest possible cost, over time.

There is nothing new in those basic objectives for a terminal but the new reality calls for some changes in execution, balancing and prioritization.

Asset utilization is of course important but is often limited by how a terminal define itself. A container terminal may define itself as a facility transferring containers between a ship and truck or train. This is the lowest point in the value chain. It may also look for other ways to optimize revenue/margin per invested dollar through diversifying into higher value-adding logistics services, or into different cargo segments. There is significant unused capacity in most



**Ship
Elevator
Services**

24/7 ON DUTY: +507 69988829 - MARINE@ALFATECPTY.COM
WWW.ALFATEC-ELEVATOR.COM



MAINTENANCE, REPAIR, INSPECTIONS, TESTING AND CERTIFICATIONS FOR ALL TYPES OF MARINE ELEVATORS



Ofrecemos soluciones a todas las necesidades de su empresa



FLOTAS



TRACCIÓN



RESPALDO

***Especializados en Sistemas de Respaldo de Energía,
baterías para flotas y equipos de tracción***

Flotas:

Tel.: 322-3301

jefe.flota@casabat.com

Tracción:

Tel.: 322-3321

asistente.ingenieria@casabat.com

Respaldo:

Tel.: 322-3334

sistemas.respaldo@casabat.com

www.casabat.com

la Casa de las Baterías
Tu solución en baterías

a sí misma como una facilidad de transfiere contenedores entre un barco y un camión o tren. Este es el punto más bajo en la cadena de valor. También se pueden buscar otras formas para optimizar el margen de ingresos por dólar invertido a través de la diversificación de servicios logísticos de valor agregado, o en diferentes segmentos de carga. Hay una significativa capacidad no usada en la mayoría de las terminales y se puede conseguir un mayor valor identificando los volúmenes coincidentes. La nueva realidad opta por una visualización más amplia en cuanto a cómo puede utilizarse una terminal.

Precio más alto es otra parte obvia de una fórmula exitosa pero puede no contar con la atención que se merece. Primero, una falta de segmentación generalmente lleva a un precio que no tolera – o trabaja en contra – de otros objetivos. Segundo, una visión todo-o-nada deja poco espacio para matices y se enfocan entonces típicamente en mantener las tarifas existentes y minimizar la reducción de las mismas. La nueva realidad requiere una estrategia de precios matizada, apoyada en la utilización de activos, y una segmentación sofisticada que muestre dónde las tarifas puedan subir, o bajar.

Costo más bajo generalmente es un área de enfoque solamente cuando los márgenes o la utilización va bajando. Puede ser siempre un área de enfoque pero no lo es. Debe ser balanceada contra otros objetivos, con el objetivo de optimizar el resultado final a través del tiempo. Cualquier terminal debe tener una intención sistemática hacia la erosión de costos.

Todos los objetivos anterior requieren un balance entre ellos, y estar balanceados para optimizar los resultados a lo largo del tiempo.

La respuesta convencional es resolver el aquí-y-ahora y asegurar un contrato –generalmente a precios reducidos– para mejorar en el corto plazo el desempeño, pero la nueva realidad sugiere cambios. La industria de las líneas se está consolidando en diferentes formas, el mercado está viendo un crecimiento modesto y un número de locaciones han añadido nueva capacidad para que la oferta y la demanda estén en balance. Es hora de permitir visiones matizadas en la estrategia, re-balancear los objetivos y re-definir lo que una terminal “es”.

terminals and major value can be created identifying matching volumes. The new reality calls for a broader view on how a terminal can be utilized.

Highest Price is another obvious part of the successful formula but it may not get the attention it deserves. First, a lack of segmentation often leads to pricing that does not support – or even work against – other objectives. Second, an all-or-nothing view leaves little room for nuances and focus then typically is on maintain existing tariffs or minimize tariff reductions. The new reality requires a nuanced pricing strategy, in support of asset utilization, and sophisticated segmentation showing where tariffs may go up, and down.

Lowest Cost often becomes a focus area only when margins or utilization is going down. It should always be a focus area but it is not. It should be balanced against other objectives, with the aim of optimizing the bottom-line, over time. Any terminal should have a systematic approach to continuous cost erosion.

All above objectives requires a balance between them, and balanced to optimize results over time.

The conventional response is to resolve the here-and-now and secure a contract – often at reduced prices – to bring short-term improved performance but the new reality calls for changes. The liner industry is consolidating in different ways, the market is seeing modest growth and a number of locations have added new capacity so the supply/demand balance. It is time to allow nuanced views into the strategy, to re-balance objectives and re-define what a terminal “is”.



PANAMÁ - GUATEMALA - NICARAGUA - EL SALVADOR - TRINIDAD Y TOBAGO - COSTA RICA - REPÚBLICA DOMINICANA - HONDURAS - PUERTO RICO

NEUTRAL LOGISTICS SERVICES

Contáctenos a +507 360-1600 / info@pier17group.com



pier17group.com

Member of

CARGO
Alliance

Nuevos refuerzos

FORTALECEN NUESTRO LINE UP



LÍNEA
AMBIENTAL



LÍNEA DE
LOGÍSTICA Y
DISTRIBUCIÓN



LÍNEA DE
CONSTRUCCIÓN



NUEVA LÍNEA
AEROPORTUARIA



LÍNEA DE
MONTACARGAS



Order Picker



Towing Tractor

Utilizado por más de 15
aerolíneas en el mundo.

RICARDO PEREZ, S.A.
INDUSTRIAL

Twitter Facebook Instagram RicardoPerezSA • www.toyotarp.com

24/7 24 HORAS

Recepción de taller para camiones
Hino para taller en Milla 8



**Juntos
Impulsamos
Tu Negocio**

Para mayor información: rpsa-industrial@toyotarp.com

Relaciones Panamá y China Inversiones en Parque Logístico

Panama-China relations Investments in Logistics Park

Por / by
Editorial Panorama Marítimo y Logístico

El pasado mes de Junio, el Gobierno de Panamá anunció el establecimiento de relaciones diplomáticas con China, país que es el principal exportador del mundo y considerado como una potencia económica. Esta decisión fue acogida con beneplácito por importantes figuras del acontecer económico y político del país.

El presidente honorario de la Asociación de Zonas Francas de las Américas, el colombiano Martín Araujo Ibarra, destacó la importancia de la relación China con la región, señalando que ese país asiático es el principal exportador del mundo y que Estados Unidos ha amenazado a éste con aumentarle los impuestos de introducción debido al déficit comercial que enfrenta la nación nortea.

Los chinos muy inteligentemente están buscando países con acuerdos blandos de comercio exterior con los Estados Unidos para terminar sus productos, explicó Araujo Ibarra, porque con esta acción se estarían ahorrando el altísimo impuesto de importación que le impondrá Estados Unidos a sus exportaciones.

Otro de los beneficios de esa relación que estaría mucho más cerca al mercado norteamericano, lo que implica costos logísticos más bajos. A países como Panamá, Colombia y Perú que tienen balanzas favorables a los Estados Unidos, la administración Trump no los va a tocar.

This past June 2017, the Panamanian government announced the establishment of diplomatic relations with China, the main exporter of the world and considered as an economic power. This decision was very welcome by important economic and politic figures of the country.

The honorary president of the Free Zone Associations of the Americas, the Colombian Martin Araujo Ibarra, mentioned the importance of the relation of China in the region, saying that this Asian country is the main exporter in the world and that the United States has threatened it with increasing introduction taxes due to the commercial deficit being experimented by the US.

The Chinese are smartly searching countries with soft foreign commerce agreements with the US to finish their products, explained Araujo Ibarra, because with this action they are saving the very high introduction taxes imposed by the US to their exports.

Other benefit of this relation is that it would be a lot closer to the North American market, which implies lower logistics costs. Countries like Panama, Colombia and Peru with favorable scales to the United States, will not be touched by the Trump administration.

Colombia, Peru and Panama have commercial agreements with rules which favour the Free Zones. He said that there are

20 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.



Lifting Latin America

As Latin America's fastest growing port operator, we have the ports and people to help you succeed.

APM Terminals operates ports in Callao, Peru; Lazaro Cardenas and Yucatan, Mexico; Quetzal, Guatemala; Buenaventura and Cartagena, Colombia; Pecem, Santos and Itajai, Brazil; Buenos Aires, Argentina; and in 2019 a new port in Moin, Costa Rica.

Contact us today to see how we can lift your business in Latin America.

www.apmterminals.com

Walter Joos, Head of Commercial
APM Terminals Latin America
Panama City, Panama
Walter.Joos@apmterminals.com

 Lifting Global Trade.
APM TERMINALS

Tanto Colombia, Perú y Panamá tiene acuerdos comerciales nuevos con reglas de origen que favorecen a las zonas francas. Acotó que son pocos los países del mundo cerca de los Estados Unidos con estos acuerdos. "Habrá nuevas posibilidades".

En la última cumbre China-América Latina realizada en octubre de 2016 se anunció las nuevas inversiones de China hacia la región por un monto de \$220 mil millones en Zonas Francas para centros de manufactura en Latinoamérica con destinos a los principales mercados mundiales.

"Panamá tiene una gran ventaja y un gran reto porque se había posicionado en la logística pero no en la manufactura de valor agregado", manifestó Araujo Ibarra.

En el mundo hay más de 3000 zonas francas y zonas libres, de los cuales Colombia tiene el 25 % de las Zonas Francas de América Latina. La región latinoamericana representa el 9% de la economía y el 5.8 % de las exportaciones mundiales.

China está viendo a América Latina como su punto de industrialización. El futuro que viene es bastante mejor, expresó el presidente honorario de la Asociación de Zonas Francas de las Américas.

De acuerdo con el Ministerio de Comercio e Industrias (MICI) en Panamá hay 19 zonas francas con unas 161 empresas establecidas y unas cuatro mil plazas de empleo.

En República Dominicana hay 68 parques de Zonas Francas, donde unas 645 compañías están establecidas que tienen un impacto de 3.5 % en el Producto Interno Bruto (PIB).

América Latina tuvo 4 años de decrecimiento de las exportaciones y este primer trimestre de 2017 reversionó la tendencia negativa. Irma Garrido, vicepresidente senior de desarrollo corporativo y relaciones con inversionistas de BLADDEX, dijo que la región se encuentra actualmente en un mejoramiento del comercio exterior aunque hay desafíos como el precio de las materias primas y las barreras comerciales de los Estados Unidos. Subrayó que América Latina tiene que diversificarse.

few the countries of the world close to the United States with these agreements. "There will be new opportunities".

In the last China-America Summit in October 2016 the new investments of China towards the region were announced. These investments reach the amount of \$220 thousand million in Free Zones for manufacture centers in Latin America with destination to the main worldwide markets.

"Panama has a great advantage and a great challenge as it has been positioned in the logistics but not in the manufacture of added value", said Araujo Ibarra.

There are more than 3000 free zones in the world, out of which Colombia has the 25% of the Free Zones in Latin America. The Latin American region represents the 9 % of the economy and the 5.8% of the global exports.

China is looking at Latin America as its industrial point. The coming future is some better, said the Honorary president of the Free Zones Association of the Americas.

In accordance with the Ministry of Commerce and Industries (MICI) in Panama there are 19 free zones with some 161 established companies and some 4K employments.

In Dominican Republic there are 68 parks of Free Zones, where 645 companies are established with an impact of 3.5% in the Internal Gross Product (IGP).

Latin America had four years of decrease in exports and this first quarter of 2017 the negative trend reverted. Irma Garrido, Senior Vice President of Corporate Development and investors affairs of BLADDEX, said that the region is nowadays facing an improvement of the foreign commerce despite of the challenges such as the price of the raw material and the commercial barriers of the United States. She said that Latin America has to diversify.

SERVICIOS INDUSTRIALES Y AMBIENTALES

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

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



Panamá y la Ruta de la Seda

Panama and the Silk Road



Por / by
Eddie Tapiero
Economista

El establecimiento de relaciones diplomáticas entre Panamá y China, el pasado 12 de junio de 2017, no solo tiene un impacto directo en el ámbito comercial de Panamá, sino que posiblemente también incorpora al país dentro de las nuevas iniciativas chinas que están cambiando al mundo de hoy. Una de esas iniciativas, es la de la iniciativa llamada "Una Franja, Una Ruta" (One Belt, One Road OBOR, en inglés) que apunta a cambiar la estructura de la economía global, a través del fortalecimiento de la llamada Ruta de la Seda. Aunque la integración de la ruta con Latinoamérica no ha sido propuesta de manera explícita, no encontramos una razón por la cual esta iniciativa se tenga que restringir a una parte del mundo.

The establishment of diplomatic relations between Panama and China on June 12, 2017 not only has a direct impact on Panama's commercial and investment sphere, but it could also be an opportunity to incorporate the country into the new Chinese initiatives that are changing the world today. One of these initiatives is the One Belt, One Road (OBOR) initiative, which aims to change the structure of the global economy through the strengthening of the so-called Silk Road. Although the integration of the route with Latin America has not been explicitly proposed, there seems no reason for restricting it to one part of the world.



SEABOARD
MARINE

Sea Cargo, S.A. Agente en Panama de Seaboard Marine LTD

Colón
Puerto de Cristóbal
tel: 445-7100 fax 441-8886 / 41-0702

Panamá
Urbanización El Dorado Ave. Miguel Brostella
Edificio PH Camino de Cruces
Local M2, Mezzanine
Apartado 0816-00685 Panamá, Rep. de Panamá
tel: 360-5900 / fax 360-5910
e-mail: seacargo@seaboardmarinepanama.com
www.seaboardmarine.com

Línea Gratuita
Reservaciones 800-8001
Ventas 800-8002

Líder en Transporte Marítimo

La "Ruta de la Seda" es el nombre que le dio, en 1877, el geógrafo alemán Ferdinand von Richthofen a una serie de caminos que conectaban a distintas regiones de China con sus símiles en el oeste europeo y por los cuales transitaban bienes que incluían textiles de seda. Estas vías de interconexión comercial, se extendían por tierra y por mar, interconectando muchos lugares que prosperaron debido al comercio que se daba a través de la ruta. Sin embargo, las rutas fueron cerradas durante el imperio otomano y esto restringió el comercio y mucha de la comunicación entre Asia y Europa.

En 1972, China comienza a cambiar su estrategia económica y su bajo costo de mano de obra la convierte en la fábrica del mundo. Más tarde, la globalización impulsa a las exportaciones a nivel mundial, ofreciendo un gran impulso de crecimiento para todas las economías emergentes. Además, nuevas amenazas al comercio, como ideas proteccionistas, han comenzado a emerger. Sin embargo, este impulso de debilitó luego de la crisis económica del 2008.

La crisis causó la pérdida de bienestar de muchos ciudadanos y marcó la entrada de un período de austeridad fiscal que ha restringido el comercio. Desde entonces, las economías de Europa y de Estados Unidos no logran expandirse a las tasas acostumbradas y la inversión se ha mantenido limitada. Para ayudar a mejorar la situación, China decide una nueva iniciativa basada en la antigua ruta de la seda.

En septiembre de 2013, el Presidente Xi Jinping introdujo la iniciativa de un corredor económico sobre la antigua ruta de la seda de China. Esta iniciativa abarca la creación de un corredor económico que cruza desde Asia hasta Europa por vía terrestre y que se conoce como el Corredor Económico de la Seda y otro corredor que va por vía marítima tocando a África y se conoce como la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI. La idea es revigorar las conexiones terrestres y marítimas entre Asia y Europa para aumentar el comercio, generar sinergias económicas e impulsar el bienestar global.

Según distintos estimados, OBOR cubre al 65% de la población mundial, representa a un tercio del PIB global y a un cuarto de todos los bienes que se mueven en el mundo.

The "Silk Road" is the name given by the German geographer Ferdinand von Richthofen in 1877 to a series of roads that connected different regions of China with their similes in Western Europe and through which goods were transported, including textiles made of silk. These routes, extended by land and sea, interconnecting many places that prospered due to the commercial activity within the route. However, these routes were closed during the Ottoman Empire and this restricted trade and much of the communication between Asia and Europe.

In 1972, China began to change its economic strategy and its low labor cost made it the world's factory. Later, globalization drove exports globally, providing a strong boost for all emerging economies. However, this momentum weakened after the global crisis of 2008.

The crisis caused the loss of welfare of many citizens and marked the beginning of a period of fiscal austerity that has restricted trade. Since then, the economies of Europe and the United States have failed to expand at customary rates and investment has remained limited. In addition, new threats to global commerce, such as protectionist policies have begun to emerge. To help this situation, China decided a new initiative based on the old silk route.

In September 2013, President Xi Jinping introduced the initiative of an economic corridor on China's ancient silk route. This initiative involves the creation of an economic corridor that crosses from Asia to Europe by land and is known as the Silk Economic Corridor and another corridor that goes by sea, touching Africa, which is known as the Silk Sea Route Of the XXI Century. The idea is to reinvigorate land and sea connections between Asia and Europe to increase trade, generate economic synergies and boost global welfare.

According to different estimates, OBOR covers 65% of the world's population, represents one-third of global GDP and a quarter of all assets moving around the world.

