



¿Porque no está creciendo el trasbordo en Panamá?

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

Why is not the transshipment in Panama growing?

El trasbordo de contenedores en el sistema portuario panameño está estancado, no crece así lo demuestran las cifras oficiales de la AMP, desde el 2012 al 2017 y lo que se ha manejado hasta el 2018 no refleja nada diferente.

Entre los elementos que podrían estar afectando el trasbordo consideramos están los siguientes:

- La modernización portuaria de la región,
- los costos que cobra el Estado a los contenedores que pasan por el Canal Seco,
- Los cambios en las redes de trasbordo de las Navieras,
- El Role Comercial del Gobierno.

The transshipment of containers in the Panamanian port system is stuck, not growing at all, as shown by the official figures of the Panama Maritime Authority (PMA), from 2012 to 2017. In addition, what has been handled this year 2018 does not reflect anything different.

Amongst the elements that could affect the transshipment, we consider the following:

- The port upgrades in the region,
- Costs charged by the State to containers passing the dry channel,
- Changes in the transshipment nets of the shipping lines,
- The commercial role of the government.

DIPLOMADOS Y CURSOS AVALADOS POR FIATA.

Próximos Diplomados:

- Diplomado en Logística de Importación y Exportación de Carga Marítima.
- Diplomado en Logística de Almacenaje y Distribución
- Diplomado en Logística de Importación y Exportación de Carga Aérea.



Centro de Capacitación Logística de Carga
PANAMÁ

www.cclcpanama.com
Piso 12, Oficina B. Sortis Bussines Tower,
calle 57, Obarrio. Panama.
Teléfonos: (+507) 3878087
Correo: info@cclcpanama.com

Listado de cursos:

- English for Logistics
- Pólizas y coberturas de seguros en la Carga Marítima
- Conocimiento de Embarque (Bill of Lading)
- Documentos soportes en las operaciones de Importación y Exportación de Carga Marítima.

La única forma de incentivar el crecimiento del trasbordo en Panamá es que el Gobierno/Estado se interese en hacer crecer esta industria, que es el segundo negocio marítimo más importante del país después del canal, esto puede lograrse por medio de una Alianza público-privada donde el gobierno esté dispuesto a sacrificar pequeños ingresos en favor de la generación de miles de empleos, donde el gobierno se sume a la empresa privada en alianza comercial enfocada en cómo atraer más trasbordo.

-Situación actual

Panamá es líder en movimiento de carga de trasbordo de carga en las Americas con una cantidad de 6, 877, 8826 TEUs (contenedores de 20 pies) movidos en el 2017 según estadísticas oficiales de la AMP, de los cuales 6, 009,562 TEUs corresponden a movimientos de trasbordo. Si analizamos los primeros cinco meses de 2018 versus el mismo periodo de los últimos 6 años, vamos a notar que no ha habido crecimiento, y que los puertos están en un ciclo que de subir y bajar, siendo el mejor año el 2012. Ver Grafica No. 1

Hoy día el país cuenta con una inversión portuaria de más de 3,500 millones en infraestructura portuaria para el trasbordo de contenedores, de operadores portuarios globales, en cinco puertos de clase mundial; sin embargo las inversiones y modernización portuaria en la Región no paran y Panamá bajo la velocidad en inversión y ampliaciones portuarias.

En el Pacífico, México, Guatemala, Colombia, Perú y Chile proporciones guardadas han atraído inversiones multimillonarias de operadores globales (DPW, APMT, PSA, SSA, HPH), en busca de la importante carga domestica que

The only way to motivate the transshipment growth in Panama is that the government -state starts its interest to grow the transshipment industry, which is the second most important maritime business in the country (after the Canal); this could be achieved through a public-private alliance where the government is willing to sacrifice small incomes in favour of the generation of thousands of jobs, where the government joins efforts with the private enterprise through a commercial alliance focused in how to attract more transshipment.

-Actual situation

Panama in the leader in transshipment cargo movement in the Americas with 6,877,8826 TEUs (20'container) moved in 2017, according to official statistics of the PMA, out of which 6, 009, 562 TEUs correspond to transshipment movements.

