

Marco introductorio

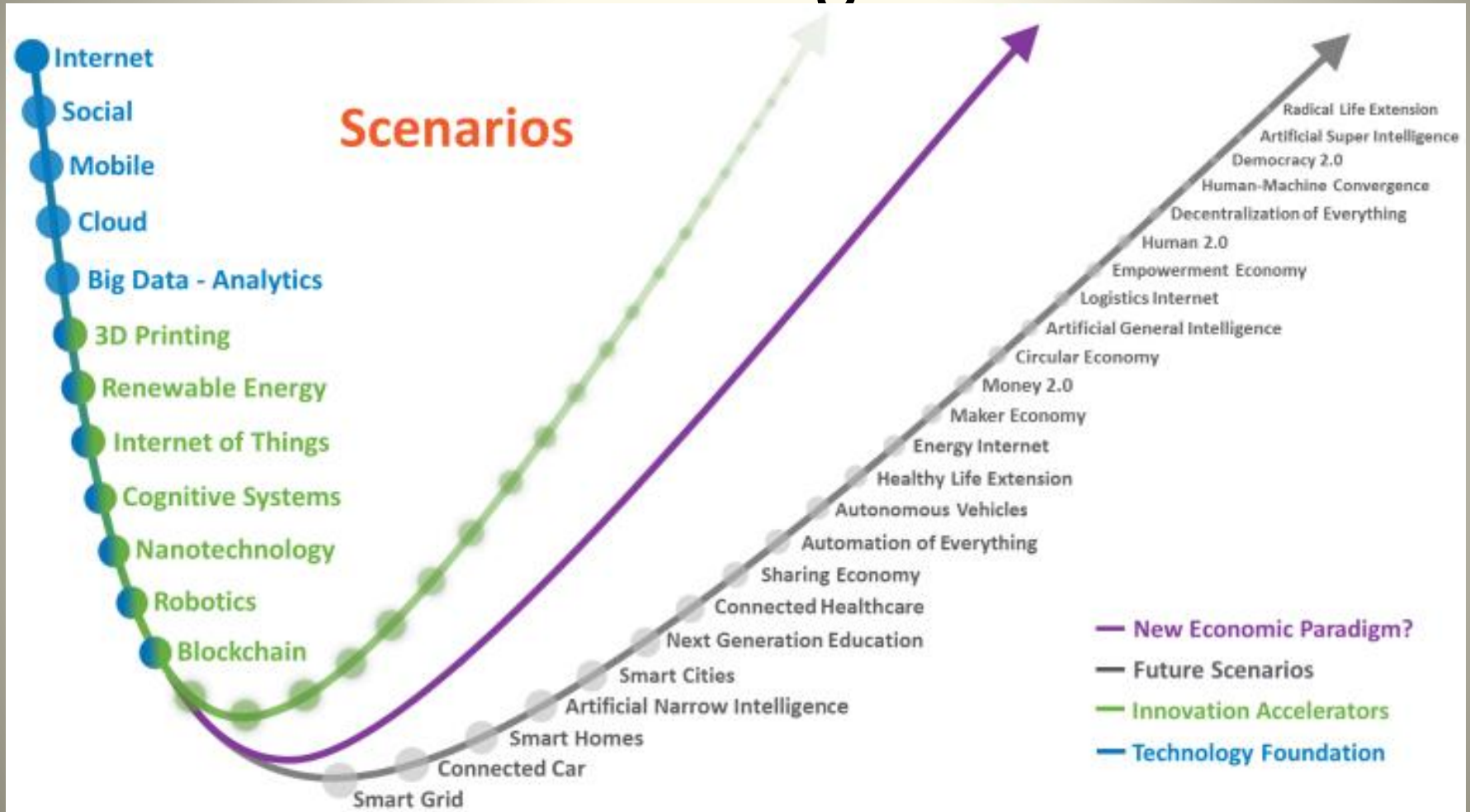


<http://academia.utp.ac.ac.pa/humberto-alvarez>

El contexto actual: fuerzas competitivas

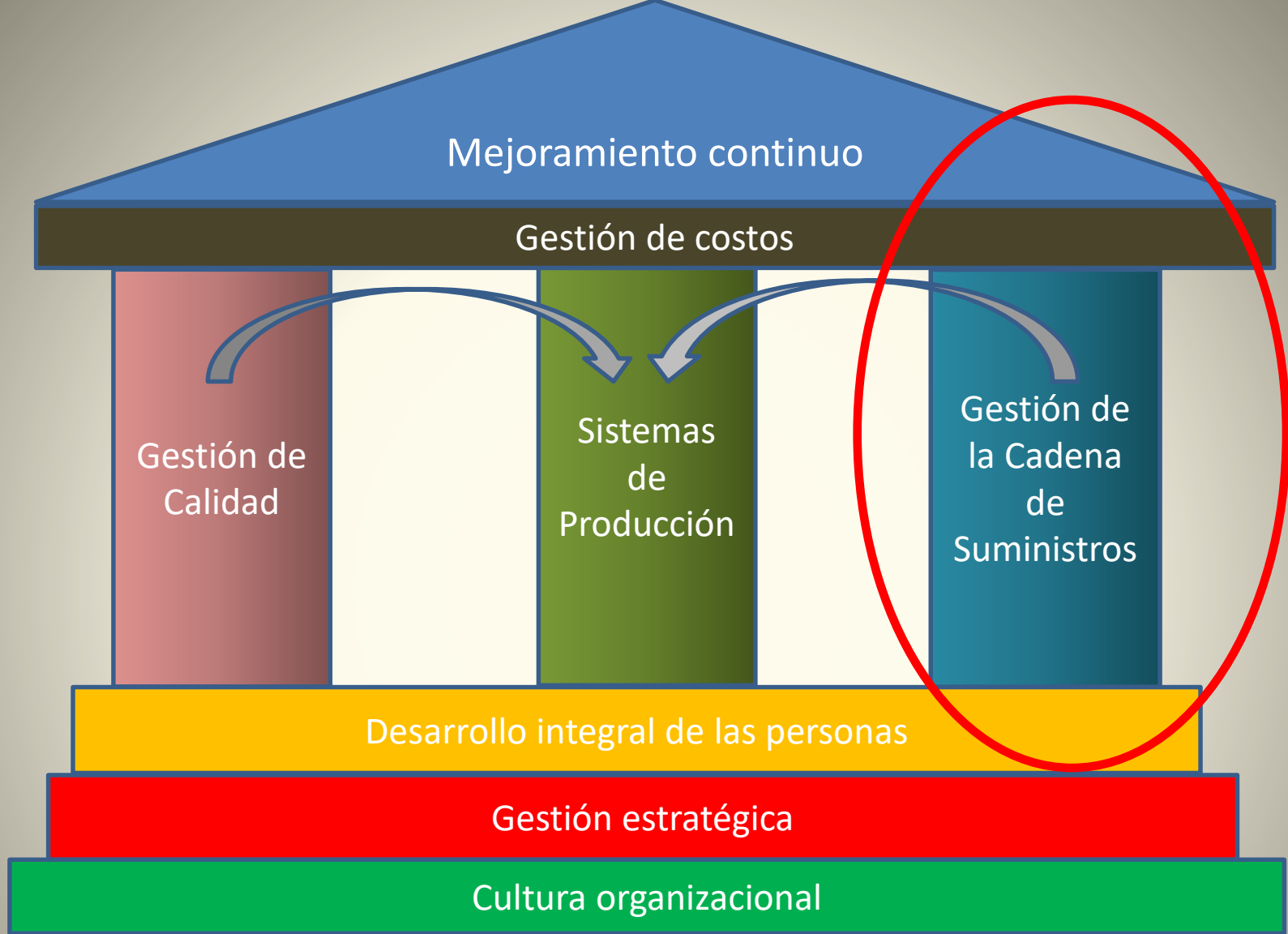


Nuevos escenarios y nuevas tecnologías



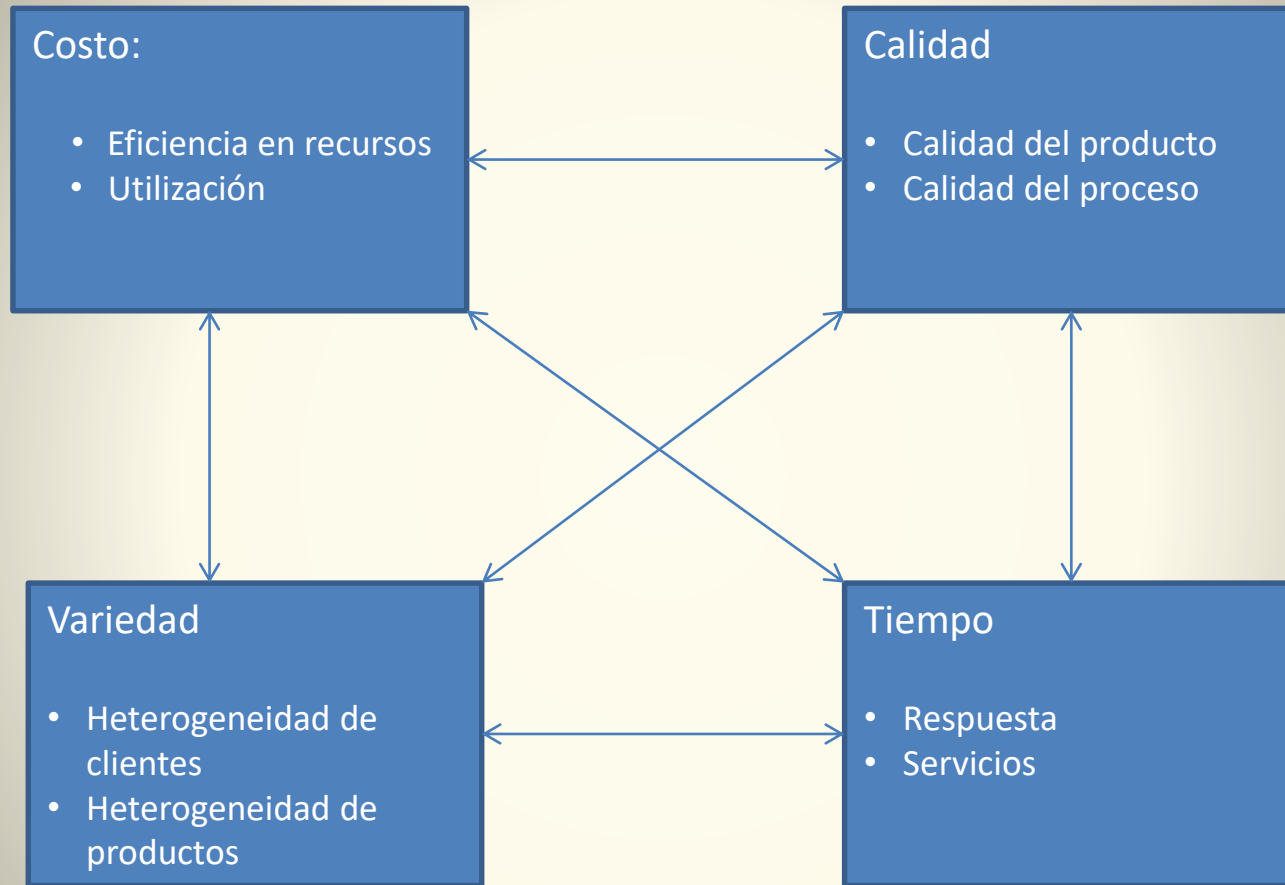
<https://frankdiana.wordpress.com/digital-enterprise/>

H. R. Alvarez A., Ph. D.



Manufactura de clases mundial:
EFICACIA + EFICIENCIA = EFECTIVIDAD

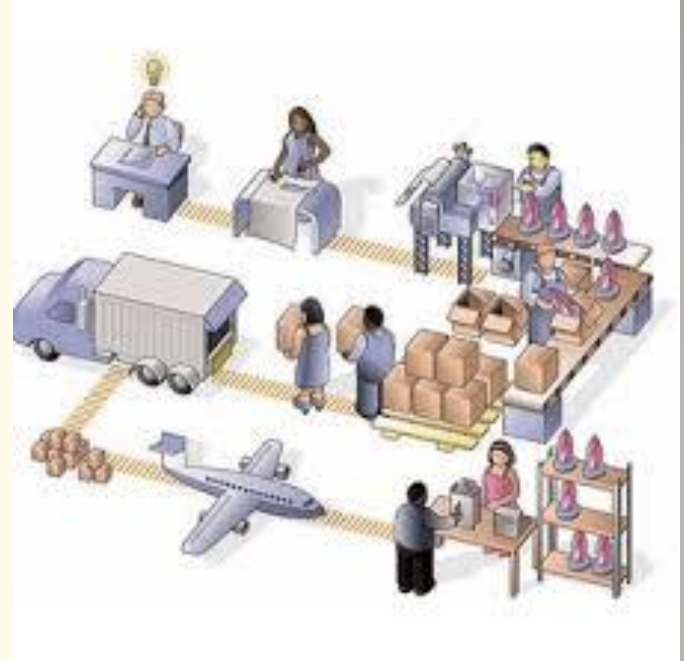
Cuatro dimensiones de la efectividad



¿Se pueden optimizar todas a la vez?