The project offers many incentives such as: creating new markets, promoting economic growth, the development of Special Economic Zones, global connectivity, and reducing



- Registro de Naves
- Litigios Marítimos
- Práctica Marítima General



Tower Financial Center, Piso 16, Calle 50 y Elvira Méndez, Panamá
T: 507-3668400 | F: 507-3668457 | E: anc@anorco.com.pa

El proyecto ofrece muchos incentivos como lo son: la creación de nuevos mercados para productos, la promoción de crecimiento económico, del desarrollo de Zonas Económicas Especiales, de la conectividad global y la reducción en los costos de transporte y de fricciones geopolíticas entre otros. El financiamiento proviene principalmente por tres instituciones principales que incluyen: El Fondo de Infraestructura de la Ruta de la Seda, el Banco de Infraestructura e Inversión de Asia y el Nuevo Banco de Desarrollo de los BRICS. A mayo de 2017, más de 100 países y organizaciones se han incorporado a la iniciativa y más de 40 países han firmado acuerdos con el gobierno de China.

Hoy, China está llenando el vacío expuesto por la incertidumbre acerca del proteccionismo que ha emergido en el mundo. Desde la reunión del Foro Económico Mundial a principios de año, muchos países están mirando a China como el nuevo abanderado del comercio, de la protección al medio ambiente y de la economía global. Por esta razón, OBOR promete ser la nueva plataforma de cooperación multinacional multimodal a nivel regional y creemos que tiene todo el potencial de expandirse a nivel global.

El 20 de junio de 2017, el gobierno chino publicó un documento titulado "La visión para la cooperación bajo la iniciativa

transport costs and geopolitical frictions among others. Funding comes primarily from three major institutions including: The Silk Road Infrastructure Fund, the Asia Infrastructure and Investment Bank, and the New BRICS Development Bank. As of May 2017, more than 100 countries and organizations have joined the initiative and more than 40 countries have signed agreements with the Chinese government.

Today, China is filling the void exposed by the uncertainty about the protectionism that has emerged in the world. Since the World Economic Forum meeting earlier this year, many countries are looking to China as the new driver of global trade and champion of the protection of the environment. For this reason, OBOR promises to be the new multimodal, multinational cooperation platform at the regional level that can help boost world trade and it has the potential to expand globally.

On June 20, 2017, the Chinese government published a document entitled "The vision for cooperation under the initiative of OBOR for the development of the Maritime Route of Silk of the XXI Century." The document is a guide based on principles of sustainability and respect for the environment that seeks to facilitate the inclusion of countries to the initiative under the new environmental order of today. Another document published earlier includes the principles for navigation in the

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

CANAL MOVERS & LOGISTICS CORP.

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

canalmovers.com

PTY SHIP SUPPLIERS

LOGISTICS SERVICES TO INTERNATIONAL SHIPPING LINES PASSING THROUGH THE PORTS OF PANAMA

✉ OPERATIONS@PTYSS.COM.PA ☎ +507 8389806 🌐 WWW.PTYSS.COM.PA

THE KEY TO OUR SUCCESS IS THE METICULOUS CARE IN EVERY DETAIL

de OBOR para el desarrollo de la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI". El documento es una guía basada en principios de sostenibilidad y respeto al medio ambiente que busca facilitar la inclusión de los países a la iniciativa bajo el nuevo orden ambientalista de hoy. Otro documento, publicado anteriormente, incluye los principios para la navegación en el Ártico, aunque todavía no se han publicado documentos que mencionan su integración. Por esta razón, aunque Latinoamérica no aparece en los mapas que circulan sobre la iniciativa, no se puede obviar la necesidad de su inclusión, especialmente, ahora que la mayoría de los países de la región están buscando mercados para promover sus exportaciones.

Para Panamá, el establecimiento de relaciones con China llega justo a tiempo. Esta acción le ofrece a China una mayor seguridad jurídica para su inversión y le permite a Panamá formar una parte integral de la ruta de la seda-OBOR. El Canal de Panamá juega un papel importante en el comercio marítimo entre Asia y Estados Unidos y el mundo. Es un nodo de conectividad que puede servir como punto de partida para un centro regional de distribución tanto para centro como para Suramérica sin olvidarnos que puede también conectar a Europa. La necesidad de una mayor integración comercial entre los mercados centroamericanos fue mencionada en la última reunión de la OEA en junio pasado.

Más aún, el establecimiento de relaciones con China llega justo cuando se ha presentado y aprobado el plan maestro para el desarrollo de las riberas del Canal, el cual le permite a China tomar un mayor rol en el desarrollo del mismo. China tiene inversiones significativas en los puertos locales y esto facilitaría la integración marítima al desarrollo del área. Nuevamente, es importante no apresurarse y desarrollar estrategias de Estado que vayan en línea con una visión nacional de largo plazo y que incluyan a todos los socios comerciales, incluyendo a los Estados Unidos, para poder mantener la en armonía comercial regional y maximizar los beneficios que nos brinda esta nueva oportunidad.

Arctic, although no documents mentioning its integration have yet been published. For this reason, although Latin America is not marked on the maps circulating about the initiative, it is not difficult to deduce its importance, especially now that most countries in the region are seeking markets to promote their exports.

For Panama, establishing relations with China arrives just in time. This action offers China greater legal certainty for its investment and allows Panama to form an integral part of OBOR. The Panama Canal plays an important role in the maritime trade between Asia and the United States and the world. It is a connectivity node that can serve as a starting point for a regional distribution center for both center and South America without forgetting that it can also connect to Europe. This need for greater trade integration among Central American markets was mentioned at the last meeting of the OAS last June.

Moreover, the establishment of relations with China comes just when the master plan for the development of the banks of the Canal has been presented and approved which allows China to take a greater role in the development of this area. China has significant investments in the local ports and this would facilitate the maritime integration to the development of the area. Again, it is important not to rush and develop state strategies that go in line with a long-term national vision, thinking about all of Panama's trading partners, including the U.S., to be able to maintain regional harmony and to maximize the benefits of this new opportunity.



Servicio de Lanchas - Carga y pasajeros

dcollazo@rokapanama.com

iherrera@rokapanama.com

391-6605

www.rokapanama.com

Oportunidades y Desafíos de la Bandera panameña

Opportunities and challenges of Panamanian Flag

Por / by
Michell De La Ossa

Con el rompimiento de las relaciones de Panamá con Taiwán, China muchos se preguntan ¿Qué va pasar con el abanderamiento de naves? Bueno abogados maritimistas se muestran optimista que el registro sobrevivirá y podrá mantener su liderazgo en ambos mercados.

Antes del anuncio del rompimiento de relaciones diplomáticas, Panamá lideraba el abanderamiento de naves en comparación con sus más cercanos competidores como son: Liberia e Isla Marshall.

With the breach of the foreign relationship Panama-Taiwan, many people ask to themselves ¿what will happen with the vessel flagging? Well, maritime lawyers are optimistic that the registry will survive and will be able to keep its leadership in both markets.

Before the announcement of the breach of diplomatic relations, Panama leadered the vessel flagging if you compare it to the nearest competitors such as Liberia and Marshall.



**X-PRESS
FEEDERS**

Direct Line: + 507 214 6321 | www.x-pressfeeders.com

**X-Press Feeders,
the world's largest
common carrier**

MCX1
LAZARO CARDENAS, MX
MANZANILLO, MX
PUERTO QUETZAL, GT
ACAJUTLA, SV
SAN LORENZO, HN

MCX2
MANZANILLO, MX
CORINTO, NI
CALDERA, CR

PWX
BALBOA, PA
BUENAVENTURA, CO
GUAYAQUIL, EC
CALLAO, PE
MATARANI, PE
IQUIQUE, CL
SAN ANTONIO, CL
SAN VICENTE, CL

WSX
BALBOA, PA
(BUENAVENTURA, CO)
CALLAO, PE
PAITA, PE
GUAYAQUIL, EC

PIA
MANZANILLO, PA
COLON, PA
RIO HAINA, DO
CAUCEDO, DO

PVX
MANZANILLO, PA
LA GUAIRA, VE
PUERTO CABELLO, VE

MANZANILLO, PA
COLON, PA
CARTAGENA, CO
BARRANQUILLA, CO
SANTA MARTA, CO
PUERTO LIMON
KINGSTON, JM
PORT AU PRINCE, HT

PCX
MANZANILLO, PA
SANTO TOMAS, GT
PUERTO CORTES, HN

Según el índice de Flota Mercante divulgado por la UNCTAD recientemente, la bandera panameña posela 429 naves abanderadas en Taiwán, China para un total de 18, 975 toneladas de peso muerto; mientras que Liberia tenía 99 naves y 10, 174 toneladas de peso muerto y muy distante Isla Marshall con 3 naves y 111 toneladas.

Una situación muy parecida está en el mercado de China Continental, donde Panamá tiene 559 naves para 21, 623 toneladas de peso muerto y muy lejos están Isla Marshall con 28 y Liberia con 41 buques, respectivamente.

Al ser consultada la abogada maritimista Jazmina Rovi si considera que el registro de naves puede perder participación de mercado de abanderamiento en Taiwán debido a la ruptura de relaciones, respondió que el registro de naves de Panamá sigue ofreciendo a la comunidad de armadores en Taiwán las mismas ventajas que antes del rompimiento de relaciones diplomáticas: un sistema registral seguro que goza de la confianza de los bancos de primera línea a nivel mundial; asistencia técnica 24/7 desde las oficinas de Segumar en Panamá; nuevo sistema automatizado para certificación de marinos; asistencia legal altamente calificada por parte de abogados panameños para operaciones de compra, financiamiento y registro de naves.

“El rompimiento de relaciones diplomáticas no implica por sí mismo reducir el mercado de abanderamientos para Panamá. Las relaciones comerciales marítimas entre Panamá y Taiwán son estrechas y pueden continuar aún con el establecimiento de relaciones diplomáticas con China”, manifestó la abogada.

According to the index of Merchant fleet published recently by the UNCTAD, the Panamanian flag had 429 vessels registered in Taiwan, China for a total of 18,975 tons of dead weight; whereas Liberia had 99 vessels of 10,174 dead weight and very distant there was a Marshall with 3 vessels and 111 tons.

A very similar situation is happening in the Continental China market, where Panama has 559 vessels for 21,623 tons of dead weight and very distant there is a Marshall with 28 and Liberia with 41 vessels, respectively.

When consulting the maritime lawyer Jazmina Rovi if she considers that the vessel registration may loose flagging market share in Taiwan due to the breach of relations, she said that the Panamanian vessel registry keeps on offering to the shipowners in Taiwan the same advantages that before: a certain registration with the trust of first line banking worldwide; technical assistance 24/7 from the Segumar office in Panama; a new automated system for seamen certification and legal

assistance of highly qualified Panamanian lawyers for buying, financing and registering vessels.

LOS ARMADORES CHINOS TIENEN AHORA UN ACCESO MÁS DIRECTO AL SERVICIO DE REGISTRO DE NAVES

CHINESE ARMERS NOW HAVE MORE DIRECT ACCESS TO THE SHIP REGISTRATION SERVICE

“The breach of diplomatic relations does not imply on itself a reduction in the flagging market for Panama. The maritime commercial relations between Panama and Taiwan are tight and can continue even with the establishment of diplomatic relations with China”, said the lawyer.

But what actions should Panama take to keep its leadership in Taiwan? The lawyer points out that it should keep the attention on the owners of Taiwan through the commercial offices and the Consulate network of Merchant Marine around the world.

Cargo Problems? We are the solution to your
Maritime Consulting needs, Logistics and Cargo Loss Control (hydrocarbons).

Central Ave, North A St.
Plaza Interprovincial Building
Office #7B David, Chiriquí.
Rep. of Panama.



Efficiency and Effectiveness at your service.

+507 777-4009
+507 6480-4145

acarrizo@alpha-maritimeconsultants.com

WE ARE MORE THAN A SHIPPING
COMPANY,
WE ARE
SOLUTIONS.



— EACH BUSINESS UNIT HAS ITS FUNCTION —

WAKEFIELD

MEYER'S group

Exclusive distributor of
Castrol Marine lubricants for
the maritime sector,
Innospec additives for fuel
treatment, SSI separator spare
parts and Quantum lubricants for
the automotive sector in Panama,
Central America and the
Caribbean.

MARINE TRANSPORT

MEYER'S group

Business division dedicated to
providing ferry services to
transport passengers, crew,
spare parts and supplies to
all our customers in
the maritime industry.

MEYER'S TUGS

MEYER'S group

Responsible for providing
maritime towage service
in the most important ports
in Panama, Central America
and the Caribbean.

MMG TUGS

TUGS, BOATS & BARGES SERVICES CORP
MEYER'S group

Business division dedicated to the sea transportation and Supply Boat adapted
to carry drinking water, diesel, oily water and deck cargo.

Also we give solution to Our clients with our companies in the service areas of sea and land transport,
agro-industrial production and construction in Panama ,Central America and the Caribbean.

Pero, qué acciones debería aplicar Panamá para mantener su liderazgo en Taiwán, la abogada señala que se debe mantener la atención a los armadores de Taiwán a través de oficinas comerciales y la red de consulados de Marina Mercante alrededor del mundo.

Por otro lado se abren nuevas oportunidades en el mercado de China Continental para el registro de naves panameñas, porque los armadores chinos tienen ahora un acceso más directo al servicio de registro de naves y, establecidas las relaciones diplomáticas, el proceso de legalización de documentos otorgados en China para surtir efectos en Panamá será mucho más ágil.

Rovi subrayó que estas ventajas amplían las oportunidades de abanderamiento en Panamá de naves construidas en China para armadores chinos, y de otras latitudes también, ya que el registro de Naves de Panamá tendrá presencia en y prestará servicios desde China.

Panamá es el líder en abanderamiento en los principales mercados asiáticos Japón, China y Corea del Sur; sin embargo, en Grecia que es el mayor armador del mundo, Panamá tiene una baja participación en comparación con otros registros.

Los registros de Malta, Liberia e Isla Marshall poseen 52.23%, 27.93% y 27.5%, respectivamente de la participación de mercado de Grecia, mientras que la bandera panameña sólo tiene el 6.6%.

Panamá cumple 100 años de su registro de naves, el cual es el líder a nivel mundial, en cuanto a número de naves y tonelaje, a pesar de la oleada de nuevos registros.

In the other hand, there are new opportunities in the Continental China market for the registration of Panamanian vessels, because the Chinese owners nowadays have a more straight forward access to the vessel registration, and with the diplomatic relations, the process of document legalization granted in China would be very much agile to get results in Panama.

Rovi said that these new advantages widen the opportunities of vessel flagging in Panama for vessels built in China for Chinese and other latitude owners, as the vessel registration of Panama will have presence and will render services in China.

Panama is the flagging leader in the main Asian markets such as Japan, China and South Korea; however, in Greece, which is the main shipowner of the world, Panama has a low participation, in comparison to other registries.

The registries of Malta, Liberia and Marshall Islands have 52.25%, 27.93% and 27.5% of the market share of Greece respectively, whereas the Panamanian flag only the 6.6%.

Panama celebrates 100 years of its vessels registration, and is the worldwide leader, regards to number of vessels and tonnage, despite of the wave of new records.

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

M. George
& Asociados
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



100 AÑOS

Abanderando Buques

En 1917, se crea el registro de naves panameñas.

Hoy tenemos más de 8,000 buques navegando bajo el registro de nuestra bandera.

Significa que somos la flota de barcos más grande del mundo.

Un centenario promoviendo el comercio global. ¡Motivo de orgullo para los panameños!

Panamá. 100 años abanderando buques.
Uniendo puertos, mares y personas.



La Oferta Marítima y Logística de Panamá para el mundo

Panama's Maritime and Logistics offer to the world



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

Panamá cuenta con la plataforma marítima y logística más desarrollada y moderna de América Latina, y con un gran potencial aún por desarrollar dada la ampliación del Canal, la ampliación del Aeropuerto Internacional de Tocumen, la actual infraestructura portuaria y los planes de expansión de ésta, el crecimiento que se da en parques logísticos y la creación del Gabinete Logístico que busca convertir a Panamá en el Hub Logístico de las Américas en el corto plazo.

El desarrollo marítimo de Panamá que hoy conocemos tiene muy poco tiempo comparado con los grandes centros marítimos del mundo como Holanda, Singapur, Hong Kong y otros.

Puede decirse que hay dos fechas importantes que marcan el nacimiento del Panamá Marítimo de hoy, una es el inicio de las concesiones portuarias a empresas privadas que se da en Diciembre de 1993, que genera la atracción de los operadores portuarios globales más grandes del mundo y el otro la reversión del Canal a manos panameñas, el 31 de Diciembre del 2000 y con ello se le devuelve a Panamá, además de la infraestructura canalera y todo el territorio que ocupa, la posición geográfica.

Infraestructura Marítima Aérea y Logística.

Hoy día Panamá ofrece infraestructura marítima, aéreo portuaria, ferroviaria, autopistas, parques logísticos de clase mundial para la prestación de servicios a los barcos, carga y tripulación y para la atracción de operadores logísticos

Panamá counts with the most developed and modern maritime and logistics platform of Latin America, with a great potential to be more developed due to the Canal widening, the extension of the Tocumen airport, the current port infrastructure and its expansion plans, the growth of the logistics parks and the installation of the Logistics Cabinet which looks forward to turn Panama into the Logistics Hub of the Americas in the short term.