If we analyze the first five months of 2018 vs the same period of the last 6 years, we can note that there has been no growth, and that the ports maintain a cycle up and down, with a best year in 2012. See graph No 1

Nowadays the country counts with a port investment of more than 3,500 million in port infrastructure for handling transshipment of containers, of global port operators, in 5 world class ports; however, the investments and port upgrades in the region do not stop and Panama slowed down the speed in terms of investment and port expansions.

In the Pacific, Mexico, Guatemala, Colombia, Peru and Chile have attracted multimillion investments of global operators (DPW, APMT, PSA, SSA, HPH), looking for an important

CURSOS DE MERCANCIAS PELIGROSAS Y REFRESCAMIENTOS



PROXIMOS CURSOS 2018

Cursos de Mercancía Peligrosa vía aéreo IATA FIATA

- ABRIL: 23 AL 25
- JULIO: 23 AL 25
- OCTUBRE: 22 AL 24

Curso de Mercancía Peligrosa vía marítimo

- MAYO: 14 AL 16



Para información: 507 - 387 80 87
 directorejecutivo@apacpanama.com
 secretaria@apacpanama.com
 Lugar: Oficinas Apac, PH bussines Sortis,
 Piso 12, Oficina 12B

Expositor: Prof. Rodolfo Murillo

generan estos países. En el Atlántico ocurre algo similar, Cartagena, Costa Rica, Caucedo han logrado inversiones muy importantes en expansiones y modernización portuaria, en el caso de Cartagena ha invertido para el mercado de trasbordo que ha atraído con mucho éxito.

-La modernización portuaria de la región versus Panamá

El mercado portuario del Atlántico y Caribe

En el Atlántico de Panamá hay tres puertos, con 13 muelles para barcos portacontenedores, los que en el 2017 manejaron un total de 3.891 millones de TEUs de trasbordo y un cuarto puerto (Panama Colon Container Port -PCCP) está en construcción con una inversión estimada 600 millones de dólares por la empresa china Gorgeous Communications.

En el mercado del Atlántico y Caribe, es importante recalcar que el trasbordo es obligatoria ya que los barcos que pasan Canal provenientes de Asia con destino a la Costa Este de Estados Unidos, luego de pasar el Canal, tienen que escoger un Puerto en el Atlántico-Caribe para hacer el trasbordo de carga para la Región, ya que el mismo se da utilizando barcos madres que pasan por el Canal de Panamá con destino final en puertos de la Costa Este de Estados Unidos.

Los puertos que compiten con Panamá en el Atlántico, en el negocio de trasbordo, son: Puerto de Cartagena-Colombia el que en 2017, según CEPAL, manejo un total de 2.678 millones de TEUs, de estos el 70% o 1.87 millones es trasbordo aproximadamente; el puerto de Kingston-Jamaica que, según CEPAL manejo 1.56 millones de TEUS en el 2017, el trasbordo puede

domestic cargo generated in these countries. In the Atlantic, something similar happens, Cartagena (Colombia), Moin (Costa Rica), Caucedo, (Dominican Republic) with important investments in means of expansions and port upgrades, in the case of Cartagena it invested in the transshipment market with great success.

-The port upgrades in the region vs Panama

The port market of the Atlantic and the Caribbean

The Atlantic of Panama counts with 13 piers for container vessels, which in 2017 handled 3.891 million of transshipment TEUs and a fourth port in construction (Panama Colon Container Port -PCCP) with an estimate investment of \$600 million dollars by the Chinese company Gorgeous Communications.

In the Atlantic and Caribbean market, it is important to highlight that the transshipment is mandatory as the vessels crossing the Canal coming from Asia towards the East Coast of the US, after passing the Canal, have to choose a port in the Atlantic-Caribbean for the transshipment of cargo for the region, as this happens using mother vessels passing through the Panama Canal with final destination to ports of the East Coast of the United States.

The ports competing with Panama in the Atlantic for the transshipment business are: Cartagena in Colombia; which in 2017, according to the CEPAL, handled a total of 2.678 million of TEUs, out of which 70% or 1.87 million approximately are transshipment; Kingston in Jamaica, handled 1.56 million of TEUs in 2017, the transshipment



*Cansado de esperar varios días para que te coticen un **flete marítimo, aéreo o terrestre**; no pierdas más tiempo, el mejor flete del mercado lo conseguirás en la Plataforma Digital Independiente para cotizar fletes:*

www.BuscoMejorFlete.com

e-mail: consultas@bestfreightsearch.com; celular: +507-6614-2665

estar por el 75% que proviene de la naviera Israeli ZIM su principal cliente, y Freeport-Bahamas que en el 2017 maneja 850 mil TEUs, casi todo trasbordo hacia la Costa Este de Estados Unidos.