Cadena de suministros

- Todas las partes involucradas, directa o indirectamente, en satisfacer las peticiones de los clientes (Chopra, 2008).
- Incluye las redes interconectadas que permiten el flujo a través de las diferentes etapas de la cadena.
- Serie de procesos de intercambio o flujo de materiales y de información que se establece tanto dentro de cada organización como fuera de ella, con sus respectivos proveedores y clientes.



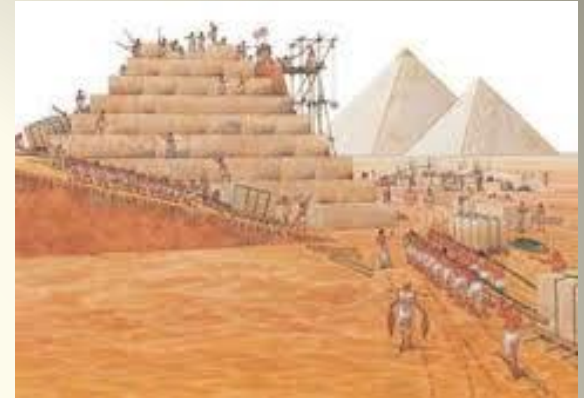
Logística



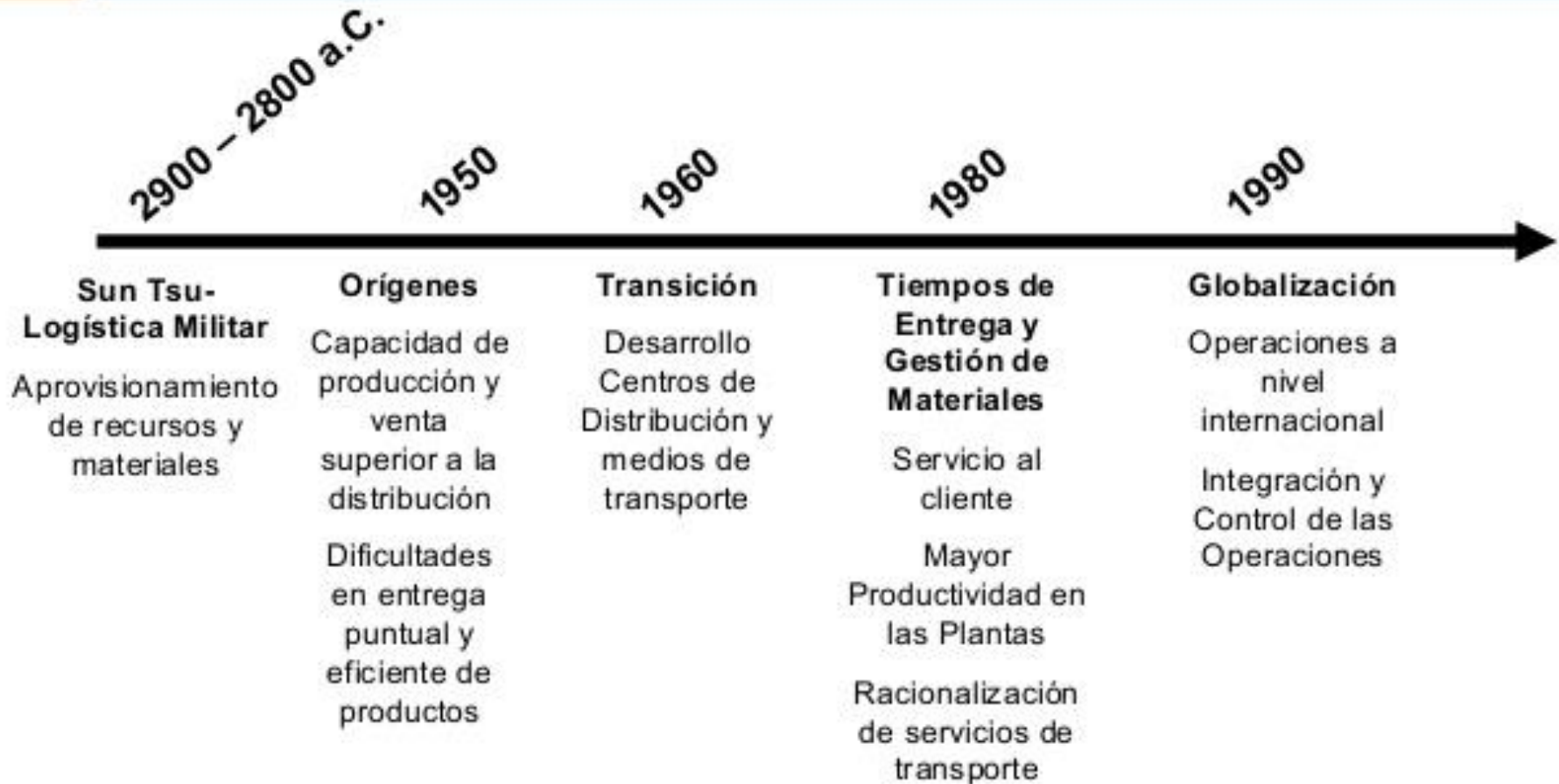
- Conjunto de medios y métodos necesarios para llevar a cabo la organización de una empresa, o de un servicio, especialmente de distribución.
- Implica el planeamiento y control de todas las actividades relacionadas con el suministro, fabricación y distribución de los bienes y servicios de una empresa.
- Es la parte del proceso de la Cadena de Suministros que planea, implementa y controla eficiente y efectivamente el flujo y el almacenamiento de bienes, servicios e información desde el punto de origen hasta el punto de consumo, para satisfacer las necesidades del cliente.

Evolución histórica de la logística

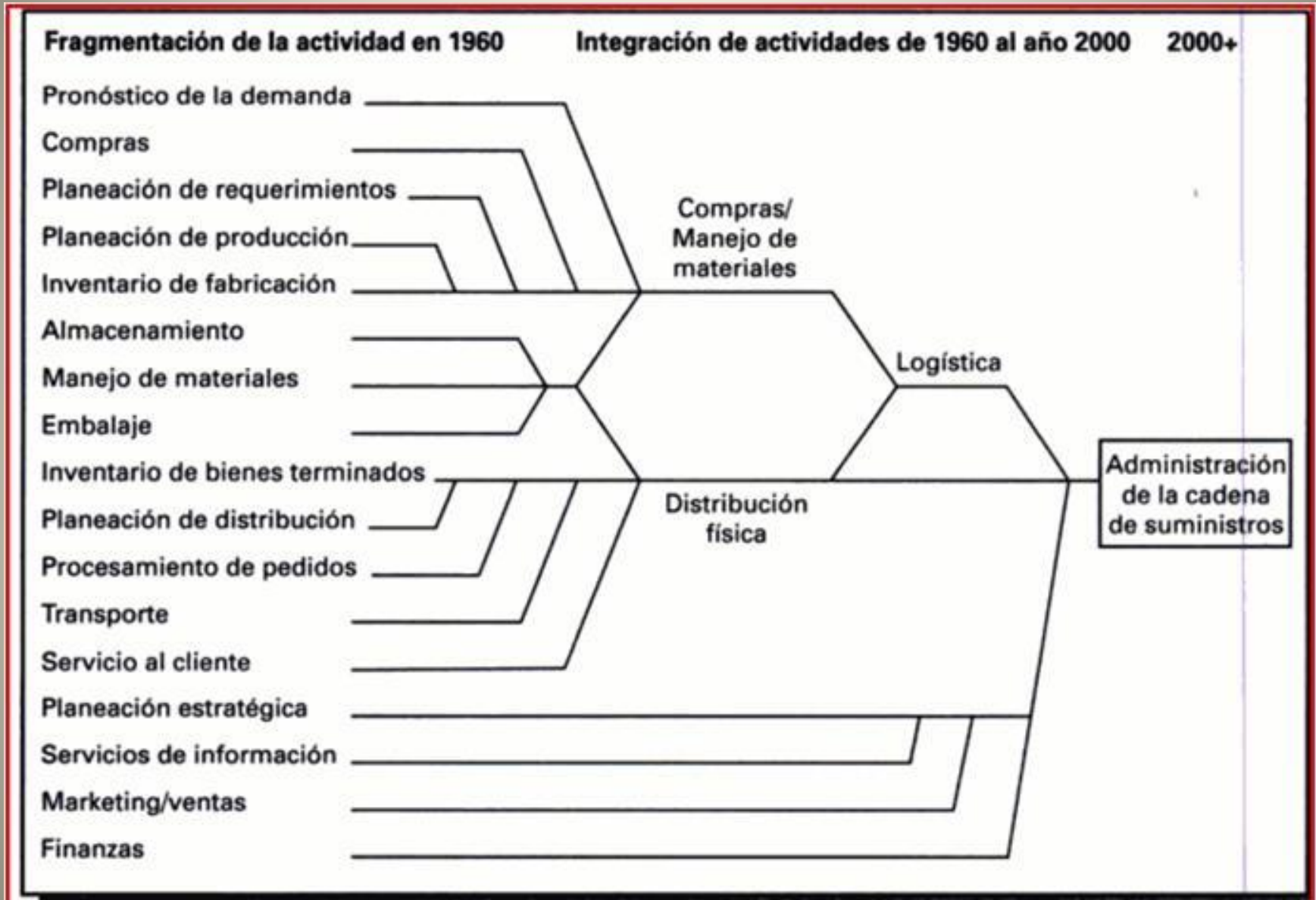
- Inició desde el inicio de la humanidad, donde los grupos humanos o personas guardaban comida en cuevas para consumirla en épocas de invierno.
- Proviene de la raíz griega Logis, que significa «cálculo», y del latín Logística, término con el que se identificaba en épocas de la Antigua Roma al administrador o Intendente de los ejércitos del Imperio.
- Se desarrolló en el área militar con el fin de atender necesidades de las fuerzas militares.



Evolución de la Logística



De logística a cadena de suministro



THE LOGISTICS TREND RADAR

High

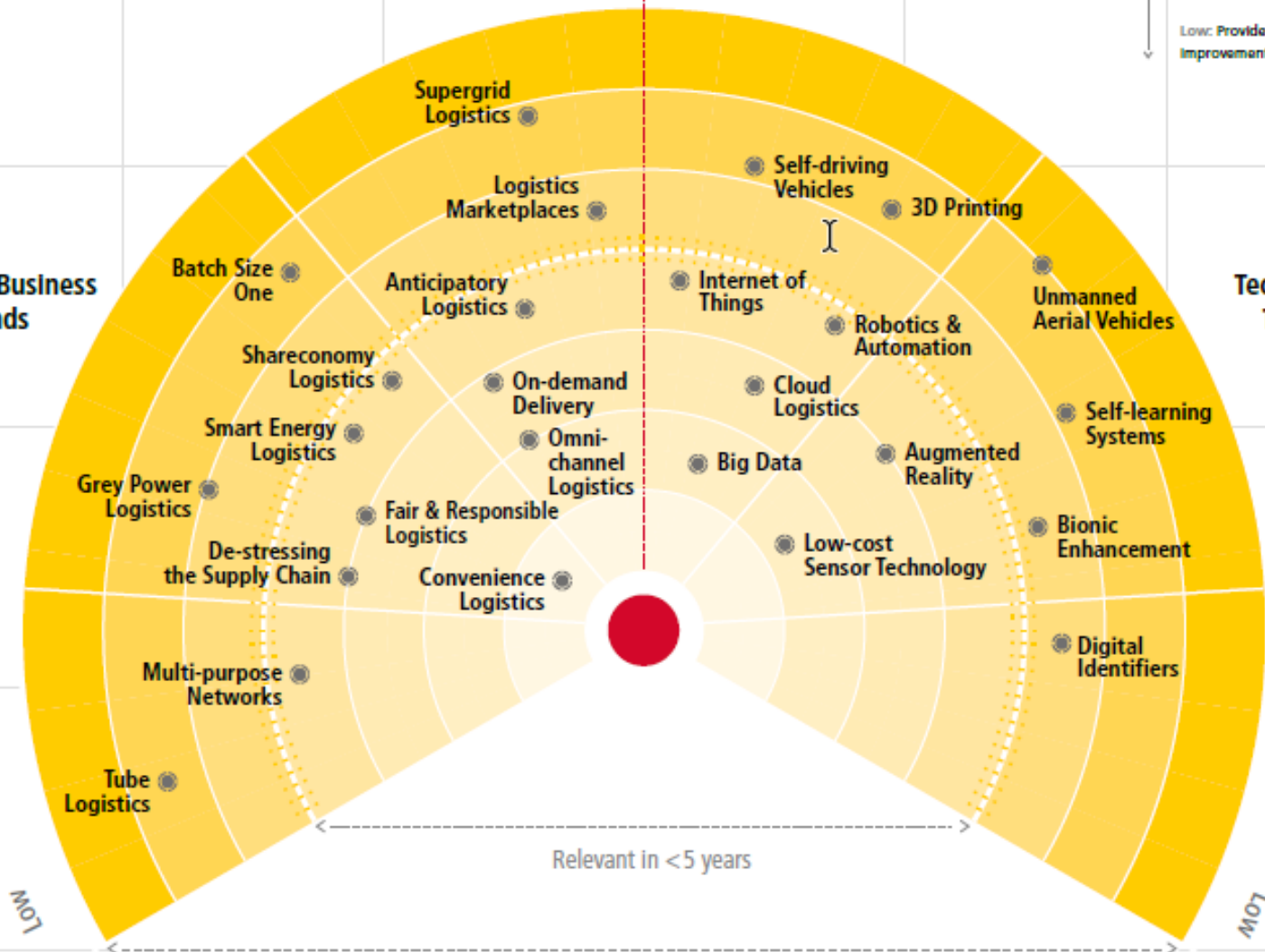
High

High: Creates new (potentially disruptive) ways of doing business

Low: Provides incremental improvement opportunities

Social & Business Trends

Technology Trends



Relevant in <5 years

Relevant in >5 years

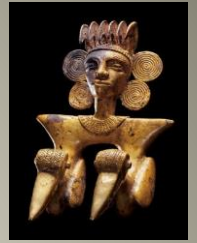
Low

Low

Panamá como centro logístico – Evolución y estrategias



Algo de historia



- Panamá ha sido un puente entre el Centro y Sur América desde antes de la colonización española.