The maritime development of Panama that we know nowadays is very recent compared to the big maritime centers of the world such as Holland, Singapore and Hong Kong amongst others.

We could say that there are two important dates which determine the beginning of the Panama as maritime country as it is today, one is the beginning of the port concessions to private enterprises which is granted in December 1993; this event generated the interest of the biggest global port operators. And the other one the reversion of the Panama Canal to Panamanian hands, the 31st of December of 2000, which returned to Panama not only the canal infrastructure and all the surrounding lands, but also the geographical position.

Maritime, Aerial and logistic Infrastructure

Nowadays Panama offers maritime infrastructure, airports,



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

Mbl. (507) 6676-1376

www.centenarioconsulting.com

globales que se instalen en Panamá y atiendan la demanda de servicios logísticos de la Américas.

- El Canal de Panamá

Bajo Administración panameña desde el 1 de enero de 2001, ha realizado una inversión de más de 5,500 millones de dólares en las nuevas esclusas, para casi triplicar su capacidad y adecuarse así a la demanda del mercado, en especial al sector de transporte de contenedores.

La ampliación del Canal se inauguró el 26 de junio de 2016 y se ha probado ser un éxito comercial y de transporte, ya que permite a las navieras rediseñar sus rutas y redes de transporte y utilizar las economías de escala al poder utilizar barcos cuya capacidad es casi dos veces y medio más

railroad, highways, world-class logistic parks to provide services to vessels, cargo and crew, and also to attend the demand of logistics services of the Americas.

-The Panama Canal

Fig. No. 1



In Panamanian Administration since the 1st of January 2001, an investment of more than 5,500 million dollars has been made for the new locks, to almost triple its capacity and adequate itself to the market demand, in special to the container transport sector.

The Canal widening was inaugurated June 26, 2016 and it has proved to be a commercial and transport success, as it

allows the shipping lines to re-design their routes and transport networks and benefit from economies of scale when being able



CHOOSE WELL, CHOSE QRS CLASS



QUALITAS REGISTER OF SHIPPING, S.A.

Recognized Organization and Recognized Security Organization. ISM/ISPS Audits, Plans and Manuals approval.

- Statutory Certifications
- Vessel Registration
- Seafarers Endorsements

QUALITAS MARINE SURVEYORS, S.A.

Maritime Consulting, On/Off Hire, Draft Surveys.

- Bunker Surveys
- CSC Plate Validation Surveys
- Damage Surveys
- Cargo Inspection
- Insurance Surveys

grandes en la ruta del Canal de Panamá.

En el periodo Octubre de 2015 – Septiembre de 2016 transitaron un total de 11, 684 naves y de octubre a junio de 2017 se ha registrado un total de 10, 365 naves, el 13% son Neopanamax.

El gran volumen de Naves que transita por el Canal diariamente, es el catalizador del desarrollo del conglomerado de empresas marítimas, dedicadas a dar servicio que demanda los barcos, la carga y la tripulación.

- Puertos de Trasbordo para contenedores

EL desarrollo de la industria portuaria de transbordo en Panamá se inicia con la primera concesión de un puerto de contenedores en el Atlántico en diciembre de 1993, luego de esto se dieron concesiones para 4 puertos de contenedores a operadores portuarios globales, entre los que se cuenta Stevedoring Services of America- (SSA), Evergreen Marine-EM, Hutchison Port Holdings (HPH) y PSA Singapore.

Panamá ofrece 3 puertos en el Atlántico para el trasbordo de contenedores (Manzanillo International Terminal-SSA, Puerto de Cristóbal-HPH y Colon Container Terminal-EM), con un total de 13 muelles y 45 grúas porticas, la mayoría de tamaño Post panamax de con un alcance de 19 y 22 filas de contenedores de ancho. Un cuarto puerto de tres muelles y 11 grúas de pórtico que inicio construcción en junio de 2017 y se espera que termine su construcción para el 2020.

En el Pacifico la oferta portuaria es de dos puertos (Puerto de Balboa-HPH y PSA Panama) que proveen 8 muelles y 36 grúas Porticas en su mayoría Post panamax para barcos de 19 y 22 filas de contenedores de ancho.

Los puertos de Panamá está fuertemente equipados con aproximadamente 9,000 conexiones para contenedores refrigerados.

Esta infraestructura portuaria recibe un promedio de 16 barcos porta-contenedores diariamente.

Actualmente, las autoridades están actualizando los términos de referencia para licitar internacionalmente otro puerto de contenedores en el Pacifico, en el área conocida como Corozal, está previsto que éste en su primera etapa conste de 3 muelles y 12 grúas porticas.

• Terminales de descarga y almacenamiento de Combustible para barcos

Al igual que puertos para trasbordo de contenedores en ambos océanos, Panamá cuenta con 8 Terminales para la

to use vessels with almost the three times more capacity in the Panama Canal route.

In the period October 2015-September 2016 a total of 11,684 vessels transited the Canal and from October to June 2017 a total of 10,365 vessels have been registered, out of which 13% are neopanamax.

The large volume of Ships that crosses the canal daily is the catalyst for the development of the conglomerate of maritime companies dedicated to service that demand ships, cargo and crew.

- Transshipment container ports

The development of the transshipment port industry in Panama starts with the first concession of a container port in the Atlantic in December 1993, afterwards there were another 4 concessions for container ports which were granted to global port operators, amongst others Stevedoring Services of America- (SSA), Evergreen Marine-EM, Hutchison Port Holdings (HPH) and PSA Singapore.

Panama offers 3 ports in the Atlantic for transshipment of containers (Manzanillo International Terminal-SSA, Cristobal Port-HPH and Colon Container Terminal-EM), with a total of 13 piers and 45 cranes, the majority post panamax size with an outreach of 19 and 22 container rows wide. A fourth port of three piers and 11 cranes started construction operations in June 2017 with the expectation to be finished by 2020.

In the Pacific, the port offer is of two ports (Balboa Port-HPH and PSA Panama) which provide 8 piers and 36 cranes, the majority post panamax, for vessels of 19 and 22 container rows of wide.

Panamanian ports are heavily equipped with approximately 9,000 connections for refrigerated containers.

This port infrastructure receives an average of 16 container vessels per day.

Nowadays the authorities are updating the terms of reference to tender internationally another container port in the Pacific, in the area known as Corozal, this is foreseen to count with 3 piers and 12 cranes in the first stage.

• Discharge and fuel storage terminals

As there are container transshipment ports in both oceans,



oil
International
Consultants, S.A.

LUBRICANTES PARA USOS MARINOS

info@oilcopanama.com
oilcopanama@gmail.com
6204-9900
Panama Pacifico
www.oilcopanama.com

venta de combustible a barcos, cuatro Terminales en el Atlántico (Telfers Tank, Petroport, Panama Oil Terminal – Cristóbal y Colon Oil and Services) y 4 Terminales en el Pacífico (Melones Oil Terminal, Decal Panama, Petroamerica Terminal y Panama Oil Terminal - Balboa).
Ver imagen #2

La capacidad de almacenaje de combustible marino aproximada de todas las Terminales es de 11.7 millones de barriles. Fuente: Secretaría de Energía.

- **Terminal especializado para carga Ro-Ro**

En el Atlántico de Panamá se realiza una actividad importante de trasbordo de vehículos en un muelle Ro-Ro operador por MIT-SSA. Las autoridades del Canal de Panamá estarán licitando en el futuro próximo una Terminal para barcos

Fig. No. 2

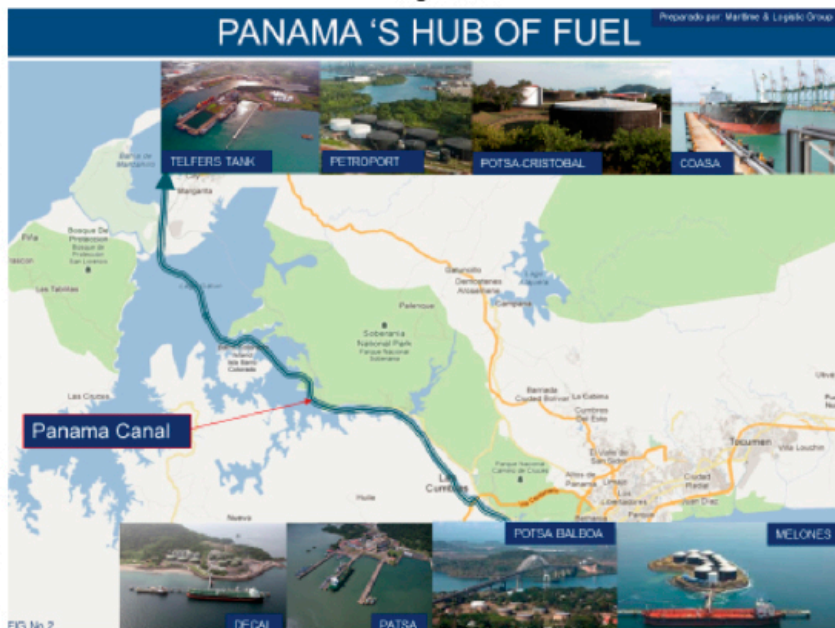


FIG No 2

Panama counts with 8 terminals for fuel sale to vessels, four terminals in the Atlantic (Telfers Tank, Petroport, Panama Oil Terminal and Colon Oil and Services) and four terminals in the Pacific (Melones Oil Terminal, Decal Panama, Petroamerica Terminal and Panama Oil Terminal - Balboa), see Fig No 2.

The approximate marine fuel storage capacity of the terminals as a whole is 11.7 millions of barrels. Source: Energy Secretary.

- **Specialized Ro-Ro Cargo Terminal**

In the Atlantic of Panama, an important activity of vehicle transshipment in a Ro-Ro port operated by MIT-SSA takes place.

The Panama Canal authorities will be tendering in the near future a terminal for car carriers in the Pacific entrance at the

LIMPIEZA DE DERRAMES MARÍTIMOS Y TERRESTRES

Limpieza, Descontaminación, Recuperación derrames Marítimos y Terrestres, Remoción y Disposición Final de Residuos Oleosos. Evaluaciones e Inspecciones de áreas afectadas, Cursos Especializados, Equipos de Prevención, colocación de Fenders para transferencias de Combustibles en zonas de Fondeo.



Corozal Oeste, Edif. 369-A · Apartado Postal 0843-00005, Rep. de Panamá
Tel.: (507) 317-6864/65/66/67 · E-mail: opc@oceanpollution.net
www.oceanpollution.net

hot line
317 6866

porta-vehículos en la entrada Pacífica y del lado oeste dentro de las aguas de Canal.

Esta nueva terminal tiene como objetivo principal servir como centro de distribución para la región y de provisión de valor agregado o ensamblaje ligero.

• Ferrocarril Interoceánico

La infraestructura ferroviaria de Panamá, como parte del canal seco, consiste de una extensión de 80 kilómetros de largo cuyo único objetivo es conectar a los puertos del Pacífico con los puertos del Atlántico para dar servicios a las navieras que desean mover carga entre los mercados de ambos océanos sin utilizar el Canal de Panamá.

El Ferrocarril ofrece una vasta cantidad vagones con conexión eléctrica para mover contenedores refrigerados.

• La Autopista Interoceánica Panamá-Colón

Como parte del canal seco de Panamá también se ofrece una autopista Interoceánica de 4 carriles que conecta los Puertos del Pacífico con los del Atlántico, en menos de 40 minutos, que al igual que el ferrocarril mueve contenedores de trasbordo y es utilizado por las navieras que llegan a Panamá. Actualmente varias empresas de transporte se dedican exclusivamente a transportar contenedores de trasbordo por la autopista Panamá-Colón.

• Terminales para Barcos Cruceros

La Terminal de Cruceros de Colon 2000, localizada a un costado de la entrada Atlántica del Canal de Panamá, cuenta con 2 muelles para barcos de cruceros. Puede atender 2 barcos de hasta 310 metros de eslora con 4 mil pasajeros y 1200 tripulantes cada uno.

La Terminal también ofrece un centro de compras y restaurantes para los pasajeros y tripulantes. Esta facilidad se encuentra dentro de la zona conocida como Colon Puerto Libre en la que también está la Zona libre de Colón.

A un costado de la entrada Pacífica del Canal de Panamá, se ha licitado la construcción del primer puerto para cruceros, el cual tendrá capacidad para atender dos barcos cruceros simultáneamente con capacidad combinada de hasta 10 mil pasajeros y 3 mil tripulantes. La misma se espera que esté lista los próximos 2 años. Ver Fig 3.

west side of the Canal. This new terminal aims as a main target to serve as distribution center for the region and to provide added value or light assembly to cars.

• Interoceanic Railroad

The railroad infrastructure of Panama, as part of the dry channel (see Fig No 1), consists of an 80 km extension of length with the objective of connecting the ports of the Pacific with the ports of the Atlantic to render services to the shipping lines interested in moving cargo between the markets of both oceans without using the Panama Canal.

The railroad offers a vast amount of wagons with electrical plugs to move refrigerated containers.

• The Interoceanic highway Panama-Colon

As part of the dry channel there is also an interoceanic highway of 4 lanes which connects the ports of the Pacific with ports of the Atlantic, in less than 40 minutes' drive, and same as the railroad moves transshipment containers and is used by the shipping lines calling Panama. Nowadays several transport companies dedicate exclusively to the transshipment of containers through the Panama- Colon highway.

• Cruise Vessels Terminals

The Cruise Terminal Colon 2000, located next to the Atlantic entrance of the Panama Canal, counts with 2 piers for cruise vessels. It can attend two vessels up to 310 meters long, with capacity of 4 thousand passengers and 1200 crewmembers each.

The terminal also offers a shopping center and restaurants for passengers and crewmembers. This facility is located in the area known as Colon Free Port where is also located the Colon Free Zone. See fig No 3

Next to the Pacific entrance of the Panama Canal, it has been a tender for the construction of the first cruise vessels port, which will be capable of attending two vessels at the same time with a combined capacity up to 10 thousand passengers and 3 thousand crewmembers. It is expected that it will be ready the next two years.



108 YEARS
SERVING WORLD SHIPPING

Telephone: (507) 263-6311 / Fax: (507) 269-6638 / operations@boydsteamship.com / www.boydsteamship.com

BOYD STEAMSHIP CORPORATION
AGENTS AT THE PANAMA CANAL
FOUNDED IN 1906

**"TO BE THE BEST REQUIRES EXPERIENCE
KNOWLEDGE AND SERVICE:
THIS IS BOYD STEAMSHIP"**



Multimodal and logistics services
Excellence in Reefer care

www.harbour.com.pa



PTG Panama
Transshipment
Group

**CONNECTIVITY
THROUGH
INTERMODAL
EXCELLENCE!**



www.ptg.com.pa

• Terminales Aeroportuarios

Como complemento de la oferta logística de Panamá para dar servicios a la carga aérea y marítima, hay 3 aeropuertos principales, ver Fig 3. El Aeropuerto Internacional de Tocumen, el Aeropuerto de Panamá – Pacífico, ubicados en el Pacífico de Panamá, Tocumen es el Hub de pasajeros de América Latina, provee conexiones a 84 ciudades de América y Europa en 34 países, que permite mover una gran cantidad de carga en la barriga de los aviones.

La Terminal 1 de Tocumen cuenta con 32 puertas de embarque y desembarque y 6 posiciones remotas, las que permiten atender 360 operaciones de vuelos diarios. El aeropuerto se encuentra actualmente construyendo la Terminal 2, que constara de 20 puertas y 8 posiciones remotas; las que sumadas a las actuales totalizaran 66 puntos de abordaje.

Este aeropuerto cuenta con una Terminal de Carga a las que llegan en promedio 50 aviones diarios.

La segunda terminal del Pacífico es el Aeropuerto Internacional Panamá Pacífico, donde se realizan vuelos privados y de pasajeros y existe un movimiento limitado de carga aérea.

La tercera terminal en la región Inter-oceánica, el aeropuerto Regional Enrique A Jiménez, se localiza en el Atlántico a un Costado de la Zona Libre de Colón que ha iniciado operaciones recientes con vuelos internacionales de carga a la Isla de San Andrés.

• Parques Logísticos y Zonas Libres

En cuanto a Infraestructura para el libre comercio, valor agregado y carga en tránsito por Panamá se destaca la Zona Libre de Colon (ZLC), como la Zona Libre más grande de América, localizada en el Atlántico de Panamá y rodeada por tres puertos de contenedores de clase mundial que facilita el

• Airports

As a complement to the logistics offer of Panama to render services to the air and sea cargo, there are three main airports see fig 2. The Tocumen International Airport and the

Panama-Pacífico airport, located in the Pacific of Panama. Tocumen is the passenger's hub of Latin America; it connects 84 cities of America and Europe in 34 countries, which allows moving a great amount of cargo in the planes bellies.

Terminal 1 of Tocumen has 32 boarding and disembarkation doors and 6 remote positions, which

allow to attend 360 operations of daily flights. The airport is currently building Terminal 2, which will consist of 20 doors and 8 remote positions; which added to the current total 66 points of approach.