Los Puertos del Atlántico y Caribe se han modernizado para poder atender la nueva generación de barcos neopanamax que transitan el Canal ampliado y poder seguir compitiendo con la oferta portuaria panameña.

Esta continua modernización portuaria en el Caribe y la existencia de un mercado doméstico importante, ha permitido a los competidores seguir manejando un importante volumen de trasbordo, que Panamá no ha podido incentivar y atraer.

El Mercado portuario del Pacífico.

En el Pacífico el trasbordo no es obligatorio como en el Atlántico, de hecho antes que se desarrollara Balboa casi toda la carga se movía en servicios directos. El trasbordo solo lo realizan grandes navieras con muchos servicios en la región y para ellos es más bien un tema de combinar de forma eficiente varias rutas propias o en alianza con otra naviera y tratar de cubrir los mercados pequeños con barcos alimentadores y que el barco madre solo pare en uno o dos centros de trasbordo.

En el Pacífico, Panamá cuenta dos Puertos con 8 muelles (dos de ellos empezaron operaciones en Abril de 2018) para barcos portacontenedores, que en el 2017 manejaron 2.986 millones de TEUs con un baja sustancial a su mejor año en el 2012 cuando maneja 3.251 millones de TEUs.

En el Pacífico la competencia se da con Manzanillo-México (2.83 Millones TEUs en 2017) en el cual 35% es trasbordo para el pacífico de Centro America, Lázaro Cardenas-México con una Terminal de Hutchison y otra de APMT (1.15 Millones TEUs en 2017) con 25 % de trasbordo principalmente para el mercado del Pacífico, Buenaventura-Colombia con una Terminal de la Sociedad Portuaria, otra de PSA una más de APMT (920 mil TEUs en 2017) con 40 % de trasbordo para el pacífico pero también con destinos norte por el Canal de Panamá, Callao-Perú (2.25 Millones TEUs en 2017) con 20 % de trasbordo al mercado intrarregional. Ver Mapa No. 1

Como vemos hay varios puertos del Pacífico

could be by 75% coming from the Israelite shipping line ZIM as its main client; and Freeport in Bahamas which in 2017 handled 850 thousand TEUs, almost the entire transshipment towards the East coast and the Gulf of the United States.

Ports of the Atlantic and the Caribbean have modernized in order to attend the new generation of vessels neo panamax, which transit the widened Canal and keep on competing with the Panamanian port offer.

This continuous port modernization in the Caribbean and the existence of an important domestic market, has allowed competitors to keep maintaining an important transshipment volume, that Panama has not been able to incentive and capture.

The port market of the Pacific.

In the Pacific, the transshipment is not mandatory as in the Atlantic, in fact prior to Balboa development, almost the entire cargo moved through direct services. The transshipment is only done by the big shipping lines with many services in the region and for them is more a matter of combining in an efficient way their own several routes or in alliance with another shipping line and try to cover the small markets with feeders and that the mother vessel only stops in one or two transshipment centers.

In the Pacific, Panama counts with two ports and eight piers (Two of them started operations in April 2018) for container vessels, which in 2017 handled 2.986 million of TEUs with substantial low values to its best year in 2012 when it handled 3.303 million of TEUs.

In the Pacific, the competition is given by Manzanillo-México (2.83 million of TEUs in 2017), at which 35% is transshipment for the Pacific of Central America; Lázaro Cardenas-Mexico with a Hutchinson Terminal and another one of APMT (1.15 million of TEUs in 2017) with 25% of transshipment mainly for the Central America Pacific market; Buenaventura in Colombia with a terminal of the Port Society, another of PSA one more of APMT (920 thousand TEUs in 2017) with 40% of transshipment for the Pacific of South America, but also with north destinations through the Panama Canal; Callao in Peru (2.25 million TEUs in 2017) with 20% of the transshipment to the intra-regional market. See

haciendo transbordo en competencia con Panamá ofreciendo facilidades modernas de clase mundial. La modernización portuaria que se ha dado en el Pacífico de América Latina desde México hasta Chile ha aumentado la competencia en el segmento de transbordo, ya que las navieras cuentan con más opciones y han visto la oportunidad de hacer transbordo en algunos de ellos reduciendo el transbordo en Panamá, que se mantiene sin crecer por los costos e ineficiencias que se dan en las entidades gubernamentales relacionadas.