- Desde la época precolombina, el istmo fue centro de paso de fauna e individuos.
- Durante la colonización española Panamá fue un punto importante para el tránsito y comercio internacional.
- El primer ferrocarril transcontinental aprovecha la posición geográfica para reducir el tiempo de viaje durante la fiebre de oro

- A principios del siglo XX se consolida con el Canal del como puente para todo el mundo, tanto por mar, como por tierra y aire.
- De acuerdo al informe de la UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), Panamá es el país en América Latina que ofrece mayor conectividad.
- Pasamos de ser un país logístico por historia y tradición a un país logístico por vocación y formación.



¿Por qué Panamá?

- Se promueve el comercio mundial por aire, tierra y mar.
- Se aprovechan las facilidades de la plataforma multimodal para el acopio y distribución de mercaderías a nivel mundial.
- La conectividad del Canal de Panamá participa directamente del 5% del Comercio Mundial.



Panamá provee:

- El canal de Panamá
- El Ferrocarril Interoceánico
- Una Plataforma Logística con una moderna infraestructura portuaria
- Hub de las Américas para transporte aéreo
- Hub de conexiones de cables de fibra óptica
- Conexión terrestre con Centro y Norteamérica



Estrategia nacional

- Los planes nacionales de gobierno de las dos últimas décadas presentan acciones claves para mejorar la infraestructura y acciones logísticas de Panamá.
- El 16 de febrero de 2012 se inauguró el Gabinete Logístico, constituido por el sector público, el sector privado y académico con la tarea principal de integrar planes, programas y metas en un plan maestro que promueva a Panamá como centro logístico y de comercio.

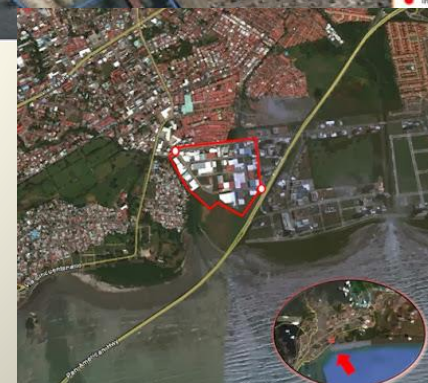


- El estudio “Estrategia para el Desarrollo de las Áreas Revertidas”, identificó seis actividades potencialmente de alto impacto para su desarrollo entre ellos:
 - almacenamientos y servicios logísticos de alto valor;
 - centros de distribución para piezas de barcos;
 - terminales para industrias marítimas auxiliares;
 - terminales para cruceros o barcos de pasajeros;
 - astilleros para construcción y reparaciones navieras;
 - desarrollo residencial.

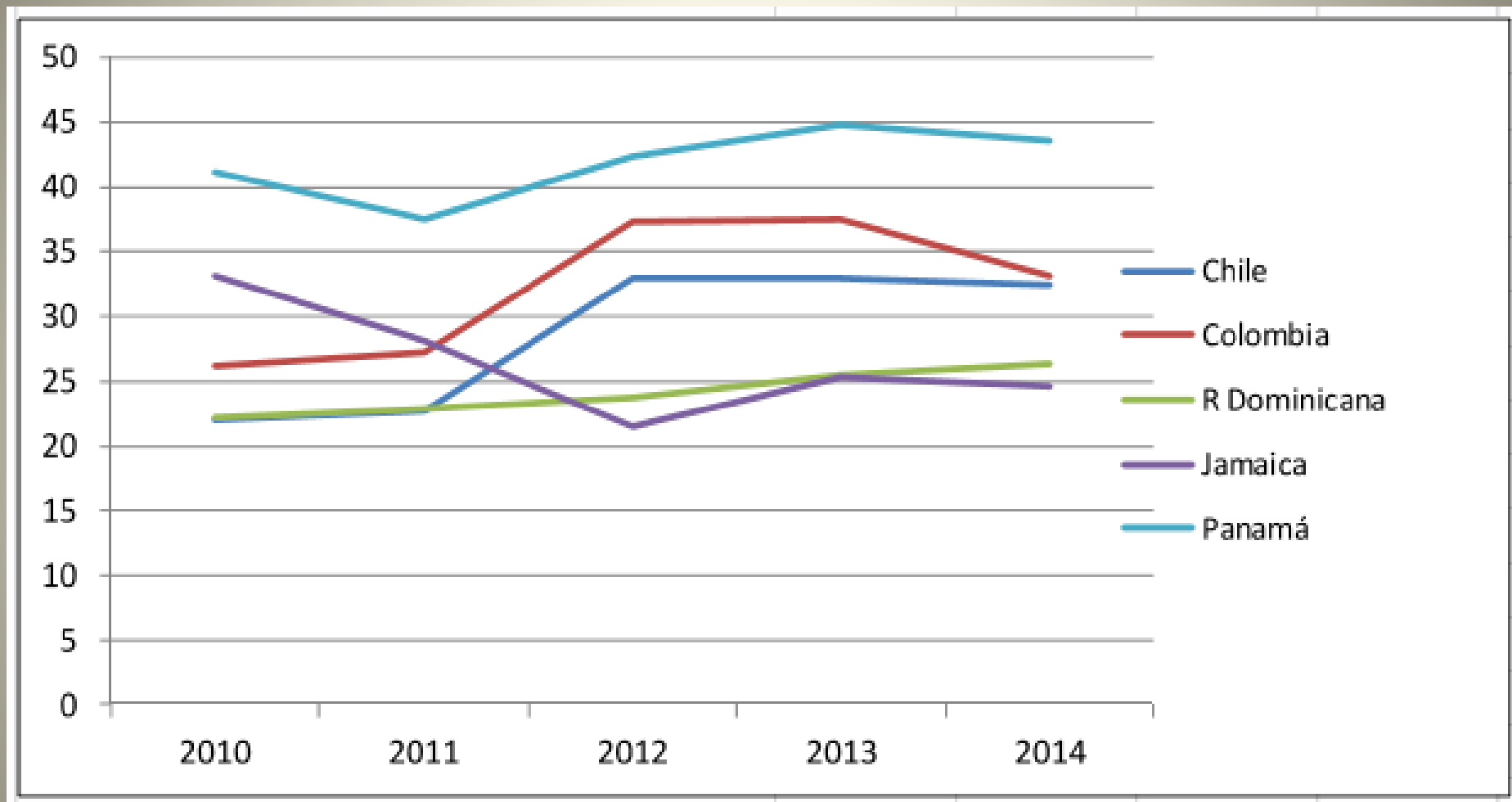


Panamá como plataforma logística

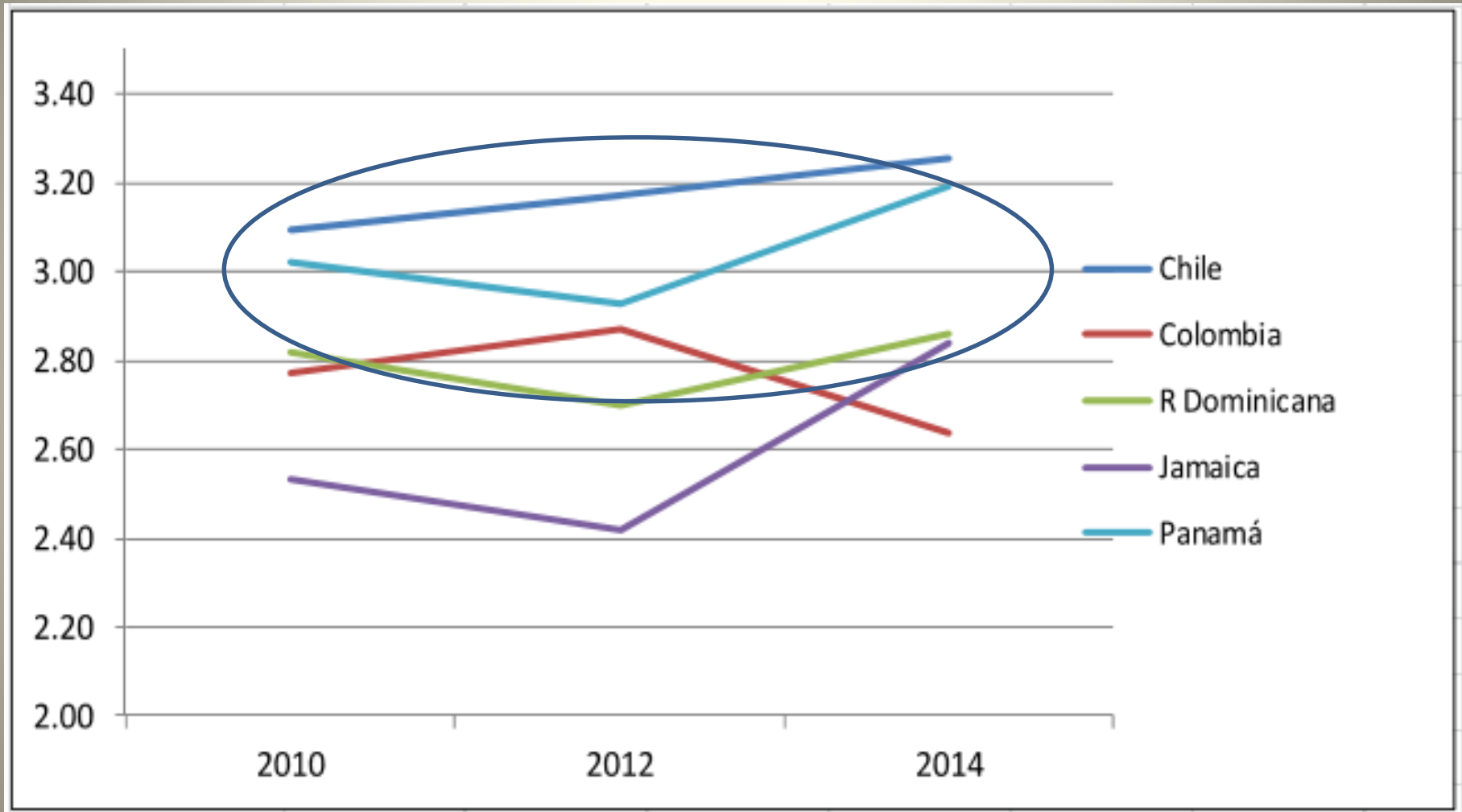
- Ésta se ha desarrollado para apoyar el comercio internacional.
- Está organizada en componentes logísticos que han estado funcionando, por más de un siglo de manera orgánica aunque no necesariamente coordinada.
- Planes futuros:
 - Interconectar la parte vial extendiendo la autopista Panamá-Colon hasta los puertos
 - Mejorar la infraestructura entre los puertos y de la Zona Libre de Colón además de ampliar la ZLC
 - Extender el corredor norte hasta el Aeropuerto Internacional de Tocumen Infraestructura adecuada con acceso expedito del aeropuerto de carga de Tocumen y a la autopista Panamá- Colón y a los puertos del Atlántico
 - Interconectar el área de Panamá Pacífico al puente Centenario y a la autopista Panamá- Colon