This airport counts with a cargo terminal that receives an average of 50 planes per day.

The second terminal of the Pacific is the International Airport Panamá Pacífico, where private flights and passenger flights take place and a limited movement of air cargo exists.

The third terminal in the Inter-oceanic region is the regional airport Enrique A. Jimenez, is located in the Atlantic side next to the Colon Free Zone, and it has started recently operations, with international cargo flights to the San Andres Island. See Fig No 3.

• Logistics Parks and Free Zones

Regarding the infrastructure for the free trade, added value services and cargo in transit through Panama the Colon Free Zone stands as the biggest Free Zone of America, located in



FIG No 3

SERVICES:

- Flag Inspection under Panama, Liberia and Saint Vincent
- Casualty Investigations
- Internal Audits (ISO 9001:2015/ 14000 / ISM& ISPS / Energy Efficient & Environment Protection)
- Draft Survey
- Pre Purchase Survey
- MLC Inspection (Internal Audit)
- Pre Regulatory, PSC, Vetting and Hull Inspections
- Dry Dock Supervision

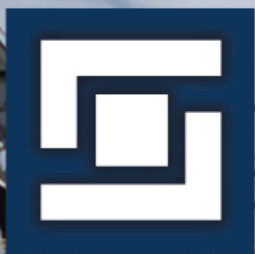
PANAMA OFFICE

507 263-2199
507 263- 6044
507 - 6671 3683 (24/7)
technical@mbtmta.com
Alternative email:
rcigarrulsta2442@gmail.com
www.mbtmta.com

SINGAPORE OFFICE

PIC : Cap Say Eng Sin
Mobile: (65) 9296 9500
PH Mobile: (63) 927 590 2398
150 Orchard Road, #03-74
Orchard Plaza, Singapore
238841
sayes@glssmarine.com.sg
Tel: (65) 6737 9789
Fax: (65) 6737 9056





SETIMSA

20 AÑOS

Port Engineering and Maintenance Services

Authorized Distributor

PHOENIX
DURABILITY X DESIGN™

RAM
SPREADERS



+ (507) 216 - 6024
+ (507) 216 - 7721



PO. BOX:
0819 - 08221 El Dorado



info@gruposetimsa.com
www.gruposetimsa.com



Panama City,
Republic of Panama

MAXINDUSTRIAS

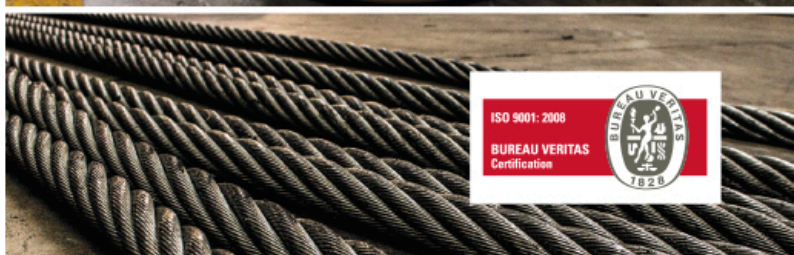


MÁS DE

35 años

DE EXPERIENCIA

Seguridad Marítima • Cables • Tecles
Cadenas • Pastecas • Ferretería Pesada
Arnés de Seguridad • Eslingas • Estrobos
Laboratorio de Ensayos Mecánicos • Sogas



ISO 9001: 2008

BUREAU VERITAS
Certification



AVE. ERNESTO T. LEFEVRE
224-5050

max-industrias.com

movimiento de carga entre los puertos y esta área comercial. Contiguo a la ZLC esta MIT Logistic Park.

En el Pacífico, como complemento de la Zona Libre de Colón, se encuentra la Zona llamada Panamá Pacífico que provee las mismas condiciones para el libre comercio, valor agregado y carga en tránsito.

En la periferia del aeropuerto Internacional de Tocumen, que se encuentra a pocos kilómetros de los puertos del Pacífico y a 80 kilómetros de los puertos del Atlántico se han desarrollado varios parques logísticos para manejar o dar valor agregado a la carga marítima o aérea que transita por Panamá.

En la Región Interoceánica, las ciudades de Panamá y Colon, existen aproximadamente 130 recintos aduaneros incluyendo los puertos, donde la mercancía puede ser redistribuida o recibir un valor agregado antes de ser reexportada al exterior.

Recientemente la empresa estatal Tocumen S. A, anuncio la creación de su Zona Franca como parte del Aeropuerto Internacional de Tocumen, para actividades de logística y valor agregado para la región, iniciando con una primera fase de 10 parcelas de 10 mil metros cuadrados cada una, la superficie total de la Zona Franca es de 35 hectáreas.

Servicios al barco, carga y tripulación

Las autoridades han emitido un total aproximado de 670 Licencias de operación para las empresas de conglomerado marítimo, las que en su mayoría prestan sus servicios a los barcos que pasan por el Canal o llegan a puertos en la región Interoceánica.

- Tránsito de barcos

El principal servicio marítimo que ofrece Panamá es el tránsito de buques por el Canal de Panamá, entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico, lo que permite a los barcos ahorrarse un total aproximado de 8,000 millas náuticas versus navegar por el cabo de Hornos, con el consecuente ahorro en tiempo, combustible y oportunidades de negocios.

Por el Canal de Panamá transitan un promedio de 11,684 barcos por año de los que los que, según informes emitidos por la ACP para el año fiscal 2016, fueron 2,977 portacontenedores, 2,634 graneles secos, 1,899 quimiqueros, 948 refrigerados, 712 carga general, 809 porta-vehículos, 582 petroleros, 17 gas natural licuado, 449 gas licuado de petróleo y 1,874 otros.

Este volumen de barcos que transita el Canal da lugar a una demanda importante de servicios al barco, a la carga y a la tripulación, lo que ha generado un conglomerado de empresas

the Atlantic side of Panama and surrounded by three container world class ports which facilitate the cargo movement between the ports and this commercial area. Next to the Colon Free Zone, we also find the MIT Logistics Park.

In the Pacific, as a complement to the Colon Free Zone, we find the Panama Pacific area, which provides the same conditions to the free trade, added value and cargo in transit.

In the area surrounding the Tocumen International Airport, which is located a few kilometers from the ports of the Pacific and 80 kilometers from the Atlantic ports it has been developed several logistics parks to manage or add value to sea and air cargo transiting Panama.

In the Interoceanic Region, the cities of Panama and Colon, there are approximately 130 customs offices including the ports, where the merchandise can be re-distributed or receive an added value before exported.

Recently the state company Tocumen S.A. announced the start of its Free Zone as part of the Tocumen International Airport, for logistics and added value activities for the region, starting with a first phase of 10 sections of 10 thousand square meters each, the total surface of the Free Zone is 35 hectares.

Services to the vessel, cargo and crew

The authorities have issued an approximate total of 670 operation licenses for the companies of the maritime hub, which in their majority render services to the vessels passing through the Canal or calling ports in the Interoceanic region.

- Vessel transit

The main maritime service offered by Panama is the vessel transit through the Panama Canal, between the Atlantic and the Pacific Ocean, which allows the vessels to save an approximate amount of 8 thousand nautical miles vs sailing through the Cape Horn, with the respective saving in time, fuel and business opportunities.

Through the Panama Canal there is an average transit of 11,684 vessels per year, out of which, according to reports issued by the Panama Canal Authority for the fiscal year 2016, there were 2,977 container vessels, 2,634 dry grains, 1,899 chemical, 984 refrigerated, 712 general cargo, 809 vehicles, 582 fuel, 17 LNG, 449 LPG and 1,874 others.

This volume of vessels transiting the Canal generates an

de servicios marítimos nacionales e internacionales que se dedican a atender esta demanda.

- Traslado de contenedores

La oferta de traslado de Panamá, tiene connotaciones únicas en la región y en el mundo, ya que el país provee un Canal Seco compuesto por puertos en el Pacífico y Atlántico interconectados por un ferrocarril Interoceánico de 80 kms y una autopista de 60 kms por los que se mueven contenedores vía tren o camión, 24/7 todos los días del año. Ver Fig 1.

El canal seco ofrece a las líneas navieras múltiples opciones de conectividad para el traslado de la región a diferencia de otros países en el que solo pueden transbordar carga para mercados en el mismo litoral donde están localizados.

Entre las principales opciones que ofrece Panamá para el traslado están las siguientes:

- **Opción 1 (la tradicional):** De barco madre a barco alimentador en el mismo puerto ya sea en el Atlántico o Pacífico.
- **Opción 2 (vía Canal Seco para traslado intercontinental):** de Barco madre en puerto del Pacífico al ferrocarril/-Camión a barco alimentador en puerto del Atlántico o viceversa sin transitar el canal de Panamá.
- **Opción 3 (vía canal seco traslado intrarregional):** de

importante demanda de servicios a la embarcación, a la carga y a la tripulación, que han atraído un conglomerado de compañías nacionales e internacionales de servicios marítimos, que dedican a atender esta demanda.

- Container transshipment

The transshipment offer of Panama, has unique connotations in the region and the world, as the country provides a Dry Channel formed by ports in the Pacific and the Atlantic connected by an 80 km Interoceanic railroad and a 60 kilometer highway by which there are containers being moved by train or truck 24/7 every day of the year. See fig 1.

The Dry Channel offers the shipping lines multiple connectivity options for the transshipment of the region, different from other countries where containers can only be transshipped to markets in the same coast where the port is located.

Amongst the main transshipment options offered by Panama, there are:

- **Option 1 (traditional):** From mother vessel to feeder in the same port either in the Atlantic or in the Pacific.
- **Option 2 (via Dry Channel for intercontinental transshipment):** from mother vessel in a Pacific port to railroad/truck to feeder in an Atlantic Port or vice versa without

MITSUI O.S.K. LINES



*"Una línea multi-modal
con cobertura global"*

MOL (Panama), Inc.

www.MOLpower.com

- **Panamá:** Tel.: 269-8234 Fax: 269-8315
- **Manzanillo:** Tel.: 430-2503 Fax: 430-5080

Oiltanking

Colon Oil And Services S.A.

We Can, We Care
also in Colon, Panama.
Your best option to handle
your valuable bunkers

Oiltanking COASSA

Coco Solo Port, Av. Randolph

Phone: +507 430-7330 Fax: +507 430-7335

panama@oiltanking.com

Colón, Republic of Panama



Barco alimentador en puerto del Pacífico a ferrocarril/camión a barco en puerto en el Atlántico o viceversa sin transitar por el Canal.

- **Opción 4, (vía Canal de Panamá)** de barco madre/feeder que no transita el Canal en puerto del Pacífico a barco que si transita para descargarlo en puerto del Atlántico donde conecta con barco alimentador que lo transporta a su destino final.

El trasbordo de contenedores es el segundo negocio marítimo más importante del país, en cuanto a generación de ingresos y es el principal servicio que se le da a la carga que pasa por Panamá, en el 2015, el año de mayor movimiento de contenedores se manejaron 6.89 millones de TEUs entre los cinco puertos de clase mundial que tiene el país. El 82 % son contenedores de trasbordo y el 12 % es carga local.

- **Transbordo por ferrocarril Interoceánico**

El Trasbordo de contenedores por ferrocarril opera 24/7, 365 días al año, tiene capacidad actual para mover 500 mil contenedores por año y con capacidad para ampliar a 1 millón de contenedores. Provee 5 Terminales en el Atlántico y 5 Terminales en el Pacífico. El ferrocarril mueve un promedio de 8 mil contenedores diarios.

- **Trasbordo de contenedores por carretera**

El transporte de contenedores de trasbordo por carretera es una actividad reciente que empezó en el año 2012, opera 24/7 todos los días del año y utiliza aproximadamente unos 500 camiones. Este se da principalmente entre puertos del Pacífico y puertos del Atlántico, pero también tiene lugar entre puertos del mismo litoral cuando el barco que descarga el contenedor no llega al mismo puerto que el barco donde se embarca el contenedor.

- **Venta de combustible a barcos**

Es la tercera actividad marítima más importante del país; la venta de combustible para barcos que consiste de fuel oil y el marine diésel, tiene lugar principalmente por medio de barcazas. En la entrada Pacífica del Canal hay un promedio de 30 barcazas y en la entrada Atlántica una cantidad promedio de 15 barcazas.

Las barcazas proveen combustible a barcos en su mayoría cuando están en el área de fondeadero esperando para transitar el Canal tanto en la entrada Atlántica como en el Pacífico. Los barcos que están en muelle también reciben combustible

transiting the Panama Canal.

- **Option 3 (via Dry Channel intraregional transshipment);** from feeder vessel in a Pacific port to railroad/truck to vessel in an Atlantic Port or vice versa without transiting the Canal.

- **Option 4, (via Panama Canal)** from mother/feeder vessel not transiting the Canal in a Pacific port to vessel transiting the Canal to discharge in an Atlantic port where it connects with feeder to take it to its final destination.

The container transshipment is the second most important maritime business of the country, in regards to income generation and is the main service given to the cargo passing through Panama, in 2015, the year with the highest amount of containers were managed 6.89 million TEUS between the 5 worldwide class ports in the country. 88 % are transshipment containers and 12% is local cargo.

- **Transshipment through Interoceanic railroad**

The container transshipment through railroad operates 24/7, 365 days a year, and it has a current capacity to move 500 thousand containers per year with a capacity to extend to 1 million containers. It provides 5 rail terminals in the Atlantic and 5 terminals in the Pacific. The railroad moves an average of 8 thousand containers per day.

- **Transshipment of containers by road**

The container transport by road is a recent activity which started in 2012, it operates 24/7 every day of the year and uses approximately 500 trucks. This happens mainly between ports in the Pacific and the Atlantic, but it also happens within ports in the same coast, when the vessel discharging the container does not arrive to the same port where the container is loaded.

- **Fuel sale to vessels**

It is the third most important maritime activity in the country; fuel sale to vessels consisting in fuel oil and marine diesel, happens mainly through barges. In the Pacific entrance of the Canal there is an average of 30 barges and in the Atlantic entrance an average of 15.

Barges provide fuel to vessels in the majority when they are at



TRANSPORTE MARÍTIMO - AÉREO - TERRESTRE - ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN

www.capitalpacifico.net/es/

Vía España, Edificio Consultorios América,

Piso #8, Oficinas 806

306-5810 / 306-5845

info@capitalpacifico.com



“SU TRANQUILIDAD, NUESTRA PRIORIDAD”



Conferencia, Exhibición y Networking

TOC AMERICAS

Conferencias

CONTAINER
SUPPLY CHAIN
CONFERENCE

TECH
TOC
CONFERENCE

BULK
CONFERENCE

17 al 19 de octubre de 2017
Hotel y Centro de Convenciones
Westin Lima, Perú

¡TOC Américas por primera vez en Perú en sus 17 años de historia!

Su pase como delegado incluye:

- ✓ Conferencia Container Supply Chain Conferencia
- ✓ TECH TOC
- ✓ Conferencia TOC BULK
- ✓ Exhibición de Tecnología Portuaria
- ✓ Tour Portuario a Muelle Norte y Muelle Sur
- ✓ Cocktail de Bienvenida gentileza de DP World
- ✓ Recepción Oficial gentileza de la APN
- ✓ Cocktail de Clausura gentileza de Holanda
- ✓ Almuerzos 5 estrellas
- ✓ Coffee Breaks de Networking

Tarifa LATAM US\$1350
Tarifa Resto del Mundo US\$1095

Auspiciador Anfitrión



Auspiciador Asociado



Auspiciadores de Conferencias



Auspiciadores Globales



Auspiciadores



Patrocinadores



Conozca más >>> www.tocevents-americas.com

por el costado de mar mientras realizan operaciones.

La provisión de combustible también se da por medio de camiones a los barcos que están en muelle, sobre todo de diésel marino.

- **Agenciamiento Naviero,**

Es la cuarta actividad marítima más importante de Panamá y para ello, las autoridades han emitido aproximadamente 174 licencias de operación, es además una de las actividades marítimas más antiguas en Panamá ya que se inicia con la apertura del canal de Panamá.

Las agencias navieras representan al barco ante la Autoridad del Canal, ante la Autoridad Marítima de Panamá y antes los operadores portuarios privados.

- **Repuestos para barco**

Este servicio incluye las recepción de los repuestos en el aeropuerto, almacenamiento libre de impuesto y entrega de los repuestos en la área de fondeadero del Canal en el Pacífico o Atlántico, en puerto o mientras transita el Canal; está disponible 24/7, todos los días del año, incluyendo los trámites aduaneros necesarios para la liberación de los repuestos por las autoridades.

- **Intercambio de Tripulación:**

El servicio de intercambio de tripulación son actividades que se realizan diariamente y que se ha favorecido por el desarrollo del Hub aéreo en el aeropuerto de Tocumen, que provee conexiones a todos los destinos de América y varios destinos en Europa.

Miles de marinos se embarcan y desembarcan en Panamá, mientras los barcos están en aguas del Canal ó cuando están atracados en muelle.

- **Venta de suministros a barcos**

Debido a la gran cantidad de barcos que transita el Canal y llegan a puertos, una gran cantidad de empresas se dedican a abastecer a estos barcos de diferentes productos.