Los costos del Estado sobre el Canal Seco para el Transbordo

Panamá cuenta con un servicio de transbordo único en la región, el que es el transbordo utilizando el Canal seco el que ningún otro país puede ofrecer en las Américas. Este consiste de bajar el

Map No. 1

As you can see, there are several ports of the Pacific competing with Panama in transshipment, by offering very modern world-class facilities.

The port modernization happening in the Pacific of Latin America from Mexico to Chile has increased the competition in the transshipment sector because the shipping lines count with more options and have seen an opportunity to do transshipment; in some of them reducing the transshipment in Panama, which keeps with no growth due to high costs and lack of efficiency of processes of the related government institutions.

The costs of the State on the Transshipment Dry Channel

Panamá counts with a unique transshipment service in the region, using the Dry channel, which no other country can offer in the Americas. This

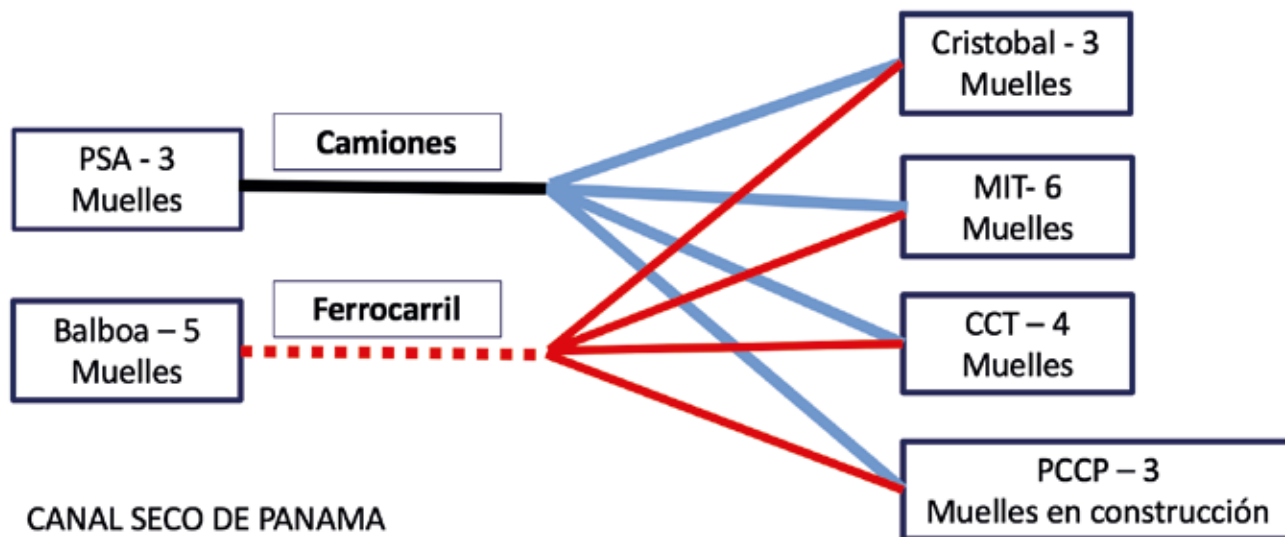


Fig No 1 – copy rights of Maritime and logistic Group

contenedor en un puerto en el Pacífico, enviarlo por camión-carretera o ferrocarril a otro puerto en el Atlántico para embarcarlo a su destino final en el Atlántico de centro/sur América, el Caribe o Estados Unidos/norte de Europa y el Mediterráneo. Ver Figura No. 1

El Canal seco es muy utilizado por los servicios que vienen de Asia con destino a toda la costa pacífica de Sur América, ya que utilizando el Canal seco pueden atender el mercado del Atlántico y Caribe, sin que el barco tenga que

consists in downloading the container in a port of the Pacific; send it by truck-road or railroad to another port in the Atlantic to upload it for its final destination in the Atlantic of Central/South America, the Caribbean or the United States/North of Europe and the Mediterranean. See fig. No. 1

The Dry Channel is very used by the services that come from Asia with destination to all the Pacific coast of South America, since using the Dry Channel they can attend the market of the Atlantic

transitar el Canal de Panamá y seguir su ruta hasta Chile para luego regresar a Asia.