Índice de conectividad marítima

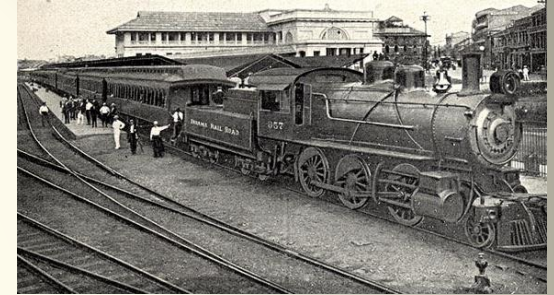


Índice de desempeño logístico de la región

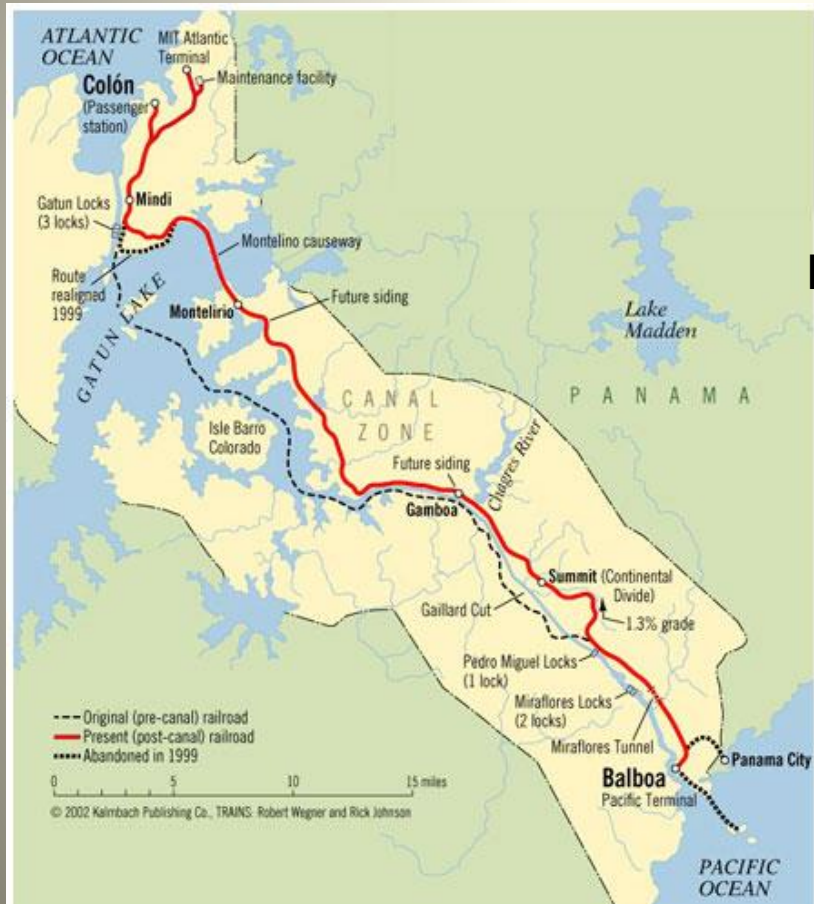


El Ferrocarril

- El Ferrocarril Interoceánico, construido en 1850 debido a la fiebre del oro de California, fue el primer ferrocarril interoceánico del continente.
- Es un transporte de carga y pasajeros diario entre las ciudades de Panamá y Colón, principalmente de trabajadores pero también es un atractivo turístico.
- La compañía norteamericana Kansas City Southern Railway ha invertido 100 millones de dólares desde el año 2001,
- Moviliza más 110 mil contenedores entre las ciudades portuarias de Panamá y Colón, que representa el 30% de la carga que llega a los puertos.
- Tiene una capacidad de movimiento instalada de 500,000 contenedores al año.
- Realiza el movimiento de contenedores desde el Atlántico hacia el Pacífico y viceversa y puede cumplir la función como canal seco, apoyando el movimiento de las rutas alimentadoras del Pacífico y el Caribe.



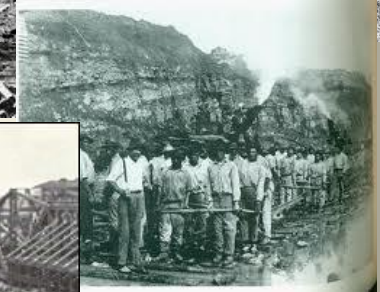
El ferrocarril como sistema complementario al canal



Haulmv123

El Canal de Panamá

- Los primeros exploradores españoles en América, escogen Panamá como un lugar idóneo donde crear un paso para el transporte entre los océanos.
- En mayo de 1879, el francés Ferdinand de Lesseps presenta su proyecto de canal interoceánico a nivel en el Istmo de Panamá. Cae en quiebra el 4 de febrero de 1889 y mueren cerca de 22,000 trabajadores.
- En 1903 los EE.UU. tienen la autorización para continuar la construcción del Canal de Panamá el cual se inaugura el 15 de agosto de 1914 con el tránsito del vapor Ancón, mueren un poco más de 5,000 trabajadores.
- Actualmente están en las finales del proceso de ampliación. Fallecen 8 trabajadores.



Cambio de paradigmas en la Operación del Canal

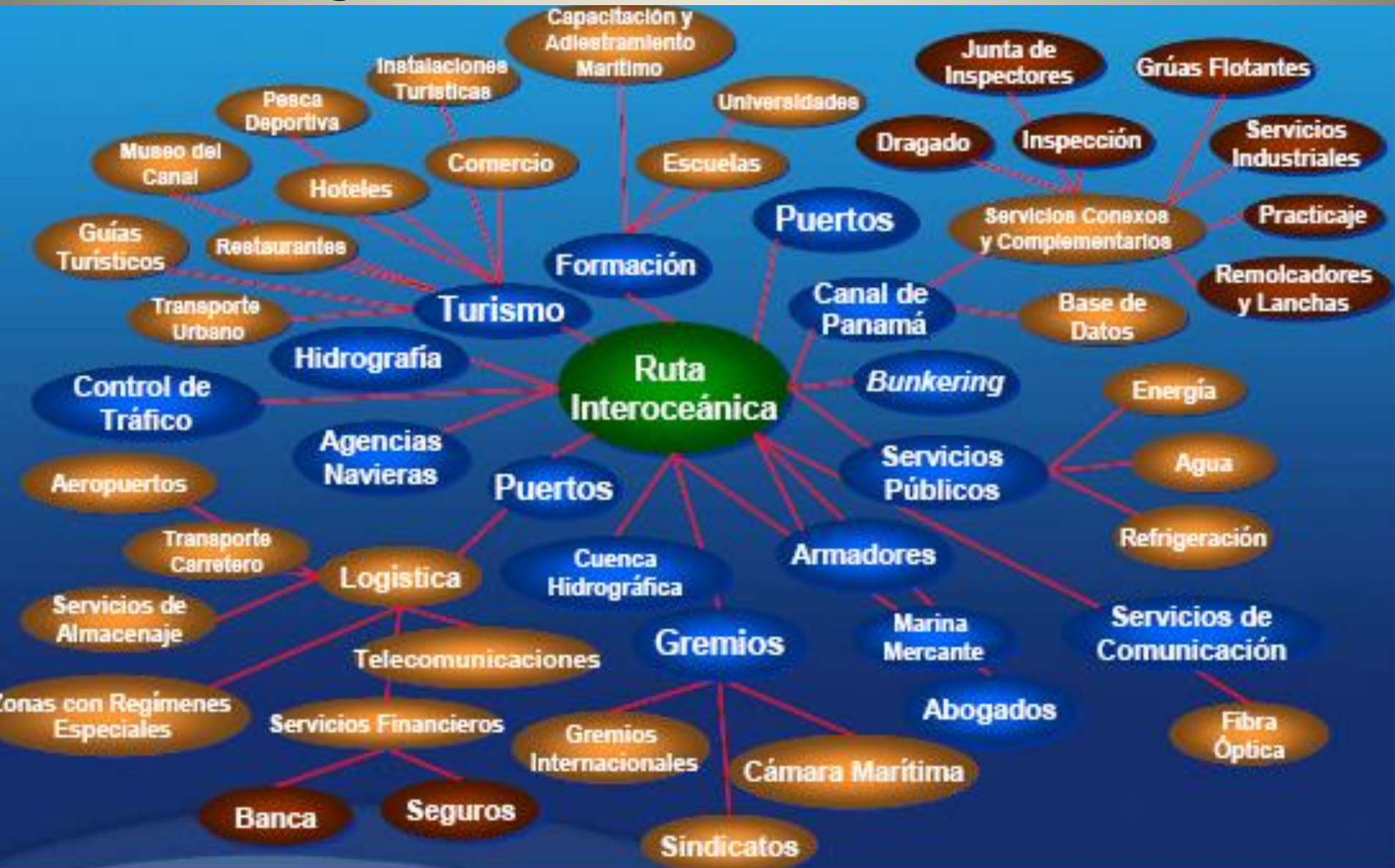
Canal del Siglo XX

- Operación de “balance cero”, sin ganancias
- Carga a granel, pesada y de bajo valor
- Clientes sensible al peaje del Canal
- Buques con bajo costo operativo
- Flujo de Carga estacional
- Buques con menos restricciones operativas
- Tránsitos primero que llega, primero servido
- Clientes poco sensibles a tiempo de espera

Canal del Siglo XXI

- Operación rentable que maximice los beneficios
- Mercado de carga liviana, volumétrica y de alto valor
- Clientes poco sensibles al peaje
- Buques con alto costo operativo
- Flujo de Carga constante
- Buques con más restricciones operativas
- Clientes muy sensibles al tiempo de espera
- Tránsitos en base a itinerarios predefinidos

Conglomerado de la ruta interoceánica



Datos interesantes

- Panamá provee acceso a 140 rutas marítimas con destinos a más de 80 países.
- Más de 14.000 naves al año transitan el canal, de los cuales 350 son cruceros, esto no toma en cuenta el canal ampliado.
- Tiene un movimiento de carga de 192 millones de toneladas por año y de pasajeros y tripulación de 700.000, un gran porcentaje turistas.
- Las principales rutas comerciales que utilizan el Canal de Panamá son:
 - las de la Costa este de Estados Unidos al Lejano Oriente,
 - de la Costa este de Estados Unidos a la Costa oeste de Sudamérica,
 - y desde Europa a la costa oeste de Estados Unidos y Canadá.
- Ofrece conectividad para todos los puertos de la región del Caribe y del Pacífico en sus rutas alimentadoras.



El segmento de mercado más importante



- El transporte de contenedores representa el 35% del volumen de carga
- La ruta entre el noreste de Asia y la costa este de los Estados Unidos representa más del 50% del volumen CPSUAB de carga contenerizada que transita por el Canal
- Los buques portacontenedores operan con itinerarios regulares que siguen un programa predefinido de escalas portuarias,
- Cada itinerario se denomina un servicio de línea,
- Funciona con una rotación permanente de buques, usualmente semanal o bisemanal



Proyectos en evaluación por el Canal de Panamá



Terminal de LNG



Terminal Ro-Ro



Reparación de Buques



Parques Logísticos



Servicios de Distribución de Combustible para Buques



Servicios de Barcazas de Contenedores



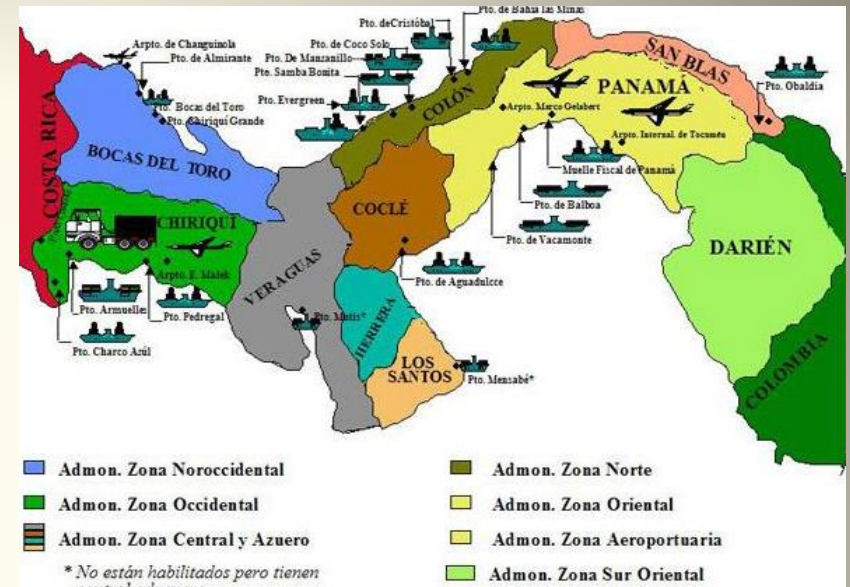
Operaciones de Top-Off



Corozal Container Terminal

Los puertos

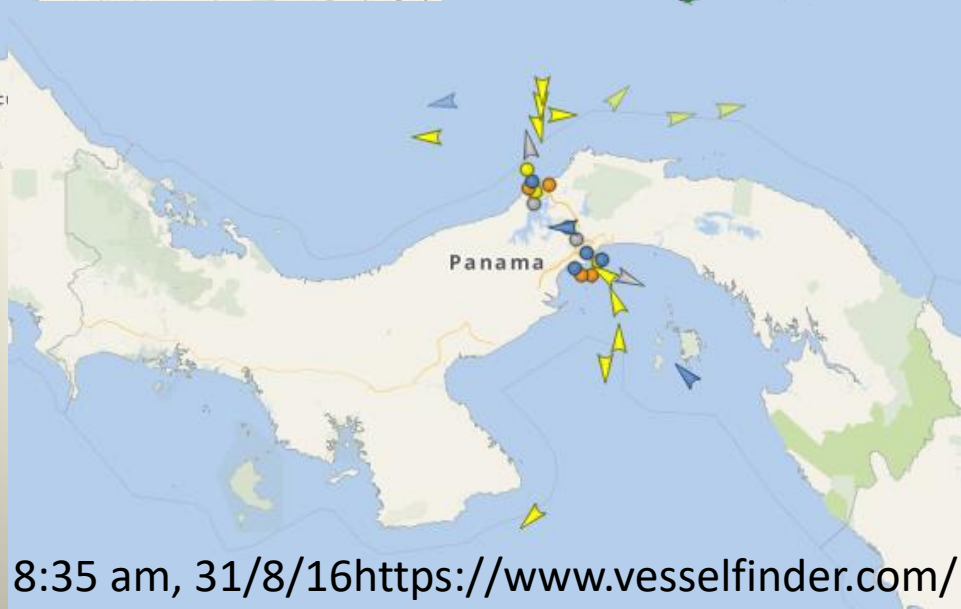
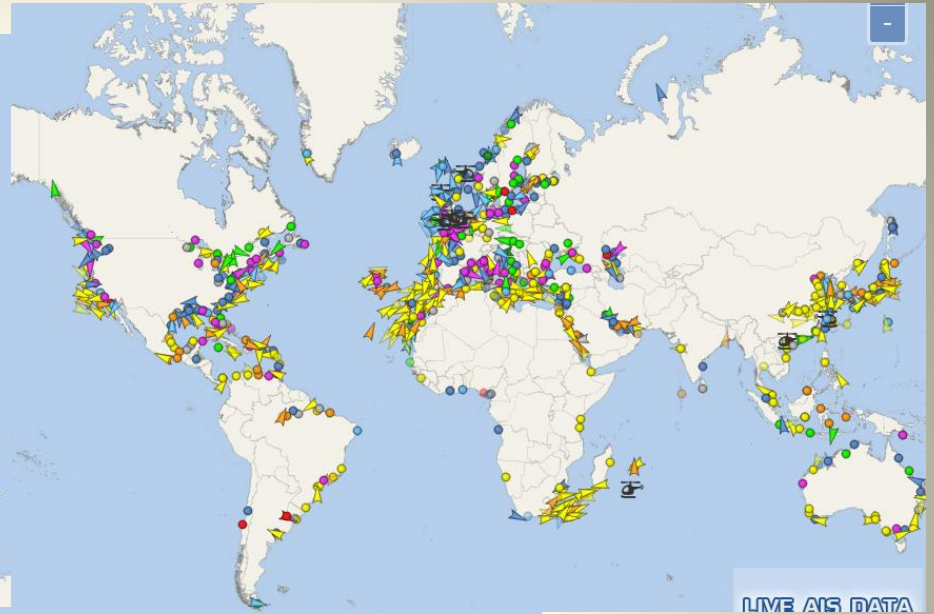
- Los principales puertos son administrados por el sector privado, operando en ambas entradas del canal.
- Las empresas transnacionales son Evergreen, Hutchinson Wampoa (PPC), SSA Marine (Manzanillo International Terminal) PSA entre otros.