Estos servicios van desde la provisión de alimentos, bebidas, cigarrillos, licores, lubricantes, equipos de oxi-acetileno, cartas náuticas, pinturas marinas y muchos otros.

Más de 175 licencias para avituallamiento han emitido las autoridades para las empresas que se dedican a la provisión de estos servicios.

- **Inspecciones a barcos e instalaciones portuarias.**

the anchorage waiting to transit the Canal at both ends Atlantic and Pacific. The vessels at pier also get fuel on the seaside while operating.

Fuel supply is also done through trucks to vessels at pier, mainly marine diesel.

- **Shipping Agents**

Is the fourth most important maritime activity of Panama, and for this reason, the authorities have issued approximately 174 operating licenses, it is also one of the oldest maritime activities in Panama as it started with the opening of the Panama Canal in 1914.

Shipping agencies represent the vessel before Canal Authorities, Maritime Authority and private port operators.

- **Vessel spares parts**

This service includes spares receipt in the airport, tax-free storage and delivery in the Canal anchorage area in the Pacific/Atlantic, in port or while transiting the Canal; is available 24/7 every day of the year, and it includes all necessary customs procedures to the release of the spares by the authorities.

- **Crew exchange**

The service of crew exchange is a daily activity, which is favored by the passenger's hub development at Tocumen airport, which provides connections to all destinations in America and several in Europe.

Thousands of seamen board and disembark in Panama, while the vessels are in Canal waters or docked at pier.

- **Ship chandlers**

Due to the high amount of vessels transiting the Canal and arriving ports, a big amount of companies dedicated to ship chandler these vessels with several products.

These services can be food supply, drinks, cigarettes, buzz, lubs, oxi-acetylene equipment's, nautical charts, marine paint and many others.

The authorities have issued more than 175 licenses to companies that dedicate to ship chandling of these services.

- **Vessel and port infrastructure inspections**

Unión Nacional de Corredores de Aduanas de Panamá

*El Corredor de Aduanas es el profesional idóneo
que interviene entre el contribuyente y el estado
para una justa tributación.*

Pagina Web: uncap.org.pa
Teléfonos: 393-6090/ 6080
E-mail: uncap@uncap.org.pa
Dirección: Clayton, Calle Hocker Maritza Alabarca, Edif. UNCAP



Unas 27 licencias han emitido las autoridades para la provisión de servicios de inspección a naves e instalaciones portuarias. El gran número de tránsito de barcos por el Canal y a los más de 8 mil barcos abanderados en el Registro de Naves de Panamá, ha facilitado el desarrollo de este clúster de servicios de Inspecciones.

- **Descarga de desechos de los Barcos y Fumigación**

La gran cantidad de naves que cruzan el Canal también requieren de la descarga y tratamiento de desechos como slope, sludge, aguas grises y basura en general. Estos servicios se dan por medio de barcasas a los barcos que están en el fondeadero y por medio de cisternas a barcos que atracan en muelles. Aproximadamente 24 licencias de operación han expedido las autoridades para estos servicios.

Próximamente se proveerá el servicio de descarga de agua de Lastre, según requerimiento de las naves.

- **Astilleros y Reparaciones a barcos**

La oferta de reparaciones de barcos consiste de reparaciones en 3 Astilleros, reparaciones a flote en la zona de fondeadero mientras los barcos esperan su tránsito por el Canal.

Todos los astilleros están en el lado Pacífico del canal, el Astillero MEC se encuentra dentro de las aguas del Canal adyacente al Puerto de Balboa, el astillero Veracruz en la costa oeste del Canal y el astillero Bayano en la costa este del Canal

Around 27 licenses have been issued by the authorities for vessel inspection and port installation services.

This inspection cluster services have been eased by the great amount of vessels transiting the Canal and the more than 8 thousand vessels flagged in the Panama ship registry.

- **Waste discharge and fumigation**

This high amount of vessels crossing the Canal also requires waste discharge and slop oil treatment, and garbage in general. These services are rendered by barge to vessels at anchorage and through tank trucks to vessels calling the ports. The authorities for these services have issued approximately 24 operating licenses.

The ballast water service will be furnished soon, in accordance with what is required by the vessels.

- **Dry-docks and vessel repairs**

Repairs to vessels consists of repairs in the three dry-docks, and repairs afloat in the anchorage while waiting to transit the Canal.

All dry-docks are in the Pacific side of the Canal, MEC dry-dock is within Canal waters on the side of Balboa Port, Veracruz dry-dock is in the west coast of the Canal and Bayano dry-dock is in the east side of the Canal within Bayano



INCOSTAS
A través del Consorcio
Inzelva, construye la
Nueva Terminal de
Servicios Marítimos
Auxiliares del Sector
Pacífico del Muelle IMA"

GRUPO INCOSTAS NOUEL

CREANDO FUTURO



En el Grupo Incostas Nouel, ofrecemos soluciones integrales de ingeniería y construcción. Acumulamos un vasto conocimiento técnico y una amplia experiencia de más de 60 años.

Puertos, Costas, Infraestructura, Oceanografía, Geofísica, Geotecnia, Consultoría Ambiental.



www.incostasnouel.com



+ 507-203-777 ext. 413 y 423

dentro del río Bayano. También existe el astillero Mont Hope operado por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) en el Atlántico.

Existen un número plural de empresas de reparación afloje y submarinas entre ellas: la más grande y antigua, Talleres Industriales que tiene su base en la ciudad de Colon en el lado Atlántico del Canal.

Las reparaciones se hacen en ambas entradas del Canal, Pacífica y Atlántica.

• Servicios de Mega-distribución y Valor agregado

La mega-distribución de mercancías es una de los servicios logísticos de mayor potencial dada la conectividad marítima que tiene Panamá, de donde existen varios servicios semanales a casi todos los destinos de América latina y el Caribe. Son muchas las actividades de esta naturaleza que ya se realizan en el segmento de electrónicos.

Los servicios de valor agregado se realizan desde hace varios años, pero en los últimos 5 años se ha incrementado notablemente esta actividad que hoy abarca mercancías como calzados, farmacéuticos, entre otros.

Con la apertura de Relaciones diplomáticas entre Panamá y China, se espera que el gigante manufacturero asiático establezca en Panamá centros de distribución de sus principales mercancías para toda la América latina.

Como se explica en este escrito, Panamá cuenta con una de las más completa y moderna plataforma logística de América Latina, que incluye infraestructura portuaria, aeroportuaria, ferroviaria, carretera y parques logísticos dentro de la región interoceánica donde coexisten con el Canal de Panamá, por ello el Gabinete Logístico en conjunto con la empresa privada llevan a cabo iniciativas para la integración eficiente de estos activos logísticos y la modernización de los procesos aduaneros y cuarentenarios, para convertir a Panamá en el Hub Logístico de la Américas.

river. There is one drydock in the Atlantic side, the Mount Hope dry-dock and the Panama Canal Authority operates it.

There is a plural amount of repair companies afloat and underwater, amongst others the biggest and oldest is Talleres Industriales based in Colon, in the Atlantic side of the Canal.

Vessels repairs are done in both Canal ends, Pacific and Atlantic.

• Mega distribution and added value services

Mega distribution of merchandise is one of the logistics services with more potential given the maritime connectivity of Panama, where there are several weekly services to most of the destinations of Latin America and the Caribbean. There are many activities if this type being done in the electronics area.

The added value services are being done for many years already, but in the last 5 years this activity has been noticeably increased and nowadays it includes merchandise such as shoes and pharma amongst others.

With the opening of Diplomatic relationships between Panama and China, it is expected that the Asian giant establishes in Panama distribution centers of its main merchandise for the entire Latin America.

As explained in this text, Panama counts with one of the more complete and modern logistics platform of Latin America, which includes port infrastructure, aerial ports, railroad, roads and logistics parks within the interoceanic region where it coexists with the Panama Canal. The Logistics Cabinet in conjunction with the private enterprise are carrying out initiatives for the efficient integration of these logistics assets and the modernization of the customs and quarantine processes, to turn Panama into the Logistics Hub of the Americas.



Para mayor información puede contactarnos a través de:
asesores@unityducruet.com

LÍDERES EN ASESORÍAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO Y LOGÍSTICA

- Responsabilidad Civil de Puerto
- Casco Yates de Placer / Comerciales
- Seguros para Avituallamiento
- Pólizas de Transporte de Carga, STP (Carga más almacenamiento)
- Responsabilidad Civil para Manejadores y Almacenadores de Carga



www.unityducruet.com

[f /UnityDucruet](https://www.facebook.com/UnityDucruet) [@Unity_Ducruet](https://www.instagram.com/Unity_Ducruet)

2017 - Año de la Recuperación de Carga

2017 – Year of cargo recovery

Por / by
Editor

El centro de transbordo de Panamá tuvo un difícil 2016, ya que perdió carga en casi todos sus segmentos de negocios excepto en la venta de combustible, donde registro un importante crecimiento.

En los primeros 7 meses del 2017 se ha registrado una importante recuperación de la carga pérdida durante el 2016.

Puertos del Atlántico

Los tres puertos del Atlántico registran un crecimiento combinado de 26.3% versus el 2016 y, además como grupo

The transshipment center of Panama had a difficult 2016, as it lost cargo in almost every business segment except for the fuel sale, where it registered an important growth.

The first 7 months of 2017 have registered an important recovery of the cargo loss during 2016.

Atlantic ports

The three ports of the Atlantic register a combined growth of 26.3% vs 2016, and as a group are moving 131K, more TEUs than the ones moved in 2015. See chart No. 1.



IMPULSANDO MOVIMIENTOS SEGUROS Y CONFIABLES



**MANTENIMIENTO DE SPREADERS Y DISTRIBUIDOR
AUTORIZADO DE CABLES DE ACERO TEUFELBERGER
PARA CENTRO AMERICA Y EL CARIBE.**

WWW.ARCONM.COM



MOBIL: +507 64809639
PANAMA REP. DE PANAMA
EDWIN.ARANDA@ARCONM.COM



Asociación de Agencias de Carga de Panamá

Una Asociación en Movimiento

**Integrese a la Mayor Asociación
Logística de Panamá, con alcance
internacional y reciba los
siguientes beneficios:**

- * Promoción y representación de nuestros miembros en ferias y eventos a nivel internacional.
- * Participación activa en comités y comisiones con entidades gubernamentales.
- * Alianzas con las diferentes asociaciones privadas a nivel nacional.
- * Brindamos capacitaciones, cursos y seminarios para constante actualización del gremio.
- * Posibilidades de integración con los diferentes comités de APAC.
- * Pertenecer a Alianzas de nivel mundial que fortalecen a las empresas de la Asociación.
- * Asesoría y asistencia técnica.
- * Pólizas de cobertura de seguros de transportes (transitarios).



**Somos
Miembros de:**

directorejecutivo@apacpanama.com

Teléfono : +(507)282-7431
Celular : 6214 - 0060

Website: www.apacpanama.com

Gestionando el Desarrollo
Logístico del País



portuario están moviendo 131 mil más TEUs de los que movieron en el 2015. Ver Tabla No 1.

El Puerto de Cristóbal (HPH) es el que más se destaca en crecimiento con un 77.4% versus el 2016 y con un volumen 267 mil TEUS más que el manejado en el 2015. Se espera que esta terminal de contenedores supere la barrera del primer millón de TEUS anual para finales de octubre. Cristóbal maneja el 5.14% de la carga local y esta creció 24.8% versus el 2016.

El segundo puerto que más crece en el conglomerado portuario del litoral Atlántico es Colon Container Terminal (CCT-EM), con un 17.5%, más no supera el volumen de carga que manejo en el 2015. CCT maneja el 13.32% de la carga local, segmento que decreció 4.9% versus el 2016.

Manzanillo International Terminal (MIT-SSA), creció en 8.2% y también se mantiene por debajo del volumen que manejo en el 2015. Esta Terminal mueve el 43.16% de la carga local, la que creció 27.9% en el primer semestre de 2017.

Puertos del Pacifico

En el Pacífico, los dos puertos, Balboa y PSA registran un **d e c r e c i m i e n t o** combinado de 1.0 % en los primeros 7 meses del 2017 versus 2016, lo que refleja que no han recuperado la carga perdida en el 2016. Los puertos combinados decrecen versus el 2015 en 189 mil TEUS. Ver Tabla No 2.

El Puerto de Balboa (HPH), registra un crecimiento de 1.7% versus el 2016, sin embargo se encuentra por más de 107 mil TEUs por debajo de lo que manejo en el 2015. Este puerto

Cristobal Port (HPH) is the one standing with the largest growth of 77.4% vs 2016 and with a volume 267K TEUs more than the

one handled in 2015. It is expected that the container terminal surpasses the barrier of the first million of annual TEUs by the end of October. Cristobal manages the 5.14% of the local cargo and it grew 24.8% vs 2016.

The second port with more growth in the port conglomerate of the Atlantic side is Colon Container Terminal (CCT-EM), with 17.5% vs 2016; however it does not surpass the cargo volume managed in 2015. CCT manages 13.32% of the local cargo, segment which decreased 4.9% vs 2016.

Manzanillo International Terminal (MIT-SSA), grew 8.2% vs 2016 and remains under the volume managed in 2015. This terminal moves 43.16% of the local cargo, which grew 27.9% in the first semester of 2017.

Pacific Ports

In the Pacific, the two ports Balboa and PSA registered a combined decrease of 1.0% in the first 7 months of 2017 versus 2016, which reflects that they have not recovered the lost cargo of 2016. The combined ports decrease 189K TEUs vs 2015. See chart No.2.

The port of Balboa (HPH), registers an increase of 1.7% vs 2016, however it locates with the difference of 107K TEUs under what managed in 2015. This port manages 34.9% of the local cargo which decreased 6.2% vs 2016.

The second port of the Pacific, PSA, decreases 45.2% vs 2016 and it reflects a very similar situation to Balboa Port with more

Movimiento de Contenedores (TEUs)				
Enero - Julio de 2015-2017				
Puerto/Año	2015	2016	2017	Crecimiento %
MIT	1,162,216	1,006,370	1,089,099	8.2
CRISTOBAL	467,915	414,547	735,237	77.4
CCT	454,302	333,350	391,676	17.5
Total	2,084,433	1,754,267	2,216,012	26.3
Tabla No 1.				

Movimiento de Contenedores (TEUs)				
Enero a Julio de 2015-2017				
Puerto/Año	2015	2016	2017	Crecimiento %
BALBOA	1,811,716	1,675,791	1,704,845	1.7
PSA	139,063	103,845	56,868	-45.2
Total	1,950,779	1,779,636	1,761,713	-1.0
Tabla No 2.				



PANAMA
MARITIME
GROUP

Panama Maritime Building, 78E Street, San Francisco, Republic of Panama
+507-226-6555 • +507-301-3217 • +507-301-3215
Our Offices: Panama | Belize | Vietnam | China | India
• www.panamamaritime.com
• www.torrijos-asociados.com • www.mtcpanama.com

Celebrating 25 years providing one-stop solutions for the maritime community!



- Classification Services • Statutory Services • ISM/SPS/MLC2006 • Technical Services
- Ship Finance & Registration • Labor & Immigration • Intellectual Property
- Administrative Services • Seafarers Training • STCW Certificates • Panamanian Licenses



NOS ENCANTAN LOS RETOS

El Canal de Panamá ampliado abrió nuevas posibilidades al comercio marítimo mundial hace más de un año. Desde entonces, las rutas del comercio marítimo mundial han sido rediseñadas.

En adelante, nuestro objetivo es convertir a Panamá en un verdadero centro logístico con servicios de valor agregado que brinden mayor conectividad a nuestros valiosos clientes. Esto es solo el comienzo.



CANAL DE PANAMÁ

maneja el 34.9% de la carga local y esta decreció 6.2% versus el 2016.

El segundo puerto del Pacífico, PSA, decrece en 45.2% versus el 2016 y refleja una situación muy similar al Puerto de Balboa y se encuentra en más 80 mil TEUs por debajo del volumen de Contenedores que maneja en el 2015. En el primer semestre de 2017, en esta terminal se manejó el 0.48 % de la carga local, segmento que decreció 60.3% versus 2016.

Venta de Combustible por Barcazas

La venta de combustible registra crecimiento los dos últimos años, y en el 2017 creció en 20% versus el 2016. Ver Tabla No3. De la venta total de combustible de 2.745 millones de TM, el 7.55% es diésel marino.

En el periodo antes mencionado se atendieron un total de 3,384 naves, lo que representa un crecimiento de 10.37% versus 2016.

Ventas de combustible en el Pacífico

La venta de combustible en el Pacífico de enero a Julio de 2017 creció en 20.3% versus 2016. La mayor parte de la venta de combustible en la zona Interoceánica se realiza en la entrada Pacífica del Canal de Panamá, donde en el periodo antes mencionado se entregó el 78 % del combustible vendido por barcazas.

Igualmente de enero a julio de 2017 se atendieron 2,374 naves, lo que representa un 6.99 % más barcos versus el mismo periodo de 2017, con la variante que se ha dado un aumento importante de venta de combustible a barcos Neo Panamax que transitan el Canal ampliado en comparación con el mismo periodo de 2016, cuando solo se atendían los Neo Panamax que llamaban al Puerto de Balboa y que llegaban a este puerto desde finales de 2006.

than 80K TEUs under the container volume managed in 2015. In the first half of 2017, this terminal handled 0.48% of the local cargo, segment that decreased 60.3% vs 2016.