El Canal seco está sujeto a costos de entidades gubernamentales que aunque han sido pagados en los últimos años. Estos costos afectan la competitividad del centro de trasbordo y las navieras tratan de evitarlos haciendo transbordo en otros países, restándoles negocio a Panamá, tanto a los puertos de Pacífico como a los del Atlántico. Estos cargos no son nuevos, se establecieron en la administración de Mireya Moscoso cuando inicio operaciones el ferrocarril de Panamá, los costos aumentaron cuando se creó AUPSA, en la administración de Martín Torrijos.

Hoy día el costo directo aplicado por el Estado, por medio de Aduanas/Mida/AUPSA a un contenedor refrigerado que viene de sur America se desembarca en el pacifico-utiliza la vía terrestre para ir al Atlantico y embarcarse en otro puerto para destino final en USA/Europa/Caribe puede llegar hasta \$25.00 en impuestos, permisos, formularios, sellos etc. a estas tres entidades gubernamentales. Además todo contenedor que se desembarca en el Pacífico y se embarca por el Atlántico paga el Estado un promedio de \$13 que se cobra a los operadores portuarios, según contrato Ley.

Las tarifas que los puertos cobran a las navieras por movimiento de contenedor bajan con frecuencia para poder competir y retener clientes.

El Estado debe hacer su parte para atraer más carga de trasbordo a Panama y reducir los costos, por ejemplo la tasa de trasbordo por contenedor de \$5 que cobra Aduanas a las navieras por contenedor no tiene razón de existir, ya que ellos no tiene ningún costo al respecto, otro cargo son los sellos que pone cada de las tres entidades generando un promedio de \$12 por tres sellos el que podría reducirse a un solo sello y cobrar el costo de un sello que podría llegar hasta un dólar por contenedor en reemplazo de los \$12 que se cobran hoy día.

Este costo, que por algunos años fue pagado por las navieras, hoy día, para ellos, no es necesario hacerlo ya que hay otras opciones en la ruta, como bajarlo en Buenaventura y subirlo en otro barco que va por el Canal directo a la Costa Este de Usa o Norte de Europa/Mediterráneo, etc.
Si el Gobierno/Estado de Panamá desea incentivar

and Caribbean, without the ship has to transit the Panama Canal, then keep with its route to Chile, and go back to Asia.

The dry channel is subject to costs of government institutions which even though have been paid by shipping lines in the last years, these costs affect the competitiveness of the transshipment center and the shipping lines try to avoid them by doing transshipment in another countries, therefore decreasing the business for Panama, in ports of both ends Pacific and Atlantic.

These charges are not new; they were established by the administration of Mireya Moscoso when the railroad opened up for transshipment services, the costs increased when AUPSA was created, in the administration of Martin Torrijos.

Nowadays, the direct cost applied by the State through Customs/MIDA/AUPSA to a refrigerated container coming from South America disembarking in the Pacific using the terrestrial way (railroad-truck) to move towards the Atlantic and embarking in another port for final destination in USA/Europe/Caribbean could reach up to \$25.00 in permissions, tax, forms, seals, and others for these three government institutions.

In addition, every container disembarking in the Pacific and embarking in the Atlantic pays the State an average of \$13.00 charged to the port operators, according to contract law.

The tariffs that the ports charge to the shipping lines for moving a container are usually lowered down in order to be able to compete and keep clients.

The State should do its part to attract more transshipment cargo to Panama and reduce costs. For example the transshipment tax by container of 5.00 USD charged by customs to the shipping lines does not have a reason to be, as for them there are no costs, another charge are the seals of each of the three entities, generating an average of \$12.00 for three seals, which could be reduced to only one seal and charge the cost accordingly that could reach \$1.00 per container replacing the \$12.00 charged today.

This cost, that for years have been paid by the shipping lines, for them is not necessary to pay anymore as there are other and new options in the route, such as disembarking in Buenaventura and embarking in another vessel that will go through

el trasbordo debe reducir los cargos innecesarios que le realiza (Aduanas/Mida/AUPSA) a los contenedores que utilizan el Canal Seco de Panamá (Ferrocarril y Camiones) un máximo 5 dólares en total y no debe procurar cobrar lo mismo o más interfiriendo con las iniciativas de los operadores portuarios de tratar de generar más carga de trasbordo al hub portuario de Panamá.