Los principales puertos del Sistema Portuario son:

- Manzanillo International (MIT), en el Caribe. Es el puerto de mayor movimiento anual de Latinoamérica con 1.6 millones de TEU's al año;
- Panama Port Co., propiedad de Hutchinson Wampoa's que es el puerto con mayor movimiento de mercancía en el Pacífico de América Latina;
- Colon Container Terminal (CCT) que es subsidiaria de Evergreen, y cuenta con una capacidad instalada de aprox. 1M de TEU's.

Tráfico de naves en la región y Panamá



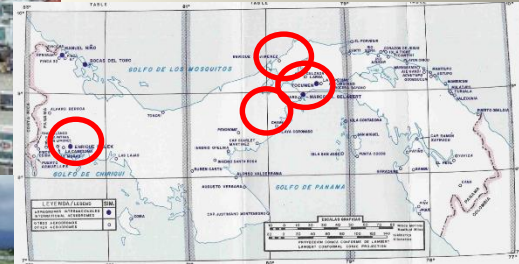
8:35 am, 31/8/16 <https://www.vesselfinder.com/>

Sistema aeroportuario

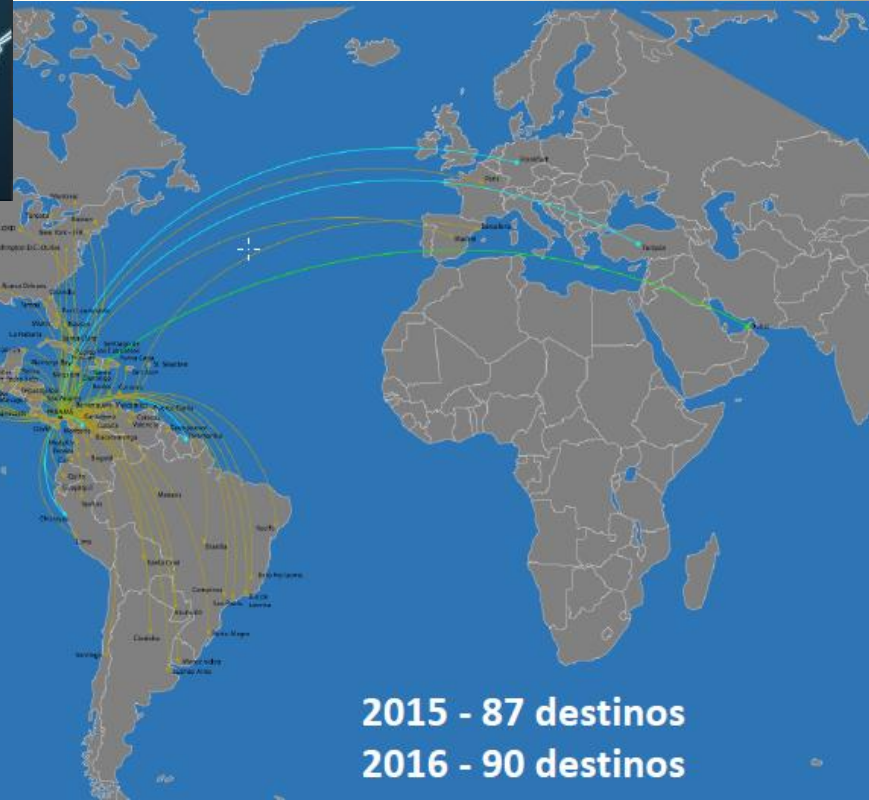
Panamá cuenta con 27 aeropuertos públicos y 41 privados.