Fuel sale through barges

The fuel sale registers a growth the last two years, and in 2017 it grew 20% vs 2016. See chart No.3. Out of the total sale of fuel of 2,745 million MT, 7.55% is marine diesel.

In the above mentioned period a total of 3,384 vessels were handled, which represents a growth of 10.3% vs 2016.

Fuel sale in the Pacific

The fuel sale in the Pacific from January to July 2017 grew in 20.3% vs 2016. The majority of the fuel sale in the interoceanic

area is done in the Pacific entrance of the Panama Canal, where the above mentioned period delivered 78% of the fuel sold through barges.

From January to July 2017, 2,374 vessels were attended, which represents a 6.99% more

vessels vs the same period of 2017, with the difference that there has been an important increase in fuel sale to Neo Panamax vessels transiting through the widened Canal in comparison with the same period of 2016, when only Neo Panamax vessels calling Balboa Ports since end of 2006 were attended.

An average of 20 barges delivering fuel operate daily in the Pacific entrance of the Canal.

Fuel sale in the Atlantic

The fuel sale through barges in the period mentioned above grew 23.2% versus 2016; however only represents the 22% of the total sales. Out of the total sales done of 582, 476 MT, 11.61 % is marine diesel.

Venta de Combustible por Barcazas - TM Enero a Julio de 2015-2017				
Puerto/Año	2015	2016	2017	Crecimiento %
PACIFICO	1,572,144	1,798,295	2,163,263	20.3
ATLANTICO	523,819	472,636	582,476	23.2
Total	2,095,963	2,270,931	2,745,739	20.9
Tabla No 3.				



Marine Surveyors Bureau

Solutions with Innovation and Technology

Marine Petroleum & Industrial Inspection,
Certification, Engineering, Construction,
Training & Maintenance Services

Albrook Calle Fragata,
Edificio 102B - PBX. (507) 315 1156 / 1505
P.O. Box 0843 - 2348 Balboa Ancón
msb@msbsurveyors.com
Panamá Rep. Panamá

www.msbsurveyors.com

NO ES SOLO NUESTRO TRABAJO ES NUESTRO COMPROMISO CON EL MUNDO



Prevenir la contaminación por las aguas residuales
de los buques que figuran en el Anexo IV
del Convenio MARPOL (**SEWAGE FROM SHIPS**)

CONTAMOS CON DOS LICENCIAS

- TRANSPORTE TERRESTRE DE MARPOL IV SEWAGE
- TRATAMIENTO Y DISPOSICIÓN FINAL DE SEWAGE MARPOL IV



MUCHO MÁS QUE CONCIENCIA AMBIENTAL



PASA

PARQUE DE
SERVICIOS
AMBIENTALES

T.507397 6846 - F. 5073976847 - AP0830-00886

pasapanama.com - info@pasapanama.com

Un promedio de 20 barcazas que entregan combustible operan diariamente en la entrada Pacífica del canal.

Ventas de combustible en el Atlántico

Las ventas de combustible por barcazas en el periodo antes mencionado creció en 23.2 %; sin embargo solo representan el 22% de las ventas totales realizadas. Del total de la ventas realizadas de 582, 476 TM, el 11.61 % es Diésel marino.

En la entrada Atlántica del Canal se vendió combustible por barcazas a un total de 1010 naves, lo que muestra un crecimiento de 19.24% versus el 2016 y representan un 29.84% del total de barcos atendidos por barcazas en la Región Interoceánica.

Un promedio de 9 barcazas para la entrega de combustible operan diariamente en la entrada Atlántica del Canal.

Movimiento de vehículos

Este segmento de negocios marítimos creció 20.6% de Enero a Julio de 2017 versus 2016 y se mantiene por arriba de los movimientos realizados en el 2015. El Movimiento de vehículos se realiza en los puertos de Balboa y MIT, según cifras oficiales de la AMP. Ver Tabla No. 4

Manzanillo International Terminal creció en cuanto al movimiento de vehículos en 62.1% versus el 2016 y mueve el 64% de todos los vehículos que se atendieron en los puertos de la región Interoceánica. Un alto porcentaje de los autos movidos en esta terminal son de trasbordo.

De enero a julio de 2017, el Puerto de Balboa movió un total de

In the Atlantic entrance of the Canal the total amount of vessels receiving fuel through barges were 1010, which shows a growth of 19.24% vs 2016 and represents a 29.84% of the total vessels attended through barges in the Interoceanic region.

An average of 9 barges for the fuel delivery operate daily in the Atlantic entrance of the Canal.

Vehicle movement

This maritime business segment grew 20.6% from January to July 2017 vs 2016 and it keeps higher than the movements of 2015. The vehicle movement is done in the ports of Balboa and MIT, according to official figures of PMA. See chart No. 4.

Movimiento de Vehiculos				
Enero a Julio de 2015-2017				
Puerto/Año	2015	2016	2017	Crecimiento %
MIT	47,093	33,046	53,560	62.1
BALBOA	30,147	36,220	29,950	-17.3
Total	77,240	69,266	83,510	20.6

Tabla No 4.

Manzanillo International Terminal grew in regards to vehicle movement in 62.1% vs 2016 and moves 64% of the entire amount attended in the ports of the Interoceanic region. A high percentage of the cars being moved in this terminal are for

transshipment.

From January to July 2017, the Balboa port moved 29,950 vehicles, which represents a decrease of 17.3% vs 2016; however, this port had in the same period of 2016, a growth of 20% over 2015.

Almost the entire amount of vehicles moved in this port are for local use so the decrease registered in 2017 is associated to the fall in sales of vehicles in the local market.

Movimiento de Pasajeros de Cruceros				
Enero a Junio de 2015-2017				
	2015	2016	2017	Crecimiento %
Total	94,437	401,107	458,845	14.4

Tabla No 5.

Movement of cruise passengers

In the period from January to June 2017, a total of 458,845 passengers arrived to



Logistic Management & Transportation Corp.
(LMT - Panamá)

Pagina web www.lmtpanama.com
Dirección: Ave. La Paz y d. Uruguay. Plaza Bonanza Local Nro.9, Villa Caceres Betania
Tel: 302 6416
email contacto: Info@lmtpanama.com

Servicios:
Operadores Logísticos aéreos, marítimos y terrestres para transporte de Importación, exportación, reexportación.

Servicios Outsourcing, Manejo de carga de proyectos o especiales: Mining, oversize, overweight. Tramites documentales, aduanales.

LOGISTIC MANAGEMENT & TRANSPORTATION CORPORATION se ha creado un sólido prestigio, basado en establecer políticas claras y honestas con sus clientes y sus colaboradores.

Creemos firmemente en tres aspectos fundamentales, en los cuales desarrollamos nuestro trabajo diario: confiabilidad, Trabajo en equipo y eficiencia.

Creemos modelos económicos y operativos de acuerdo a las necesidades particulares de cada cliente o asociado, manteniendo los valores que nos distinguen!

EL BOLETIN THE BULLETIN

Shipping, Cargo &
Logistics Newspaper

Una publicación bilingüe dirigida
al Sector Marítimo y Logístico

¡Paute para mejores negocios!

Una publicación de
Focus Publishing Group

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

E-mail: elboletin@cwpanama.net www.thebulletinpanama.com



35
Años

NEUMÁTICO MICHELIN X-TERMINAL

Con el neumático MICHELIN X-TERMINAL T usted tendrá:

- Alto rendimiento en horas / Km trabajados.
- Reducción importante de las paradas por daños en las llantas.
- Utilización en todos los ejes del equipo.
- Desgaste uniforme de la banda de rodamiento.

Proporcionando:

- Aumento de la productividad
- Reducción de los costos operacionales



Entre en contacto con nosotros para mayor información:



+507 831.2750 / WWW.MICHELIN-EARTHMOVER.COM



MICHELIN

29,950 vehículos, lo que representa un decrecimiento de 17.3% versus el 2016, sin embargo este puerto tuvo en el mismo periodo de 2016, un crecimiento de 20% sobre el 2015.

Casi todos los vehículos que mueve este puerto son para el consumo local por lo que el decrecimiento que se registra en 2017 está asociado a la caída en las ventas de vehículos en el mercado local.

Movimiento de Pasajeros de cruceros,

En el periodo comprendido de enero a junio de 2017, arribaron a puertos panameños un total de 458,845 pasajeros, lo que se traduce en un crecimiento de 14.4% versus el 2016, según cifras oficiales de la AMP. Ver tabla No. 5

El movimiento de pasajeros de cruceros se da principalmente y regularmente en el Puerto de Cruceros Colon 2000, esporádicamente algunos desembarcan en la zona de anclaje de Amador en el Pacífico.

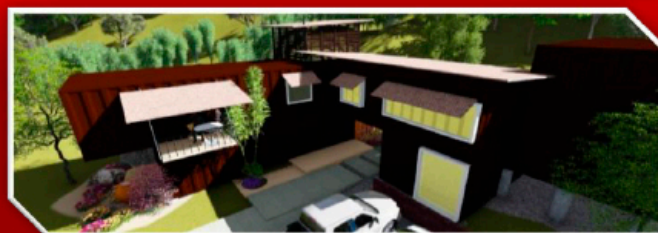
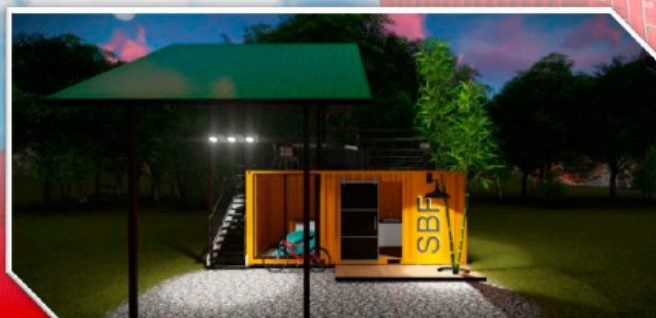


Disney Wonder
por las esclusas neopanamax
Foto Cortesía ACP.

Panamanian ports, which translated in a growth of 14.45 vs 2016, according to official figures of PMA. See chart No 5.

The cruise passengers' movement happens mainly and regularly in the Cruise Port of Colon 2000, but on spot basis, some disembark in the anchorage area of Amador in the pacific.

Contenedores



Soluciones practicas y eficaces para cualquier lugar

Contacto: +507 6689-4085
Axlomaeg.com

AXIOMA

www.eco-klean.com
Via Transistmica,
Buena Vista, Colón.
448-1771
info@eco-klean.com



*Recolección, tratamiento
y disposición de aguas oleosas
y otros contaminantes.*

*Comprometidos con el cuidado del medio ambiente,
brindando soluciones rápidas y efectivas.*

Panamá avanza en su modernización de su plataforma tecnológica

Panama moving ahead with its modern tech platform

Por / by
Redacción

Una reducción en tiempo es la mayor ventaja que ofrece la nueva Ventanilla Única Marítima conocida como VUMPA, la cual está en período de pruebas antes de ser efectiva oficialmente.

VUMPA surge de la colaboración en conjunto de dos de las entidades marítimas más importantes de Panamá como son la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y la Autoridad Marítima de Panamá (AMP). Esta ventanilla tiene como finalidad facilitar el transporte marítimo mediante la simplificación y reducción al mínimo de los trámites, documentos y formalidades relacionados con la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales.

En la Ventanilla Única Marítima participan 8 entidades como son: Ministerio de Salud, Autoridad Nacional de Adunas (ANA), Migración, Cuarentena Agropecuaria, Autoridad Panameña de Seguridad Alimentaria (AUPSA), ACP y AMP.

Esta ventanilla va agilizar los tiempos en puertos para hacer carga y descarga, permitiendo a Panamá ser más

A time reduction is the main advantage offered by the new Maritime Unique Window known as VUMPA, which is being tested before being officially in place.

VUMPA comes up as a result of the joint collaboration of the two most important maritime entities of Panama; Panama Canal Authority (PCA) and the Maritime Authority of Panama (PMA). This window aims to facilitate the maritime transport through the simplification and reduction to the minimum expression of the procedures, documents and formalities related to the arrival, port stay and exit of vessels going on international trips.

Participants in the Maritime Unique window are: The Health Ministry, National Customs Authority (ANA), Migration, Agricultural Quarantine, Food Security Panamanian Authority (AUPSA), Panama Canal Authority (PCA) and Panama Maritime Authority (PMA).

The window will speed up the time in port for loading and unloading, allowing Panama to be more competitive such as other ports in the region with this system like Chile, Mexico and Colombia.



VitalOxide

DesinfecVital

Descontamina el 99.999% de Bacterias, Virus y Moho
Elimina Malos Olores en Areas Dificiles de Controlar

Cargo • Bodegas • Unidades de Almacenamiento

Avenida Makario 3 Chipre, La Alameda, Ciudad de Panamá, Panamá
Telefono +507 260-7798/5098



competitivos como puertos de la región que tienen sistema de ventanilla única tales como Chile, México, Colombia.

VUMPA facilitará al usuario el tener que coordinar con una sola autoridad, en vez de siete como era la práctica, permitiendo al barco tener libre práctica una vez que arribe a puerto y por ende, puede empezar la operación de carga o descarga inmediatamente. Esto podría significar un ahorro en tiempo entre 20-30 minutos.

La ventanilla única no implica la inversión en tecnología de software para el usuario, porque se utiliza el mismo formato que tiene el portal de la ACP, facilitando la implementación para los usuarios.

La ACP y AMP han acordado que cuando el buque se encuentre en aguas jurisdiccionales del Canal de Panamá, el abordaje será por el oficial de la entidad canalera, quien dará la libre práctica para su arribo a puerto. Mientras que el abordaje de la nave que se dirige a puertos fuera de la jurisdicción de la ACP será por parte del oficial de abordaje de la AMP, el cual dará la libre práctica. Anteriormente un representante de cada una de las entidades arriba mencionadas abordaba la nave.

VUMPA ofrece en resumen muchos beneficios a los usuarios porque se reducen los tiempos y por ende, hay un ahorro en costos, la información se entrega de manera electrónica en un solo punto de entrada, se elimina el uso del papel, sustituyéndose por la tecnología, entre otros.

VUMPA will facilitate the user to coordinate with only one authority, instead of seven as it used to be, allowing the vessel to be able to do a free practice once it arrives at port and therefore, start loading and unloading immediately. This could mean a saving in time of between 20-30 minutes.

The unique window does not mean an investment in technology of software for the user, as it uses the same format used at the ACP portal, making it easier the implementation for the users.

PCA and PMA have agreed that once a vessel is within the jurisdictional waters of the Panama Canal, the Boarding would be by the Officer of the Canal entity, who would grant the free practice when it arrives at port. Whereas the Boarding of the vessel which sails out of the jurisdiction of PCA would be managed by a PMA Officer, who will grant the free practice. In the past one representative of each of both entities boarded the vessel.

VUMPA offers many advantages to the users because it reduces time and therefore, there is a saving in costs, the information is e-delivered in one only entry port, and paper will not be used as it would be replaced by technology, amongst others.

Panamanian authorities at this first stage look at incorporating only the entities mentioned above, but later will develop a model called "Port Community System" which will allow the participation of all the actors of the logistic chain.

International Freight Services (Panamá) Inc

LOGÍSTICA - ADUANA - TRANSPORTE - ALMACÉN - DISTRIBUCIÓN – PROYECTOS - REPRESENTACIÓN

Parque Industrial Costa del Este, 1era Avenida, 4to Edificio N° 111, Costa del Este

P.O.Box 0831 - 02557 - Panamá - Rep. PANAMA

Phone (+507) 271 63 00 Fax (+507) 271 56 22

Web www.infreserve.com Email : panama@infreserve.com

Global Logistics Reliability – Confiabilidad Logística Global



Las autoridades panameñas contemplan en esta primera etapa incorporar sólo a las entidades arriba mencionadas, pero más adelante desarrollar un modelo llamado "Port Community System" donde participen todos los actores de la cadena logística.

En Amsterdam tiene una plataforma tecnológica llamada "PortBase" donde todos los usuarios de la cadena logística (embarcadores, líneas navieras, agentes, operadores de terminales, autoridades, etc) intercambian información, la cual es compartida para diferentes propósitos.

Se espera que VUMPA entre en total funcionamiento en los próximos meses, porque actualmente se encuentra en períodos de prueba.

Amsterdam counts with a Tech Platform called "PortBase" where all users of the logistics chain (shippers, shipping lines, agents, terminal operators, authorities, etc.), exchange information, which is shared for different purposes.

It is expected that VUMPA starts running in full within the coming months, as currently is in a testing period.



Take home one of the wonders of the world with the Lego® Education Panama Canal Set.

Lleva a casa una de las maravillas del mundo con el Lego® Education Panama Canal Set.



Order yours at / Ordena el tuyo en
www.panamastem.com

10% disc. with code / 10% de desc. con el código
TOCAME2017

*Worldwide FREE shipping by DHL / Envío MUNDIALMENTE gratuito con DHL.