El Canal seco de Panamá es único en la región pero los costos gubernamentales le restan carga y competitividad.

- Los cambios en las rutas de las navieras.
La Modernización portuaria de la Región ha facilitado a las navieras cambiar sus redes de

the Canal directly to the East Coast of the United States of the North of Europe/Mediterranean, etc. If the Government/State of Panama wants to incentive the transshipment it should reduce the unnecessary charges by Customs/MIDA/AUPSA to the containers using the dry channel (Railroad and trucks) to a maximum of \$5.00 in total and should not try to keep charging the same or more interfering with the initiatives of the private operators in trying to generate more transshipment cargo to the port hub of Panama.

The dry channel of Panama is unique in the region, but the government costs is reducing cargo and competitiveness.

- The changes in the routes of the shipping lines.



Fig No. 2

transporte en el Pacífico ya que estos puertos pueden recibir hoy día barcos neopanamax, los que en la búsqueda de ofrecer mejor tiempo de tránsito sobre todo para la carga refrigerada y además bajar los costos.

Entre el 2006 y 2018 las redes han cambiado notablemente, en el 2006 por la falta de puertos modernos en Chile y Perú estos recibían la carga que se trasbordaba en Panamá de servicios que llegaban directo a Panamá desde Asia y aquí daban la vuelta para regresar a Asia siendo este el servicio que más carga de trasbordo proveía a Panamá y al canal seco (ver fig. 2), los barcos panamax ni post panamax llegaban hasta allá, mientras que el 2018 los barcos neopanamax están llamando a todos esos países (Chile –Perú –Ecuador) con servicios directos y luego viene a Panamá. Ver Fig. No 3

The port modernization of the region has facilitated the shipping lines to change its transport network in the Pacific, as these ports can receive neopanamax vessels these days, offer better transit times mainly for the refrigerated cargo, and also reduce costs.

Between 2006 and 2018, the networks have noticeably changed. In 2006, due to the lack of modern ports in Chile and Peru, these ports received the cargo transshipped in Panama for services arriving directly to Panama from Asia. From here they turned around to go back to Asia, being this the service which more cargo provided to Panama and the dry channel (see fig. 2); Neither panamax nor post panamax vessels arrived there (south America West Coast), whereas in 2018 the neopanamax vessels are calling all those countries (Chile-Peru-Ecuador) with direct services from Asia and then come to Panama. See Fig No. 3



Fig. No 3

En el 2010 habían servicios con barcos neo panamax que desde Asia iban a México luego llegaban a Balboa, iban Chile y después regresaban a Panamá para ir a México y luego a Asia, eso servicios han cambiado y hoy día llegan a México- siguen a Balboa- luego van hasta Chile y desde allí regresan directo a Asia, lo que resta carga de trasbordo a los puertos y al Canal seco de Panamá. Ver Fig. No 4

La competencia por la carga aparte de ser por buenas tarifas para los embarcadores, también se concentra en el tiempo de tránsito de la carga, sobre todo para la carga refrigerada o perecedera, en el que Panamá lleva desventaja por que hacer transbordo incrementa el tiempo de tránsito.

In 2010, there were services with neo panamax vessels from Asia to Mexico and then arriving to Balboa-Panama, going to Chile and then coming back to Panama to go to Mexico and then to Asia. These services have changed and nowadays they call Mexico, go to Balboa, then to Chile and from there go back directly to Asia, which reduces transshipment cargo to the ports and the dry channel of Panama. See Fig No 4

The competition for the cargo apart from being affected by the tariffs for transshipment movement, also concentrates on the transit time of the cargo, especially for the refrigerated or perishable cargo, in which Panama is disadvantaged because transshipment increases the transit time.