El principal es el Aeropuerto Internacional de Tocumen

COPA Airlines hub de las Américas,



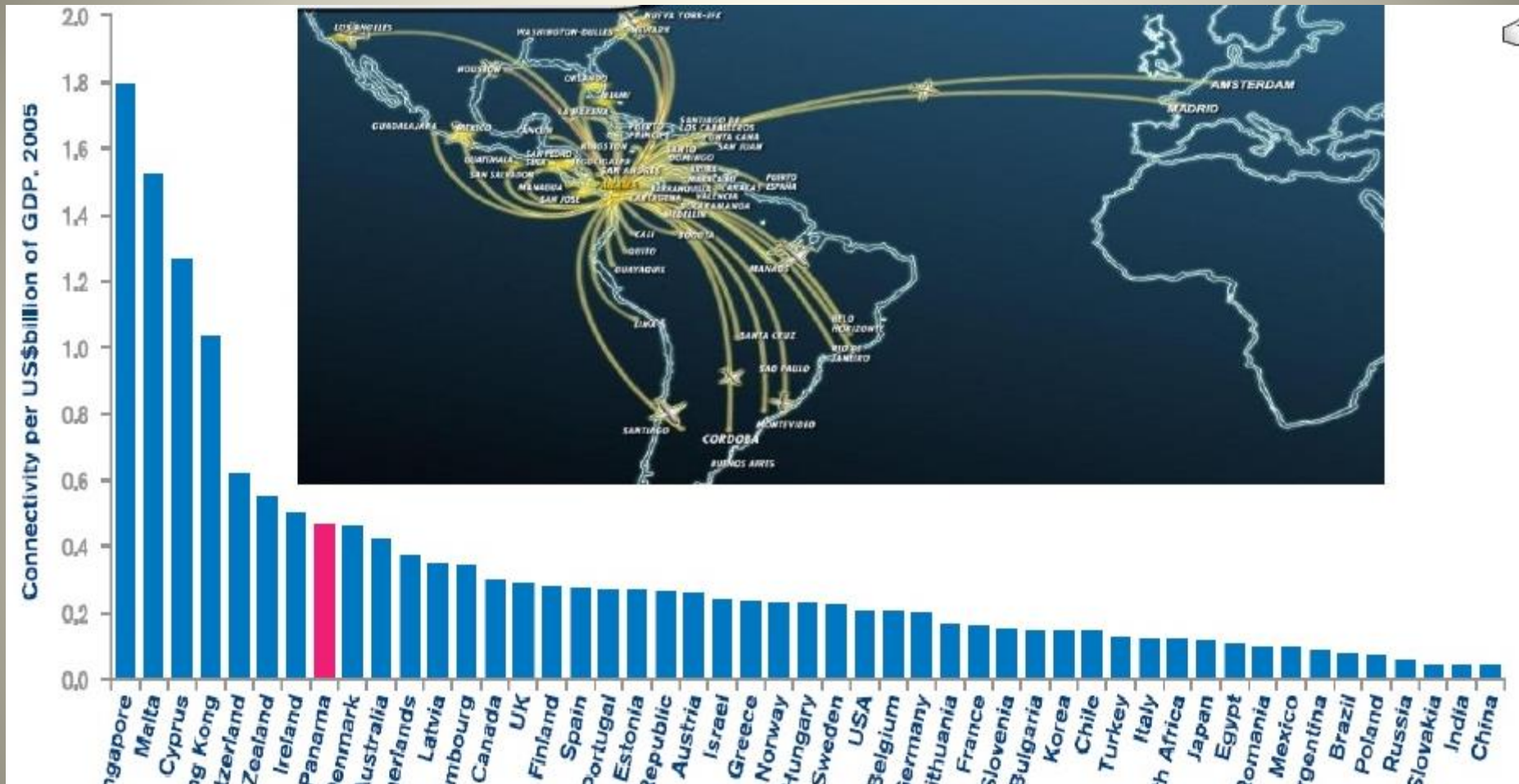
Conectividad aérea



<http://proinvex.mici.gob.pa/>

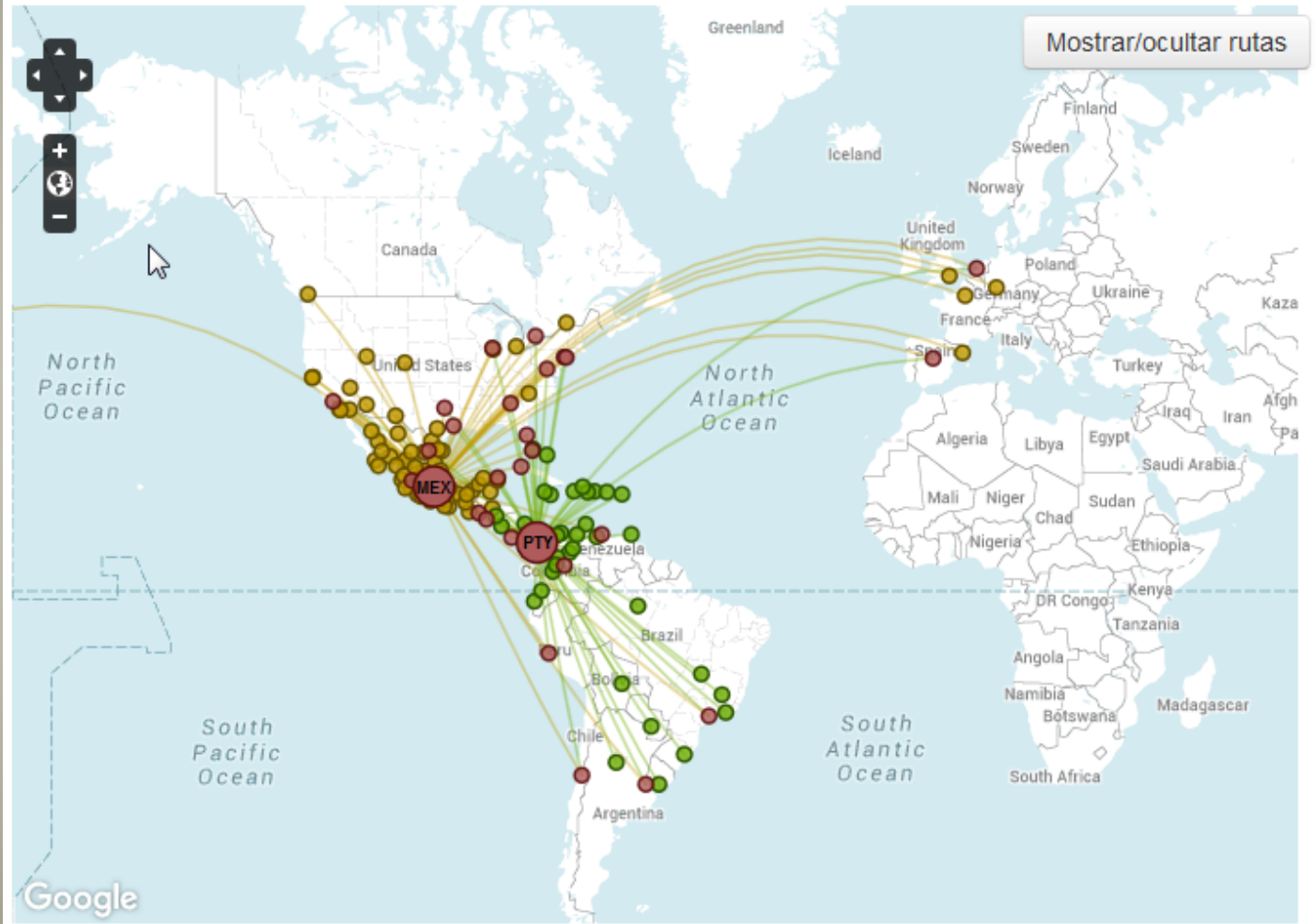
2015 - 87 destinos
2016 - 90 destinos

En función a su PIB

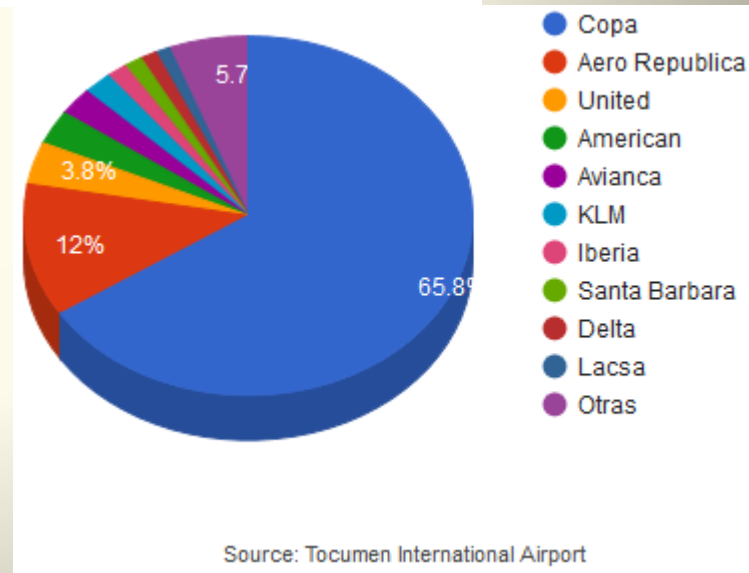
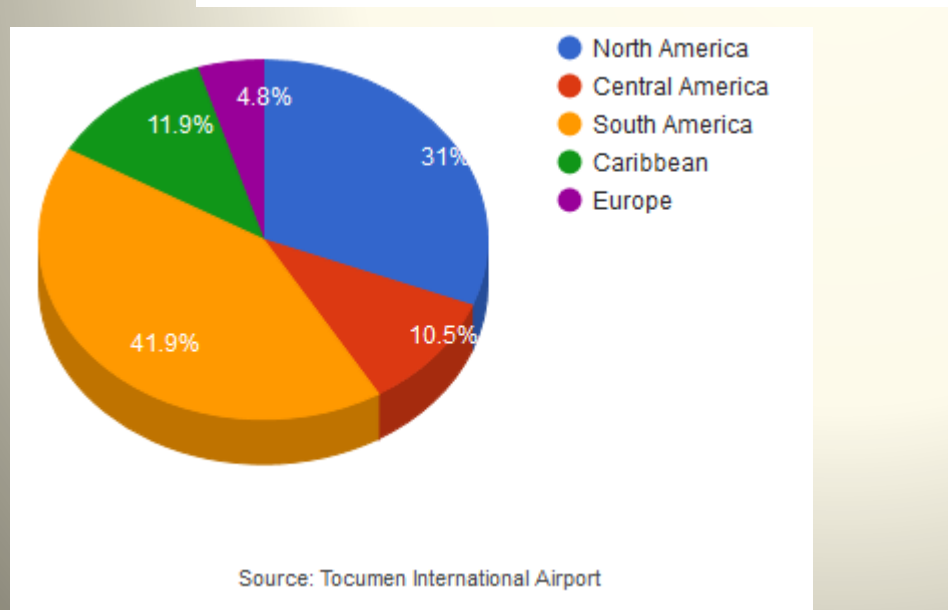
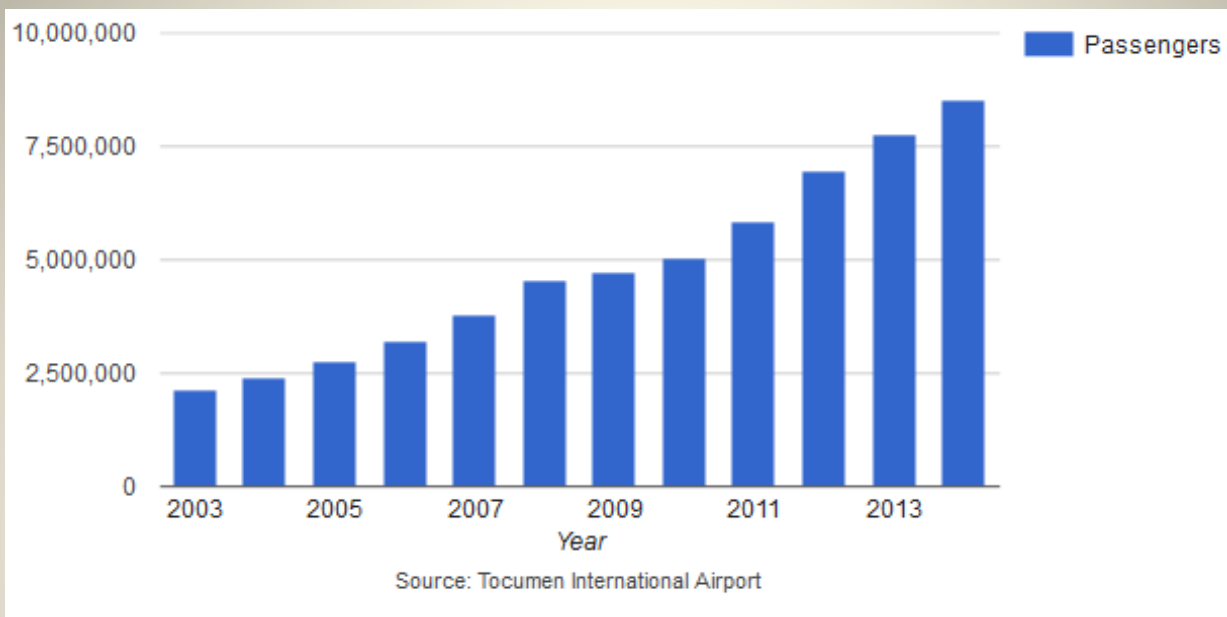


Ejemplo: MEX-PTY

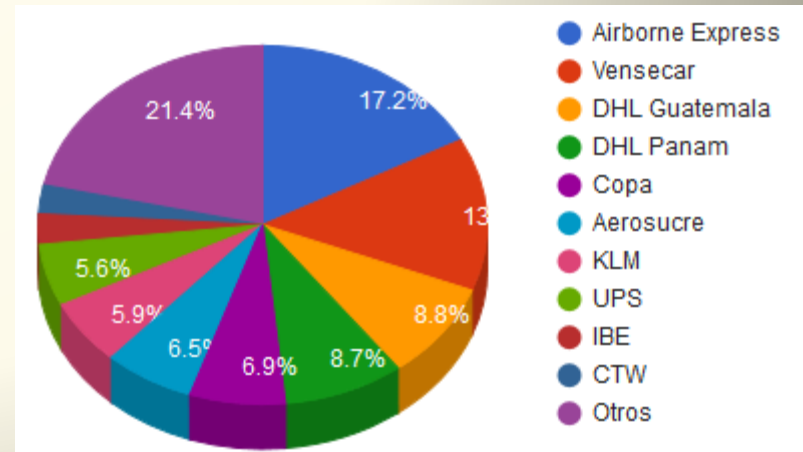
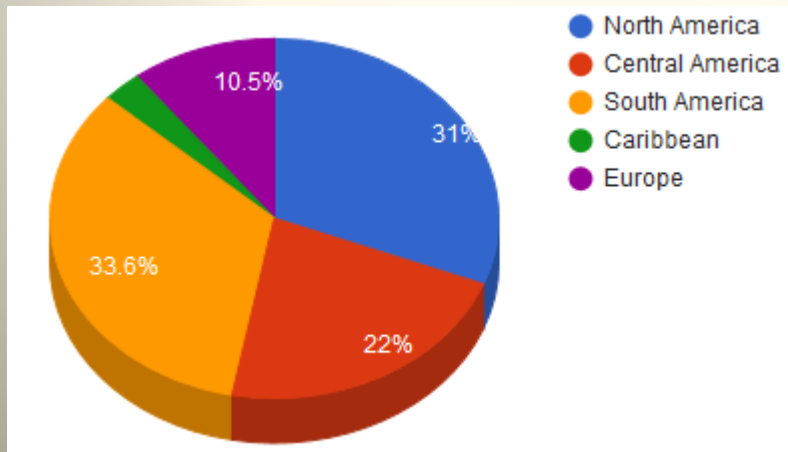
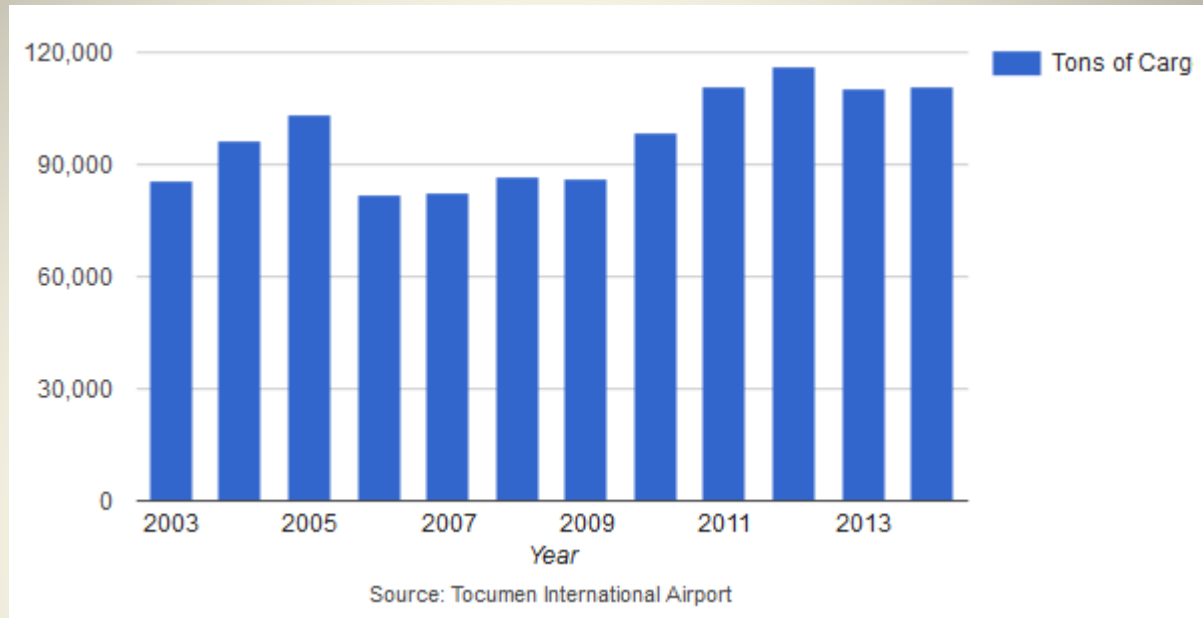
- Aeropuertos con conexión directa a PTY solamente (36)
- Aeropuertos con conexión directa a MEX solamente (65)
- Aeropuertos con conexión directa a ambos (PTY & MEX) (28)



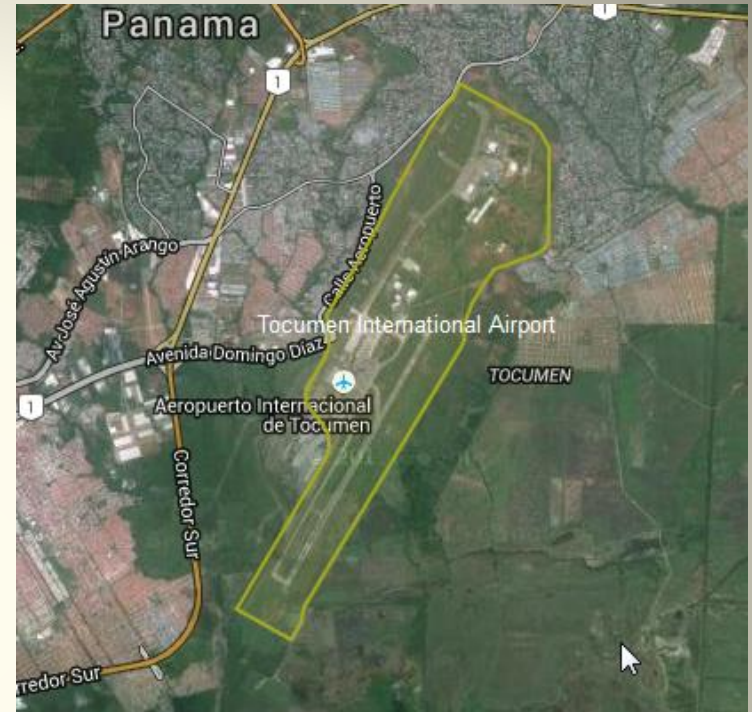
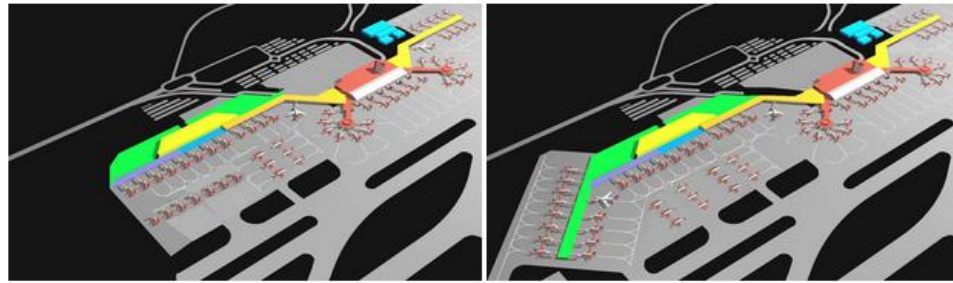
Algunas estadísticas de Tocumen: pasajeros que pasan o llegan a Panamá