Estrategia Logística Nacional de Panamá 2030

National Logistics Strategy of Panama 2030

Por / by
Redacción

Recientemente el Gobierno Nacional presentó oficialmente la Estrategia Logística Nacional de Panamá (ELNP) 2030. Ésta fue producto de la una alianza público privada que se inició en el año 2009.

Sus inicios se remontan a enero de 2004 cuando se aprueba la Estrategia Marítima de Panamá y en el 2008 se elabora la Ley General de Puertos, producto del ímpetu en el desarrollo portuario que había generado diferentes contratos ley entre el Estado y los operadores portuarios.

En el 2012, todos los gremios relacionados con el movimiento de carga en el país se organizan en el Consejo Empresarial Logístico (COEL), en miras a coordinar con las autoridades estatales todo lo relacionado al movimiento de carga por Panamá.

Durante el 2013 -2014, la empresa privada en coordinación con el Ministerio de Comercio e Industrias (MICI) se elabora el Plan Nacional de Logística (PNLOG), base para continuar con la elaboración de la ELNP 2030.

It was recently that the National Government officially delivered the National Logistics Strategy of Panama (ELNP) 2030. This was the result of a public-private alliance which started in 2009.

The beginnings go back to January 2004 when the Maritime Strategy of Panama was approved and in year 2008, the General Law of Ports was elaborated, as the outcome of the momentum in the port development, which resulted in different contracts Law between the State and the port operators.

In 2012, all the entities related to the cargo movement in the country organized in the Enterprise Logistics Council (COEL), with a view to coordinate with the state authorities all matters regarding the cargo movement for Panama.

During 2013 -2014, the private enterprise in conjunction with the Ministry of Commerce and Industries (MICI) elaborated the Logistics National Plan (PNLOG) which set the basis to continue with the elaboration of the ELNP 2030.



www.gatech.pa www.logistics.gatech.pa



GEORGIA TECH Panama
Logistics Innovation & Research Center



gatechpanama

Investigación

Información

Educación

Competitividad

Panamá es un país especializado en el tránsito de buques por el Canal de Panamá y en el trasbordo de contenedores por el Hub portuario y canal seco que incluye al Ferrocarril y autopista Panamá-Colón.

No se debe perder de vista que el Hub de Traslado es la base para el desarrollo del Hub de servicios logísticos de mega-distribución y de valor agregado.

La ELNP 2030, como primera sub-estrategia, hace énfasis al fortalecimiento y aumento de la conectividad marítima que proviene de la oferta portuaria para aumentar el trasbordo de contenedores.

El documento establece que se debe mantener una oferta portuaria suficiente, según la demanda del mercado, que permita aumentar el volumen de carga de trasbordo, la que se constituye en el objeto para proveerle servicios logísticos.

La sub- estrategia 2 se concentra o enfoca en la integración de todas las Infraestructuras logísticas que se han desarrollado en la región interoceánica, por medio de la red vial, tecnologías de informática y procesos para la atención de la carga que transita por Panamá entre puertos y parques logísticos.

En la sub-estrategia 3, entra al desarrollo de una oferta de servicios logísticos de valor añadido, la que le permitirá a Panamá fidelizar tráfico de carga, aumentar los clientes del país, atraer inversión extranjera, y desarrollar el Hub de Servicios Logísticos como una forma de sacar el máximo provecho a las inversiones en el Canal de Panamá y el Hub portuario.

Panama is a country specialized in the vessel transit through the Panama Canal and in the container transshipment through the Port Hub and the dry channel which includes the railroad and the Panama-Colon highway.

It should always be considered that the Transshipment Hub is the base for the development of the logistics for the mega-distribution and added value hub.

The ELNP 2030 emphasizes the strengthening and increase of the maritime connectivity coming from the port offer to increase the container transshipment as a first sub strategy.

The document established that a fair port offer should be maintained, according to the market demands, which allows to increase the cargo and transshipment volume, constituting the meaning to provide logistics services.

Sub strategy 2 focus on the integration of all the logistics infrastructures developed in the interoceanic region, through roads, computer tech and processes for the cargo managing which is transiting Panama between ports and logistics parks.

Sub strategy 3, introduces a logistics offer of added value, which allows Panama to bring loyalty on cargo traffic, increase clients, attract foreign investment, and develop the Logistics Services Hub as a way to take the maximum advantage of the investments in the Panama Canal and the Port Hub.



Services:

- Panama Canal Full Transit
- Ship Agency
- Ship Chandler
- Yacht Services
- Bunker Brokers and Physical Bunkers Suppliers
- Daily Charter

Address: Ave. Omar Torrijos, Albrook Fields BPA Building
Office 216 Panama - Panama City
www.nolkatamarine.com

Contact: (507) 385-0063/0064
Contact: 24 hours (507) 6673-6426
E-mail: info@nolkatamarine.com

La integración Logística Nacional, es el enfoque planteado en la Sub-estrategia 4, que consiste a la integración del resto del país, conectándose con el Hub logístico Interoceánico para incentivar la producción agrícola para las agro - exportaciones a cualquier parte del mundo, aprovechando la excelente conectividad marítima que proveen los 5 puertos de clase mundial localizados en la región Interoceánica.

La ELNP 2030 establece varias otras sub-estrategias, necesarias de abordar como: las tecnologías y sistemas de información, el consenso estratégico entre empresa privada y gobierno, la institucionalidad que de proveerse a la Industria Logística, la modernización e Institucionalidad pública, proactividad del sector privado, sostenibilidad del financiamiento de la Estrategia.

De este grupo de sub-estrategias destaca la institucionalidad que de proveerse a la Industria, ya que esta descansa actualmente en el Gabinete Logístico, el que deberá evolucionar de una Oficina de Coordinación del Gabinete Logístico a una Autoridad y a corto Plazo en un Ministerio de Logística.

La propuesta estratégica concluye en las siguientes acciones:

- La mejor orientación estratégica para el Sistema Logístico de Panamá para rentabilizar su posicionamiento y el esfuerzo de la Ampliación del

The National Logistics Integration is the focus of sub strategy 4, consisting in the integration of the rest of the country with the Interoceanic Logistics Hub to encourage the agricultural production for the agro exports to any part of the world, taking advantage of the excellent maritime connectivity provided by the 5 world class ports located in the Interoceanic Region.

The ELNP 2030 established several other sub strategies, such as: the technologies and information systems, the strategic consensus between private enterprise and the government, the institutionality for the Logistics Industry, the modernization and public institutionality, proactivity of the private sector, and the sustainability of the funding of the strategy.

"Evolucionar de Hub Marítimo- Portuario a Hub Logístico."

"Evolve from Maritime Hub - Port to Logistic Hub"

This group of sub-strategies emphasizes the institutionality to be provided to the industry, since it is currently based

in the Logistics Cabinet, which should evolve from a Logistics Cabinet Coordination Office to an Authority and a Short Term in a Logistics Ministry

The strategic proposal concludes with the following actions:

- The best strategic orientation for the Logistics System of Panama to monetize its positioning and the effort of the widened Canal, in an uncertainty frame, is to turn the Port Maritime Hub into a Logistics Hub.
- That Strategy of Strategies is a country project: it

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

- Agenciamiento naviero
- superyachts
- avituallamiento



**ESTELA
SHIPPING**
SINCE 1850

www.estelashipping.net

International Business Park
Building 3845, Tower D, Office nº 312
Panama Pacifico, Republic of Panama
Tel. +507 832 0834 Fax. +507 838 8992
panama@estelashipping.net

LA OPCIÓN PARA HOSPEDARSE EN EL CORAZÓN DE LA CIUDAD



FACILIDADES Y SERVICIOS

- 149 habitaciones con ventanas anti-ruido
- Connexion Wifi
- Energy Essential
- The Market, exquisitas bebidas, bocadillos rápidos y nutritivos.
- Restaurante La Galería
- 4 Salones de reuniones
- Piscina
- Gimnasio las 24 horas
- Centro de negocios
- Servicio a la habitación 24 horas
- Servicio de lavandería

Crowne Plaza® Panama es un hotel de negocio en el cual ofrecemos los servicios que te ayudarán a concretar tus viajes.



T. (507) 206-5555 F. (507) 206-5557
W. cppanama.com
D. Ave. Manuel Espinosa Batista y Ave. Eusebio A. Morales

CPPANAMA.COM   

Holiday Inn® At the Panama Canal



Un lugar justo para ti

Rodeado de un excepcional ambiente, el hotel cuenta con 137 habitaciones y una suite que ofrece a sus huéspedes la comodidad y facilidades que el viajero necesita para hacer su estadía más placentera.

- Espacios confortables para el viajero de placer o de negocios
- Vista a las Esclusas de Miraflores del Canal de Panamá
- Internet de alta velocidad gratuito en todas las habitaciones y lobby
- Puntos IHG® Rewards Club en cada estancia
- Restaurante y Bar
- Coffee & Bakery



Holiday Inn® Canal de Panamá, Ciudad del Saber

Ave. Omar Torrijos Herrera, Clayton | T: +(507) 317 4000 | F: +(507) 317 4001

e-mail: info@hinnpanama.com |    hinnpanama.com

Canal, en un marco de incertidumbre, es la de evolucionar de Hub Marítimo-Portuario a Hub Logístico.

- Esa Estrategia de Estrategias es un proyecto país: exige un gran consenso país, una institucionalidad fuerte con liderazgo, la implicación proactiva de todas las instituciones logísticas y una gran alianza público-privada.

- El gran eje de la «Oferta-País de Valor» es el Hub de la Zona Interoceánica como espacio funcional excepcional de oportunidades a futuro, que debe funcionar con un nivel excelente de integración y eficiencia.

- Panamá ha de hacer un esfuerzo complementario de integración logística nacional, para difundir los efectos de la estrategia del Hub Logístico a todo el país, y evitar ensanchar una «brecha logística» interna.

- La velocidad de implementación de la Estrategia está obligada por el entorno competitivo Internacional. Panamá necesita desplegar las estrategias con urgencia, y un gran consenso para su sostenibilidad y continuidad a mediano y largo plazo.

demands a huge country consensus, a strong institutionality with leadership, the proactive implication of all the logistics institutions and a great public-private alliance.

- The main axis of the "Offer-Country of Value" is the Hub of the Interoceanic Zone as an exceptional functional space for future opportunities, which must function with an excellent level of integration and efficiency.

- Panama needs to do a complimentary effort of national logistics integration, to spread the effects of the strategy of the logistics hub throughout the country, and avoid widening an internal "logistics breach".

- The speed of implementation of the strategy is forced by the competitive international surroundings. Panama needs to deploy the strategies with urgency and a great consensus for the sustainability in the mid and long term.



Su mejor servicio de Carga.



Apartado Postal 0301-01268 Colón, Rep. de Panamá
Tel.: (507) 430-2525 / 1530 / 1532



www.roda.com.pa



TECNOLOGÍA



EXPERIENCIA



CERTIFICACIÓN



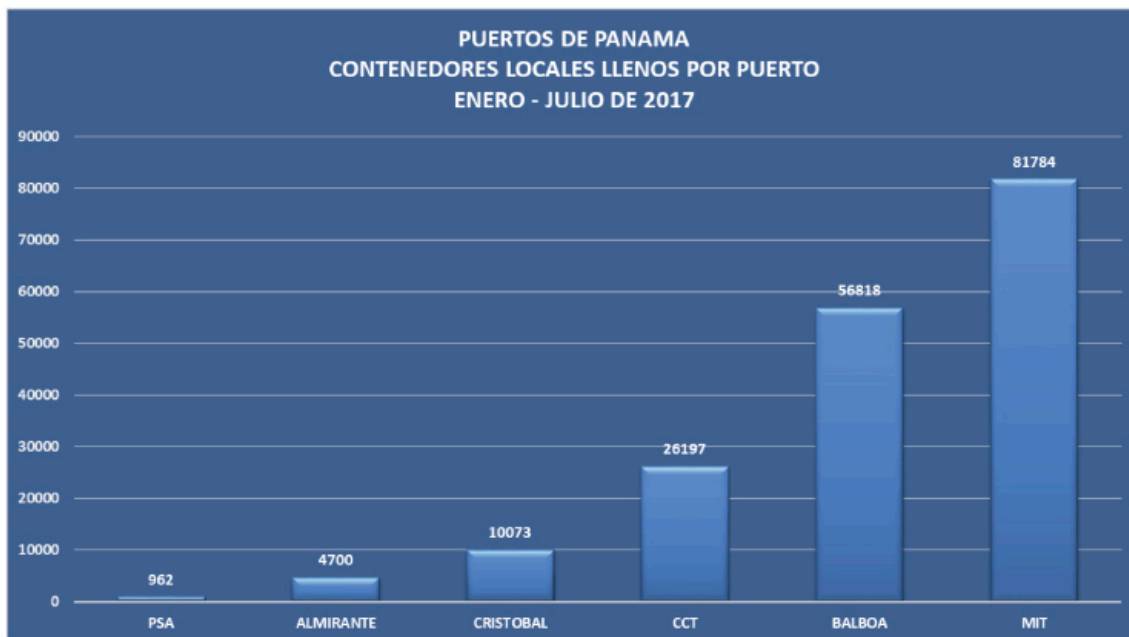
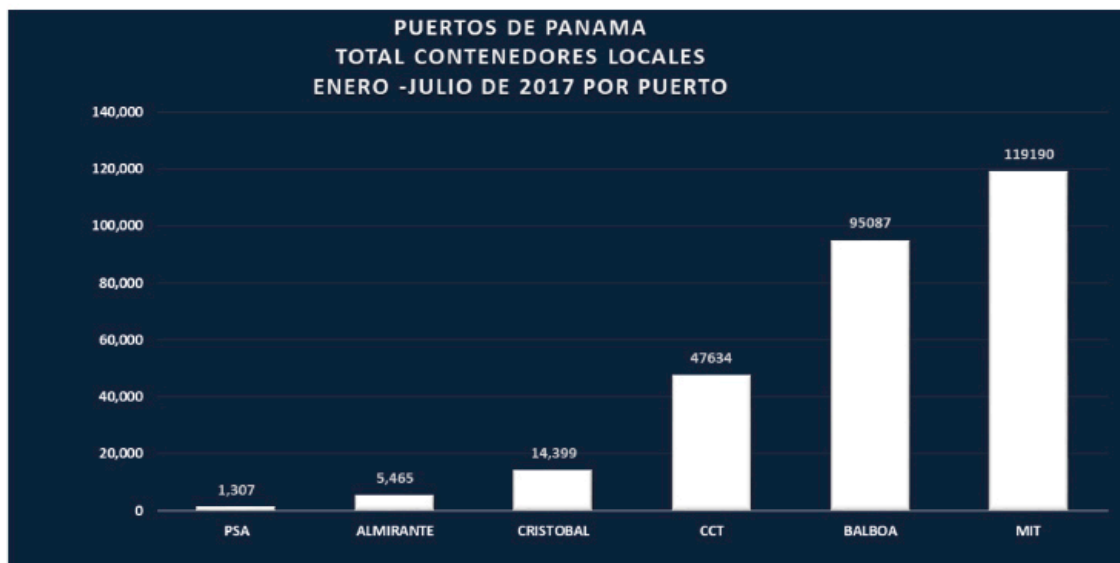
TRAYECTORIA



Transporte Roda, S.A.