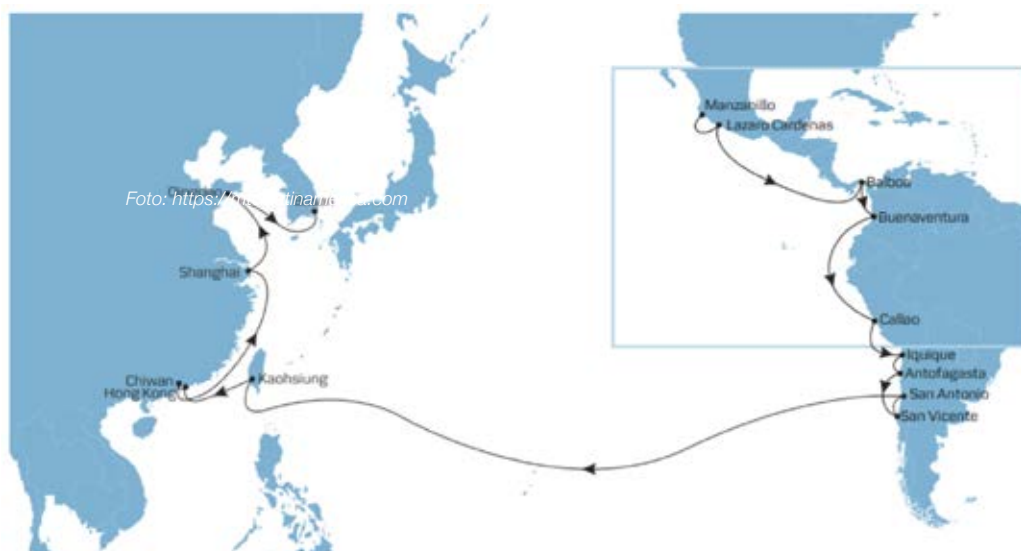


Fig No. 4

Estos cambios de ruta han restado carga de trasbordo a puertos en ambos océanos pero sobre todo a los puertos del Pacífico, tal y como lo reflejan las estadísticas oficiales.

- El role del Gobierno/Autoridades

Las autoridades relacionadas y que influyen de forma directa en la carga de trasbordo son Aduanas, Mida, UPSA, AMP.

La función principal de Aduanas es la cobrar los impuestos de importación de carga, evitar el contrabando, entre otros. No es función de aduanas facilitar e incentivar el trasbordo, sin embargo si el país desea crecer en transbordo es importante revisar estas funciones, modernizar esta institución y eliminar las continuas demoras que se dan en los recintos aduaneros para que un contenedor de trasbordo se mueva de puerto a puerto, eliminar las tasa de trasbordo que se cobra a los contenedores que se mueven por carretera y eliminar el costo y sello de aduanas y en su reemplazo utilizar y verificar el que ha puesto la naviera al contenedor.

La función principal del Mida-Cuarentena es la de evitar la entrada al país de alguna plaga que afecte el patrimonio agropecuario del país, es una función que muy poco interfiere con el trasbordo, sin embargo al igual que Aduanas requiere de la modernización tecnológica y la eliminación del sello utilizado en carga de interés cuarentenario y en su reemplazo la verificación y validación del sello de la naviera.

La función principal de AUPSA es el control de los alimentos que ingresan al país, la función de verificar alimentos que se trasbordan en Panamá, está fuera de lugar y solo agrega más burocracia y costos a la carga de trasbordo.

La Autoridad Marítima de Panamá(AMP) es un ente regulador de la actividad marítima, su role en incentivar el trasbordo de carga no se percibe, más si es notable la dinámica en el Registro de Naves, actividades en puertos menores, y otras actividades regulatorias relacionadas con la Industria Marítima Auxiliar.

Es importante que la AMP desarrolle un role comercial que ayude, en alianza con la empresa privada, a potenciar el trasbordo en Panamá que sea la voz de la Industria en los consejos de gabinete para que el Estado/gobierno elimine el exceso de sobrecostos que le imponen las

These route changes have reduced the transshipment cargo to ports in both oceans, but mainly to the Pacific ports, as it is reflected in official statistics.

- The Government Authorities role

Related authorities influencing directly in the transshipment cargo are Customs, MIDA, UPSA, PMA.

The main task of Customs is to charge import taxes to the cargo and avoid the smuggling, amongst others. It is not a task of Customs to facilitate and incentive the transshipment, however, if the country wants to grow in transshipment it is important to check these tasks, modernize the institution and eliminate the continuous delays in the customs offices (when moving a transshipment container from one port to the other), eliminate the transshipment tax charged to containers moved by road and eliminate the cost and custom seals and replace it by using and verifying the one set by the shipping line to the container.