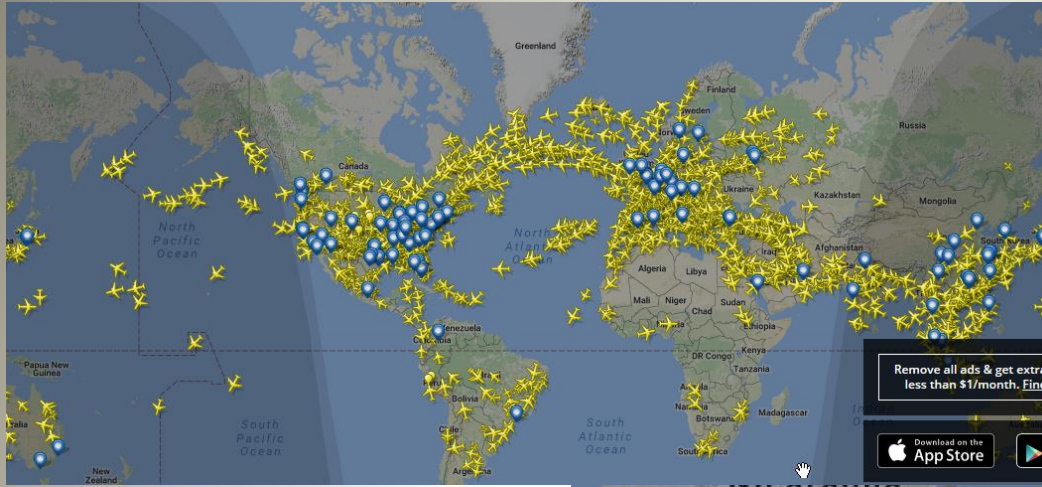
Algunas estadísticas de Tocumen: toneladas de carga que pasan o llegan a Panamá



Aeropuerto de Tocumen; su presente y futuro



El espacio aéreo panameño y la congestión



Infraestructura vial

Panamá también tiene una infraestructura de carreteras importante compuesta por 14.391.10 km. Las carreteras principales son:

- Carretera Panamericana: desde Paso Canoas (frontera con Costa Rica) a Darién;
- Carretera Central: desde Divisa hasta Pedasí (parte central del país);
- Carretera Transístmica y Autopista Panamá-Colón: desde la ciudad de Panamá hasta Colón (Atlántico-Pacífico);
- Corredores de la ciudad: Sur y Norte.
- Sistema urbano, el Metro, 3 puentes sobre al Canal (uno está en construcción)





Zona Libre de Colón

La Zona Libre de Colón se crea mediante el Decreto Ley N° 18 de junio de 1948, mediante el cual se creó la Zona Libre de Colón.

Es la zona franca más grande del continente y la segunda del mundo. Allí se venden artículos de todas las clases, al por mayor y libre de impuestos de importación y exportación.

En ella operan cerca de 2.000 compañías.

Generó exportaciones y reexportaciones (valoradas en 30,000 millones de dólares en 2012), capaces de captar servicios y centros de importación, almacenaje, ensamblado, embalaje y reexportación de productos de todas partes del mundo.

Las principales importaciones provienen de Hong Kong, Japón y los Estados Unidos con destino a países de Suramérica, Centroamérica y el Caribe.



Panamá Pacífico

En el año 2004, el Gobierno de Panamá estableció el Área Económica Especial Panamá Pacífico en la antigua base aérea de Howard, para atraer inversión extranjera directa en negocios.

Ofrece ventajas legales y espacios que van desde apartamentos tipo estudio hasta residencias familiares, locales comerciales y oficinas, edificios de almacenaje hechos a la medida y locales industriales.

Ofrece a las compañías nueva infraestructura para logística, ensamblaje, distribución, movimiento de carga, bodegaje y manufactura liviana.



El International Business Park (IBP) ha sido concebido para ser un desarrollo de 140,000 metros cuadrados de oficinas con espacios flexibles, en el centro de Panamá Pacífico.



Sistema logístico integral

- Se quiere transformar a Panamá en un centro logístico integral, que añada valor a los productos y servicios que pasan por el país.
- Legislación para atraer grandes empresas transnacionales.
- Parques logísticos y de manufactura liviana





Un centro para logística humanitaria

- Se quiere que Panamá se convierta en un hub logístico humanitario.
- La ONU, AECID y Cruz Roja tienen centros de almacenamiento y distribución.
- El Canal de Panamá y el Aeropuerto de Tocumen, a su vez, sirven como centros de tránsito de suministros logísticos.



Marco legal

- Promueve la inversión extranjera y la instalación de empresas internacionales



Cadena de Frio

El proyecto tiene como finalidad la creación de un sistema logístico para el adecuado manejo de los productos alimenticios desde su punto de origen hasta los puntos de distribución y comercialización.

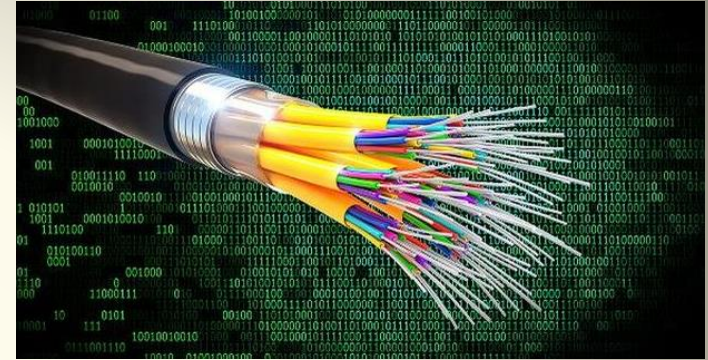
Su objetivo de reducir los altos costos ocasionados por la merma, ofreciendo a la vez un producto inocuo y de mejor calidad a la población panameña.

Se refiere al manejo controlado de las temperaturas y humedad de los productos perecederos para mantener su calidad e inocuidad desde el momento en que sale del campo (cosecha) o punto de origen a través de toda la cadena de distribución hasta llegar al consumidor final

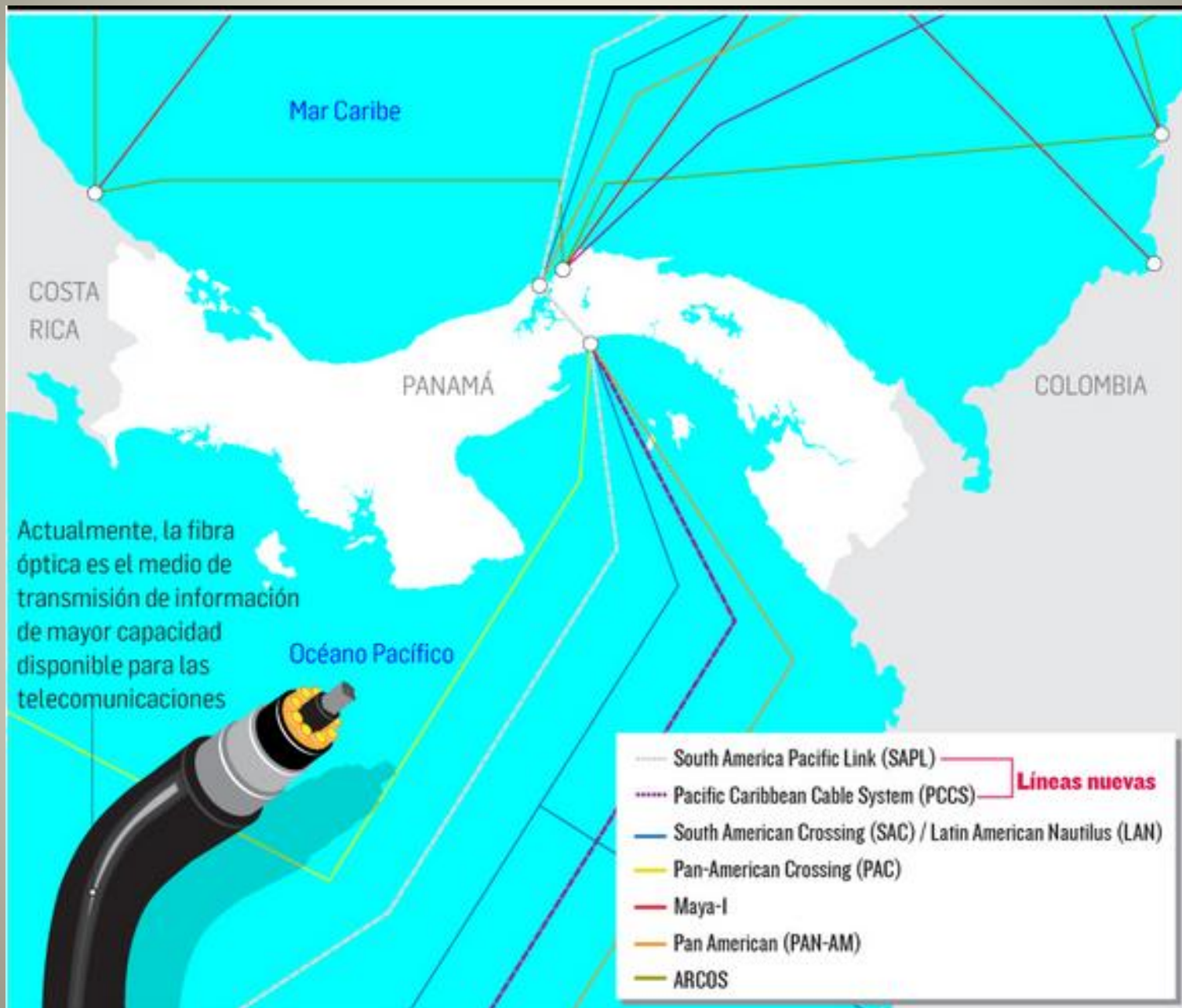


Hub de comunicaciones

- Panamericano, Maya-1 y Arcos-1 (operados desde Panamá por Cable & Wireless)
- PAC (Pan American Crossing) y SAC (South America Cables), operados por Global Crossing
- South America Pacific Link (SAPL), desarrollado por la empresa Alcatel-Lucent,
- Pacific Caribbean Cable System (PCCS), de un consorcio conformado por cinco compañías de telecomunicaciones, entre ellas C&W y Telefónica.
- El PCCS tiene un cable submarino de 6 mil kilómetros de largo que conecta a siete países a través de Panamá, tiene capacidad de transmisión de hasta 80 terabits por segundo y une a Jacksonville, en Florida, Estados Unidos, con Manta, en Ecuador.
- El SAPL, con una extensión de 14 mil 200 kilómetros y una capacidad de 10 terabits en cada uno de sus tres pares de fibra, enlaza a Oahu en Hawái, Balboa en Panamá y Santiago en Chile.



Conectividad en comunicaciones



Educación e Investigación

La Secretaría Nacional de Ciencia, Tecnología e Investigación (SENACYT) en sus planes nacionales de Ciencia y Tecnología (PENCYT) de los dos últimos quinquenios incluye las áreas de Servicios de Logística, el Turismo y la Agricultura como prioritarios y motores de desarrollo. El último PENCYT incluye líneas de acción en áreas prioritarias:

- Proyectos estratégicos en sectores priorizados.
- Apoyo a la creación e instalación de centros de excelencia de nivel internacional en Panamá
- Apoyo al desarrollo de maestrías profesionales y diplomados de alto nivel en sectores de interés prioritario
- Becas para la formación de Recursos Humanos de alto nivel en el extranjero
- Fortalecimiento de la formación técnica en los sectores priorizados



Programas académicos

Se ha motivado a las universidades locales a crear programas académicos de pre y posgrado en el área de Logística, Operaciones Portuarias, Transporte Multimodal, Cadena de Suministros y Sistemas de Transporte.

Igualmente se han creado programas técnico-profesionales para trabajar en los sistemas logísticos:

- Operadores de grúas y equipos de carga
- Mantenimiento de equipo pesado motores y sistemas navieros
- Mantenimiento de motores y fuselajes de aviones
- Soldadura industrial y especializada
- Certificaciones en tecnología de la información (SAP, CISCO, etc.)



Programa dual internacional de Maestría Dual en Ingeniería de la Cadena de Suministro Georgia Tech-UTP, ULatina y USMA

Centro de Investigación e Innovación Logística Georgia Tech-Panamá

El Centro de Innovación e Investigación Logística Georgia Tech Panamá nace de un convenio entre SENACYT y Instituto de Cadena de Suministro y Logística de Georgia Tech (SCL) enfocado en temas logísticos y de intercambio comercial.

El Centro posee tres ejes principales:

- investigación aplicada,
- educación y
- competitividad

Coordina el Consejo Nacional de Logística, establecido en el 2010.

Esta es una iniciativa de colaboración con representantes de empresas y otras organizaciones comerciales y las más importantes instituciones públicas y privadas, donde también participan instituciones académicas.



Ciudad del Saber

Es un complejo internacional para la educación, investigación e innovación.

Fue creado para promocionar y facilitar la sinergia entre Universidades, Centros de Investigación Científicos, Negocios y Organizaciones Internacionales. 120 hectáreas y más de 200 edificios de lo que fue la base militar de Clayton.



Ciudad del Saber constituye una plataforma de gestión del conocimiento enfocada en la potenciación de las capacidades innovadoras y competitivas de los usuarios que comparten el Campus.