GRÁFICAS



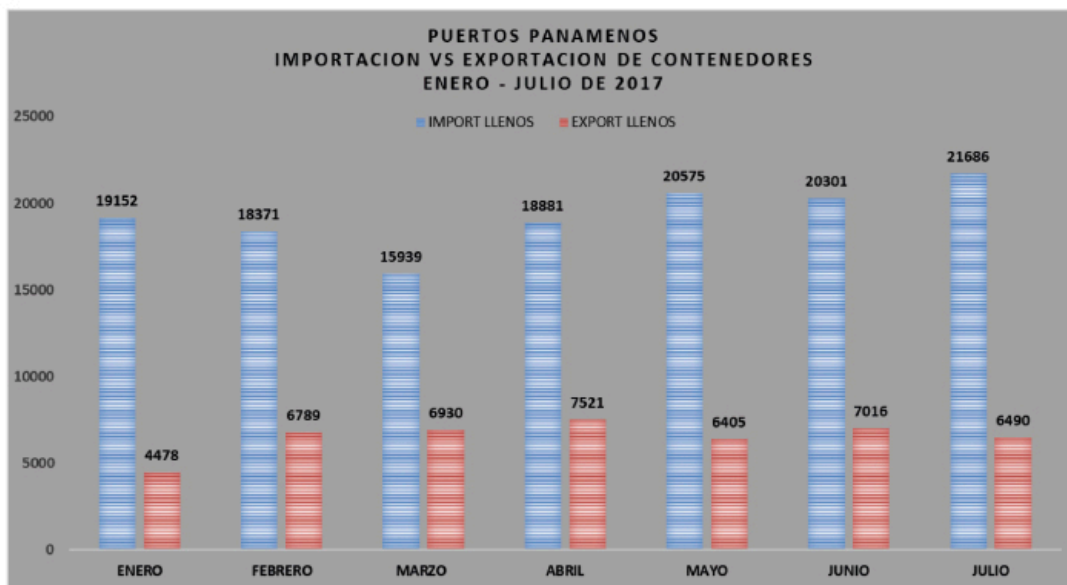
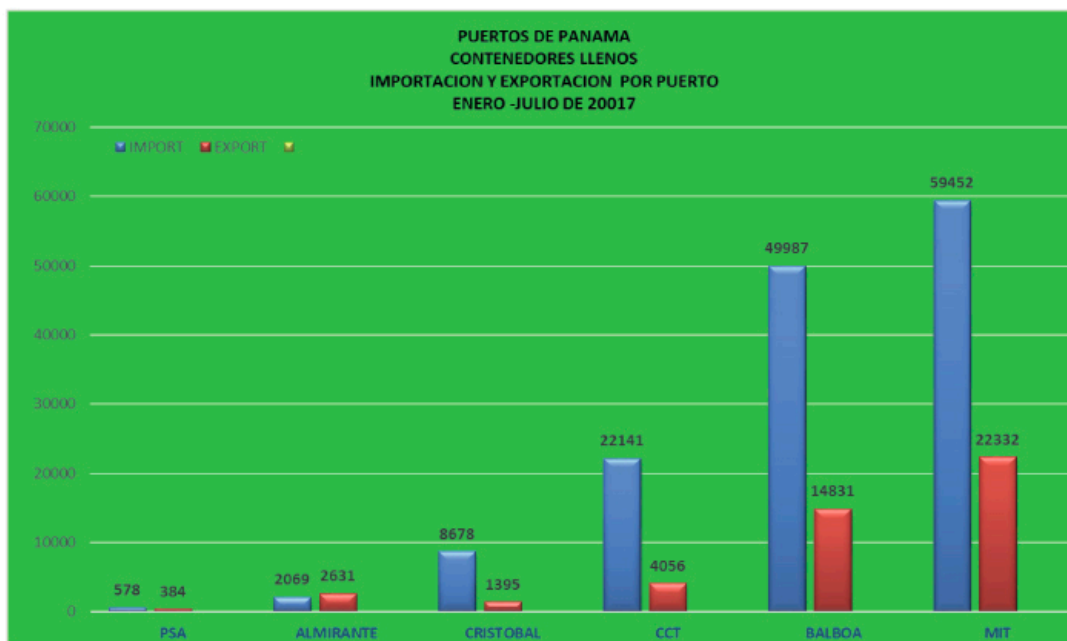
VIKING
LIFE-SAVING EQUIPMENT

VIKING LIFE – SAVING EQUIPMENT, PFZ

Protecting people and business
Global safety solutions for passenger
and cargo vessels, offshore installations,
defense, fire fighting, commercial fishing
and yachting

Colon Free Zone (France Field)
Lot No. 6, Block No. 6, Building No. 54
Panama Republic of Panama
Cel: (507) 6400-5153
Tel: (507) 430-4200, (507) 430-4201, (507) 430-4201
Fax: (507) 430-4203

GRÁFICAS



Let's go **UP Cargo**



Agencia Internacional de Carga. Representación de más de 800 agentes a nivel mundial.

Especialistas en:

- Logística Integral
- Transporte Marítimo, Aéreo y Terrestre
- Trámites Aduanales

- Carga de Proyecto y especial
- Seguro de carga
- Consultoría y Docencia

www.upcargo.com
Teléfono: 236-4664
upcargologistics@upcargo.com



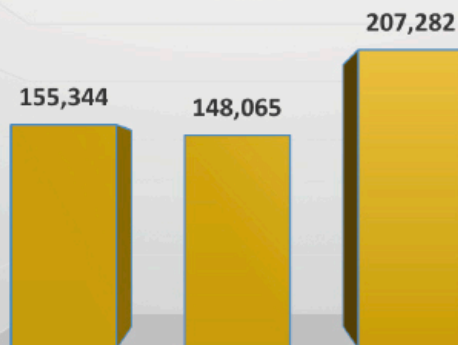
**La Universidad Marítima
Internacional de Panamá felicita a la
Autoridad Marítima de Panamá**

por la celebración del Centenario del primer
abanderamiento de naves, hecho ocurrido
el 15 de diciembre de 1917.



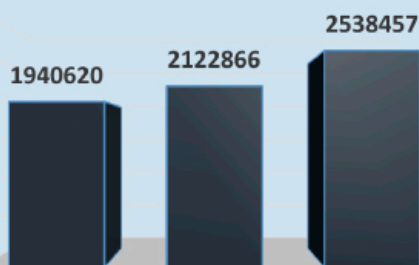
*En la UMIP formamos profesionales con liderazgo, disciplina,
valores, sentido de Patria y excelencia académica.*

CENTRO DE COMBUSTIBLE
VENTA DE MARINE DIESEL POR BARCAZA - TM
2015-2017 ENERO - JULIO



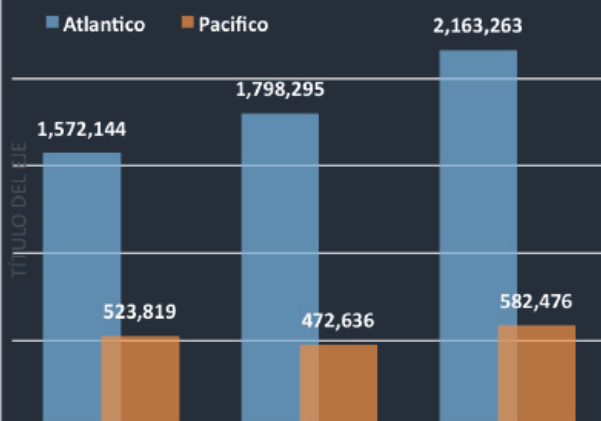
PERIODO DEL 2015 AL 2017

CENTRO DE COMBUSTIBLE
VENTA DE FUEL OIL POR BARCAZA - TM
ENERO-JULIO 2015-2017



PERIODO DEL 2015 AL 2017

CENTRO DE COMBUSTIBLE
VENTAS POR BARCAZAS - TM
ATLANTICO vs PACIFICO
ENERO - JULIO 2017



PERIODO 2015 A 2017

A MEMBER OF



More than 35 years of solid
experience providing a full range of
legal maritime services.



PATTON, MORENO & ASVAT
INTERNATIONAL LAWYERS

Navigating into the unpredictable open seas requires **expertise**,
reliable instruments and a **solid vessel**.

Since 1981 we have been the beacon to safe passage for numerous
maritime clients and guided them through storms and high seas into safe
harbour and calm waters.

Navigate with peace of mind, allow us to provide legal guidance.

For further information on our services, please contact:

Tel: (507) 306-9600 Fax: (507) 263-7887

Capital Plaza, 8th floor, Roberto Motta Ave., Costa del Este, Panama
P.O. Box 0819-05911 Panama City, Republic of Panama.

info@pmalawyers.com • www.pmalawyers.com

WWW. BestFreightSearch.COM

Encuentre aquí:

- El mejor Flete Marítimo de Carga Contenedorizada
- El mejor Flete Marítimo de Carga Suelta
- El mejor Flete Marítimo de Carga de Proyectos
- El mejor Flete de Carga Aérea
- El mejor Flete de Carga Terrestre

Para Importadores y Exportadores

Con los mejores del transporte marítimo, aéreo,
terrestre y otros servicios a la carga.

Contacto:

consultas@bestfreightsearch.com



Su mejor aliado al
sistema logístico
multimodal en
Panamá sirviendo a
navieras en trasbordos
de puerto a puerto y
carga en general.

cobservices@truckinglogisticco.com

Coco Solo, Ave. Randolph, área del antiguo aeropuerto France Field. 430-3663/65



PANORAMA SOCIAL

Concurso de dibujo/pintura

Hutchison Ports PPC, en el marco de sus 20 años de aniversario, celebró la premiación de su primer concurso de pintura/dibujo "PPC, una historia digna de colorear", donde participaron colaboradores y sus hijos en diferentes categorías.



Certificación FIATA

Un grupo de profesionales recibió su certificación FIATA, siendo Panamá uno de los tres países de la región latinoamericana en lograr alta distinción en campo logístico. Esta certificación se logró a través del Centro de Capacitación Logística (CCLC), adscrito a la Asociación Panameña de Agencias de Carga.



CARREIRA | PITTI P.C.

A b o g 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

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 sobre Zonas de Libre Comercio y Áreas Económicas Especiales, y una visión general del Acuerdo de Promoción Comercial entre los Estados Unidos y Panamá.

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



@panamcham



Cámara Americana de Comercio
e Industrias de Panamá
Ocean Business Plaza, Oficina 1709
Ave. Aquilino de la Guardia y Calle 47
Marbella, República de Panamá
T: + (507) 301-3881
[»panamcham.com](http://panamcham.com)

PANORAMA

Llegada de grúas:

PSA Panamá International Terminal S.A. ("PSA Panamá") recibió las primeras cuatro de ocho grúas de muelle como parte de su plan de expansión e inversión de la Fase II. Las nuevas grúas pueden manejar buques portacontenedores con una capacidad de hasta 18.000 TEUs.



Máximo galardón:

El Ministro de Asuntos Marítimos y Administrador de la Autoridad Marítima, Jorge Barakat Pitty recibió la más importante distinción que otorga la Industria Marítima de Turquía. Se trata del premio "International Golden Anchor Honorary Award", considerada la distinción más importante que otorga la Comunidad Marítima de Turquía, el cual se entrega cada 3 años.

SOCIAL



MIT en Chiriquí

Manzanillo International Terminal (MIT) junto a la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Chiriquí organizaron un foro donde la empresa portuaria colonense llevo un nutrido grupo de expertos en temas marítimos, aduanales, transporte, certificadores, entre otros para que el productor y comerciante conociera la logística que envuelve sus exportaciones.

Aniversario de SETIMSA

Recientemente, la empresa de capital panameño SETIMSA celebro su aniversario #20 en un coctel con sus clientes, proveedores y colaboradores.



Agents at Panama Canal

Servicios:

-Agentes Navieros para la atención de buques durante el Tránsito de Canal y Puertos de Panama - Agentes de Línea Regular y buques Tramp.
-Agendamiento de buques en dique y a flote - Agentes Protectores - Coordinación de entrega de Combustible, agua y proveduría - Coordinación de relevos de tripulación durante el cruce de Canal y en Puertos - Coordinación y manejo de piezas para buques locales y en tránsito - Logística de contenedores - Gestión y venta de fletes - servicios de brokerage de buques - otras actividades relacionadas con el negocio naviero en general

EDIFICIO PLAZA LA BOCA
PISO # 1 , LOCAL # 3
CALLE TRINIDAD Y TOBAGO
LA BOCA, ANCON , PANAMA
TELF 388-2471

email: e.caballero@2oceanmarine.com
web: www.2oceanmarine.com

EMPRESA	TELÉFONO	PAGINA WEB
Altamar Panamá, S.A.	227-3008	www.altamaragency.com
Autoridad Marítima de Panamá	501-5600	www.amp.gob.pa
Associated Steamship Agents	211-9400	www.shipsagent.com
ABB	209-5400	www.abb.com
Agunsa	269-6325	
ARCONM	6480-9639	
Bauer	317-6078	www.bauerpanama.com.pa
Barwil Agencies	263-7755	www.barwilunitor.com
Best Freight Search	314-0760	www.BestFreightSearch.com
Boyd Steamship Corp.	263-6311	www.boydsteamship.com
Camarena, Morales & Vega	269-0166	www.camarenamoralesyvegaabogados.com
Casa de las Baterías	322-3200	
C.B.Fenton&Co	314-1013	www.cbffenton.com
Canal Movers & Logistics Corp	232-5189	www.canalmovers.com
Carreira-Pitti, P.C	307-1600	www.carreirapitti.com
Cosco Panama Maritime, S.A.	223-9903	www.cosco.com
Colon Container Terminal	430-9500	www.cct-pa.com
DHL Global Forwarding	290-8900	www.dhl.com
Fletes Consolidados	390-9500	www.fletescon.com
Galores	833-6360	www.galorescold.com
Hoegh Autoliners	282-5700	www.hoegh.com
Inchape Shipping	279-4100	www.is.shipping.com
Infreserve Panama	271-6300	www.infreserve.com
INCOASTAS	203-7777; 2945500	
Inspectorate	314-1665	www.bureauveritas.com
IME	314-1756	www.ime.com.pa
Interoceanic Cargo Carrier Panamá, S.A.	223-2581	www.ioccpa.com.pa
International Freight Services (Panamá)	271-6300	www.infreserve.com
International Freight Shipment	261-8133	www.ifshipment.com
International Supply Services	275-7550	www.isspanama.com
Intermaritime Group	226-0530	www.intermaritimeservices.com
MAXUM OIL	314-1607/1608	www.maxumoil.com
Mantenimiento & Construcciones S.A.	360-2372	www.mcsapanama.com

EMPRESA	TELÉFONO	PAGINA WEB
Manzanillo International Terminal	430-9800	www.mitpan.com
Maersk Panamá, S.A.	206-2202	www.maerskline.com
Meyers	294-5068	www.meyersgrp.com
Michelin Panama Corp	831-2750	
Monjasa	202-5231	www.monjasa.com
MOL Panamá, S.A.	269-8234	www.molpower.com
Naves Supply	232-5415	www.navessupplypanama.com
Norton Lilly Intl	304-4600	www.norton-lilly.com.pa
Colon Oil	430-7330	www.oiltanking.com
Ocean Pollution Control	317-6864	http://grupo-opc.com/
Panama Canal Railway Company	317-6070	www.panarail.com
Panama Life Boat	228-3012	
Panama Ports Company	232-6025	www.ppc.com.pa
Panapark	263-3697	www.panaparkfreezone.com
Panama Tanshipment Group (PTG)		www.ptg.com.pa
Parque de Servicios Ambientales	397-6846	www.masapanama.com
Parque Logístico de Panamá	294-7280	www.plp.com.pa
Patton, Moreno y Asvat	306-9600	www.pmalawyers.com
PTY Ship Suppliers	8389806	www.ptyss.com.pa
Petroamerica Terminal, S.A.	316-4000	www.patsa.com.pa
Pier 17	360-1600	www.pier17group.com
PSA	378-3800	www.psa.com.pa
SAAM Smit	831-5020	www.saamsmit.com
Sea Cargo, S.A.	360-5900	www.seaboardmarine.com
Sea Side Marine		
SETIMSA	216-6024	www.gruposetimsa.com
SOPISCO	430 3010	www.sopiscoppanama.com.pa
Talleres Industriales	445-10-44	www.talleresindustriales.com
Trucking Logistics Company (TLC)	430-3663	
Universidad Marítima Intl de Panamá	314-1538	www.umip.ac.com
Wakefield	838-9808	www.wakefieldme.com
Van Oord	397-6992	www.vanoord.com
Xpress Feeder	214-6321	www.x-pressfeeders.com



OUR SERVICE:

- Freight Forwarder
- Custom Broker
- Cargo Insurance
- Local Transportation
- Warehousing & Distribution

Phone: + 507 398-3017 / 3014
Panamá: Calle 50, F&F Tower ,
Piso 33 oficina 33 B, Panamá.



Capacidad, Tecnología, Compromiso



SOMOS
MUCHO
MÁS

En **MANZANILLO INTERNATIONAL TERMINAL** encontrarás la **CAPACIDAD** para aprovechar las oportunidades presentadas por la expansión del Canal de Panamá gracias a nuestros colaboradores altamente capacitados, la **TECNOLOGÍA** demostrada por lo último en sistemas y equipo, además de nuestro **COMPROMISO** con el país, a través de los proyectos de responsabilidad social que liderizamos y nos comprometen completamente con la gente y la comunidad.



www.mitpan.com



(507) 430-9800



info@mitpan.com



Manzanillo International Terminal



**MANZANILLO
INTERNATIONAL
TERMINAL**

Un puerto colonense, sirviendo a Panamá y al mundo.



M & C

Mantenimiento & Construcciones S.A.

MCSA PANAMA

M&C was founded in 2004, with lots of faith and great expectations about the future development of the port industry in our country, Panama!

Today, we are one of the most important and well recognized companies in Panama and the region in the crane market, offering services of installation, relocation, demolition, modifications, repairs, retrofits, and general maintenance of the Cranes STS or QCs, RTGs, and yard equipment.

We have assisted in different ways the installation of hundreds of cranes from the most important manufacturers in the world on several Container Terminals in Panama, Latin America and US.

Our expertise in the heavy lifting business has allowed us to participate in related industries and complex projects like the installation of the new floodgates for the new set of locks of the Panama Canal, power plants and others.

SERVICES

Major Structural Repairs
And Crane Modifications. 

Manufacturing of Steel
Structures and Machine Parts. 

Crane Relocation and
Crane Demolition. 

Energy Saving Projects
(Electrification Projects)
And Crane Retrofit. 

General Maintenance of
Yard's Equipments. 

Heavy Lifting Engineering &
Transport, Salvage, Inspections. 

PH Colores de Bella Vista Bldg
18th floor, Office HI
43rd East St, Bella Vista
Panama, Republic of Panama.
Tel: +(507) 360-2372/360-2373

 **Mantenimiento &
Construcciones S.A.**

 **MCSA Panamá**



www.mcsapanama.com