The main task of MIDA-Quarantine is to avoid the entrance to the country of any plague which could affect the agro heritage of the country, it is a task which hardly interferes with transshipment, however as well as Customs it requires of the tech upgrade and the voiding of the seal used in cargo of quarantine interest and replace it with the verification and validation of the shipping line seal.

The main task of AUPSA is the control of foods entering the country; the task of verifying food transshipped in Panama to another country is out of place and only adds more bureaucracy and costs to the transshipment cargo, such as permits, seals, and others.

The Panama Maritime Authority is a regulating entity for the maritime activity, the role to incentive the transshipment is imperceptible, even more then it is noticeable the dynamics in the Shipping Registry, activities in domestic ports, and other regulatory activities related with the Auxiliary Maritime Industry.

It is important that the PMA develop a commercial role that helps, in alliance with the private port operators, to boost the transshipment in Panama to be the voice of the industry in the Cabinet councils in order that the State/Government eliminates the

autoridades a la carga de trasbordo. Que convierta en una entidad que se reúna con las líneas navieras a buscar la forma de que muevan más carga de trasbordo por nuestro país.

Conclusión

La competencia no es fácil, el tema de las tarifas de trasbordo por movimiento es un ejemplo, en Panamá la tarifa promedio está en \$110-80, mientras que los competidores ofrecen ente \$45a \$65. Comparando Cartagena con Panamá por ejemplo: esta última es más cara, ya que la mano de obra entre otros costos ha subido significativamente en los últimos dos gobiernos, y además no tiene carga local como Colombia, lo que es un muy importante ingreso que permite proveer servicios de trasbordo a tarifa más baja.

En Jamaica las tarifas son muy bajas ya que el puerto es administrado por el Estado y este sacrifica ingresos por plazas de trabajo, en México, Colombia, Perú y Chile son bajas por que tiene mucha carga local.

Panamá tiene ventajas, con su canal seco para atraer más trasbordo, para que desembarque en el Pacífico y se embarque en el Atlántico, y es el único país en el Istmo que puede ofrecer esta opción, pero esta ventaja está altamente penalizada por los cargos que le impone el Estado a este tipo de trasbordo en el tema aduanero, Mida y AUPSA.

Las navieras siempre están buscando opciones para bajar costos, y poder competir entre ellas, por el mercado de la carga, también hacen alianzas para compartir y bajar costos.

Si el Estado/Gobierno no llega a una alianza pública privada con los principales jugadores en el negocio de trasbordo, no veremos crecer este negocio marítimo, quedara estancado como en los últimos 6 años o podría empezar a perder carga.

excess of surcharges imposed by the authorities to the transshipment cargo. To turn the entity into an institution gathering the shipping lines in order to look for the way to move more transshipment cargo in the benefit of our country.

Conclusion

The competition is not easy; the topic of the transshipment tariffs per movement is an example, in Panama the average rate is in 110-80 dollars, whereas our competitors offer between 45-65 dollars. Comparing Cartagena with Panama, Panama is more expensive, as the labour cost has increased significantly in the last two government terms, and does not count with local cargo as Colombia, which is an important income that allows the furnishing of transshipment services at a lower tariff.

In Jamaica, the transshipment tariffs are very low, as the port is managed by the State and it sacrifices income for jobs. In Mexico, Colombia, Peru and Chile they are low as there is a lot of local cargo.

Panama counts with some advantages with the dry channel to attract more transshipment, to disembark in the Pacific and embark in the Atlantic, and is the only country that can offer this option, but this advantage is highly penalized by the charges imposed by the State to this type of transshipment in the customs topic, MIDA and AUPSA.

The shipping companies are always looking for options to lower costs, and to compete with each other for the cargo market, they also make alliances to share and lower costs.

If the State/Government does not reach a public/private alliance with the main players in the transshipment business, we will not see this maritime business grow, and it will stay stuck as in the last 6 years or even can start to lose cargo.

Medio asociado de TOC Américas
13-15 Noviembre de 2018
en Panamá



Te invitamos a participar en esta edición de fin de año que se publicará y distribuirá en este evento internacional que reúne a los principales actores marítimos de la región.

Ventas: panorama.maritimologista@cableonda.net