Algunos retos para Panamá



Logistic Performance Index (LPI) – Los 20 mejores

Economy	LPI rank			LPI score			% of highest performer	Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics quality and competence		Tracking and tracing		Timeliness	
	Rank	Lower bound	Upper bound	Score	Lower bound	Upper bound		Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
	Germany	1	1	4	4.23	4.18		4.27	100.0	2	4.12	1	4.44	8	3.86	1	4.28	3	4.27
Luxembourg	2	1	12	4.22	3.97	4.47	99.8	9	3.90	4	4.24	1	4.24	10	4.01	8	4.12	1	4.80
Sweden	3	1	7	4.20	4.09	4.32	99.3	8	3.92	3	4.27	4	4.00	2	4.25	1	4.38	3	4.45
Netherlands	4	1	6	4.19	4.11	4.27	98.8	3	4.12	2	4.29	6	3.94	3	4.22	6	4.17	5	4.41
Singapore	5	2	9	4.14	4.06	4.22	97.4	1	4.18	6	4.20	5	3.96	5	4.09	10	4.05	6	4.40
Belgium	6	5	9	4.11	4.04	4.18	96.4	13	3.83	14	4.05	3	4.05	6	4.07	4	4.22	4	4.43
Austria	7	3	11	4.10	3.98	4.21	96.0	15	3.79	12	4.08	9	3.85	4	4.18	2	4.36	7	4.37
United Kingdom	8	6	9	4.07	4.03	4.11	95.2	5	3.98	5	4.21	11	3.77	7	4.05	7	4.13	8	4.33
Hong Kong SAR, China	9	6	9	4.07	4.00	4.14	95.1	7	3.94	10	4.10	2	4.05	11	4.00	14	4.03	9	4.29
United States	10	10	12	3.99	3.94	4.04	92.8	16	3.75	8	4.15	19	3.65	8	4.01	5	4.20	11	4.25
Switzerland	11	10	15	3.99	3.92	4.06	92.6	10	3.88	7	4.19	14	3.69	14	3.95	12	4.04	14	4.24
Japan	12	10	15	3.97	3.92	4.02	92.1	11	3.85	11	4.10	13	3.69	12	3.99	13	4.03	15	4.21
United Arab Emirates	13	10	16	3.94	3.88	4.00	91.2	12	3.84	13	4.07	7	3.89	18	3.82	18	3.91	18	4.13
Canada	14	10	16	3.93	3.83	4.03	90.8	6	3.95	9	4.14	29	3.56	15	3.90	9	4.10	25	4.01
Finland	15	9	20	3.92	3.77	4.07	90.5	4	4.01	16	4.01	30	3.51	16	3.88	11	4.04	16	4.14
France	16	13	16	3.90	3.84	3.96	89.9	17	3.71	15	4.01	20	3.64	19	3.82	15	4.02	13	4.25
Denmark	17	6	30	3.82	3.51	4.12	87.3	14	3.82	24	3.75	15	3.66	9	4.01	25	3.74	30	3.92
Ireland	18	11	30	3.79	3.60	3.99	86.6	25	3.47	22	3.77	10	3.83	20	3.79	16	3.98	29	3.94
Australia	19	10	30	3.79	3.58	4.00	86.6	22	3.54	18	3.82	21	3.63	17	3.87	19	3.87	21	4.04
South Africa	20	17	24	3.78	3.70	3.85	86.0	18	3.60	21	3.78	23	3.62	22	3.75	17	3.92	24	4.02

Iceland	39	3.35	72.7
Panama	40	3.34	72.5
Slovak Republic	41	3.34	72.4

Chile	46	3.25	69.7
Greece	47	3.24	69.4

Nuevos competidores: “Puertos cercanos al canal”

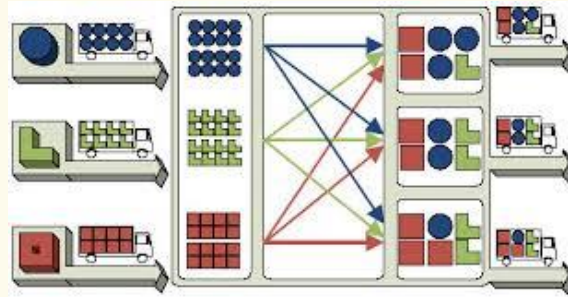
- Buenaventura - Colombia
- Cartagena – Colombia
- Jamaica
- República Dominicana
- Moin-Costa Rica (APM)
- Cuba – Mariel (CMA)

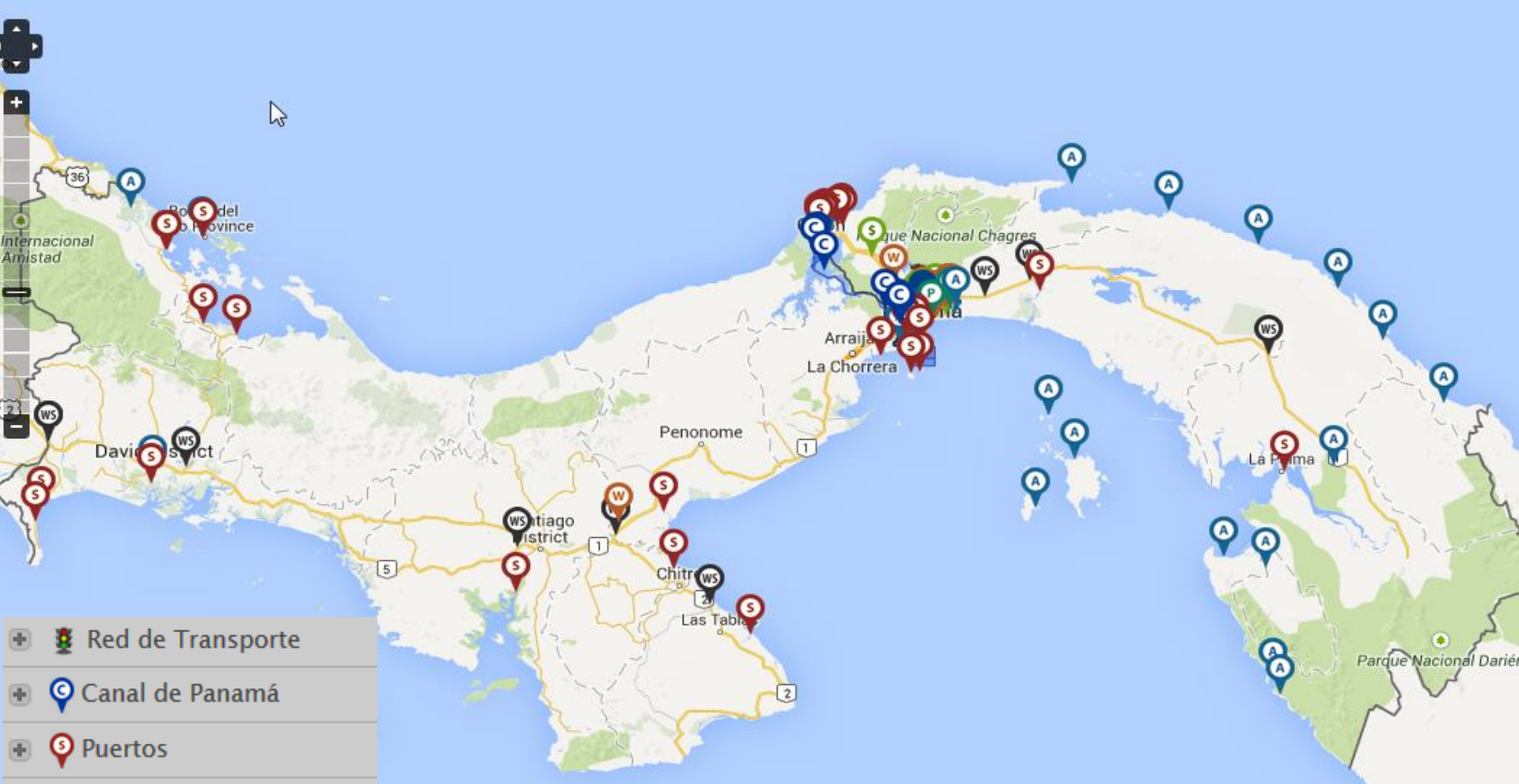


Sistema logístico de valor agregado

- Busca agregar valor a través de otros servicios y actividades.

- Re empaque
- Crossdocking
- Manufactura intermedia
- Manufactura liviana de alta tecnología
- Cadena de frío





Mapa de Activos Logísticos
Sacar provecho de estos...



Canal de Panamá



Puertos



Aeropuertos



Ferrocarril



Zona Libre de Colón

Área Panamá -Pacífico



Parques Logísticos y Zonas Francas



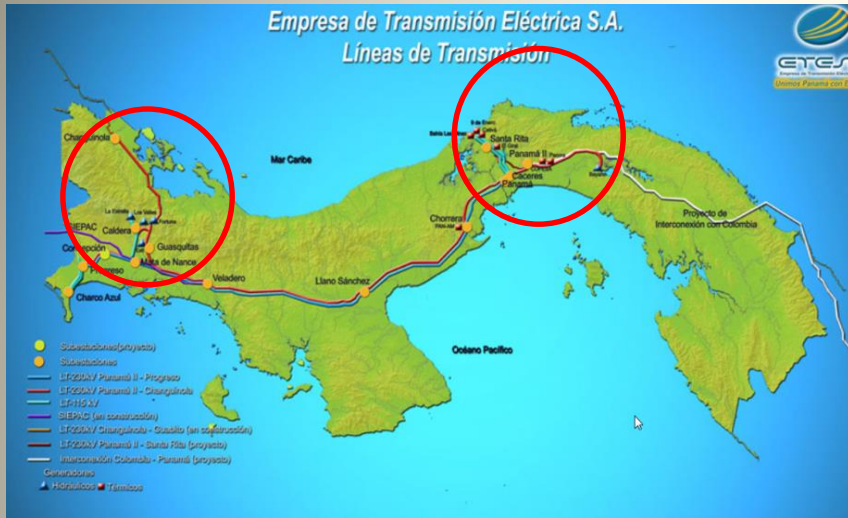
Red Vial



Aduanas y otras entidades

CLÚSTER LOGÍSTICO DE PANAMÁ

El problema de la falta de redundancia:



<http://www.etsa.com.pa/transmision.php?act=mapa>



<http://logistics.gatech.pa/en/assets/map>



http://proinvex.mici.gob.pa/index.php?option=com_content&view=article&id=6:proyectos-de-infraestructura&catid=38:cover&Itemid=102

Potencial turístico

- Panamá, con sus islas en ambos océanos y sus selvas tropicales, tiene un gran potencial turístico.
- Se ofrece a los potenciales turistas atractivos como la ecología, la vegetación exuberante en la mayoría del territorio, las playas e islas tropicales, entre otros.
- Es reconocida internacionalmente como uno de los principales destinos de convenciones del continente, debido al crecimiento en el sector de reuniones internacionales, sus conexiones aéreas y su oferta hotelera y de servicios.
- Viajan en busca de descanso, por diversión, algunas por educación, pero también un alto número viajan por negocios.
- Aprovechar la sinergia del centro logístico para promover aspectos tales como:
 - Turismo de negocios
 - Turismo de compras
 - Turismo de convenciones
 - Turismo de salud
 - Centro académico y de investigación internacional



Logística Urbana

- Problemas de tráfico en la Ciudad de Panamá
 - Geografía de la ciudad
 - Cultura
 - Transporte público
 - Clima
- Falta una nomenclatura y señalización clara
- Infraestructura adecuada en lugares críticos
- Centralización de puntos logísticos



¿Qué queda por hacer?

- Aunque se ha avanzado mucho en Panamá en el tema, todavía queda mucho que hacer:
 - Desarrollar e implementar un plan estratégico nacional logístico tomando en cuenta el tránsito y servicios (terrestres, aéreos y marítimos) de manera que exista coherencia y coordinación entre los diversos actores.
 - Mejorar el acceso a las terminales de contenedores y a las zonas económicas especiales; y buscar alternativas para resolver el problema del tráfico urbano que ha empeorado en los últimos años.
 - Definir un espacio físico con visión a largo plazo, donde se desarrolle la construcción de bodegas y depósitos que faciliten el mejor desempeño logístico, sin que se vea afectado por el dinamismo y crecimiento urbano.
 - Pensar en Panamá como “más que un Canal”.
 - Ampliar la red vial con sistemas redundantes de conexión.
 - Ampliar la investigación, desarrollo e innovación logística.

- **De acuerdo a expertos:**

- El principal objetivo del país es convertirse en protagonista del movimiento de mercancías en la región.
- Se ha centrado en ser un mero lugar de paso de los buques gracias al Canal, actuando como espectador en la cadena logística.
- No ser una mera autopista de peaje en el transporte marítimo de mercancías.
- Debe prepararse para ser también emisor y receptor de carga, desarrollando su valor como centro de distribución en la región latinoamericana.
- El Canal de Panamá es un componente importante dentro de la logística panameña, pero no puede ser el único.
- Es necesaria la formación del personal que desarrolla labores logísticas lo que es imprescindible para mejorar el desempeño logístico del país.
- Aprovechar la ampliación del Canal para desarrollar nuevos servicios como las manufacturas, que ayuden a aportar valor añadido a las mercancías que pasen por el Canal.

