



Panamá, hub y logística

MULTIMODAL & LOGISTIC TRANSPORTS

Panamá, Marzo - Junio 2021



ROKA MANAGEMENT

Servicios de:

- Lanchas
- Catamaranes

Para brindar transporte a:

- pasajeros
- carga
- piezas

CONTACTO:

JOVANI GONZÁLEZ
GERENTE GENERAL
PH.: (507) 391-6605
CEL.: (507) 6999-6067

E-mail:

jgonzalez@rokapanama.com
www.rokapanama.com



PANEXPORT





**MOVEMOS
TU CARGA**

 **USA** 
 **PANAMÁ**

*Accesibilidad Logística
para su negocio.*

www.infinitylog.agency

✉ Email: info@infinitylog.agency ☎ Telf: +(507) 430-4648; 430-4649; 430-4651

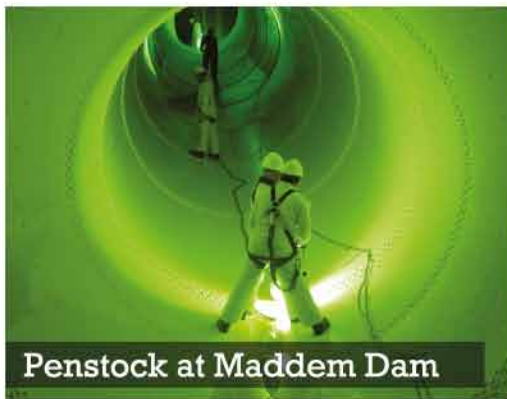
📍 Colon Free Zone, France Field, Manzana, Lote 12-13

MARINE METAL COATINGS, INC.

We are an innovative company with two main trades:
Corrosion Control & Concrete Demolition

Miter Gate of the Panama Canal

CORROSION CONTROL



Penstock at Maddem Dam

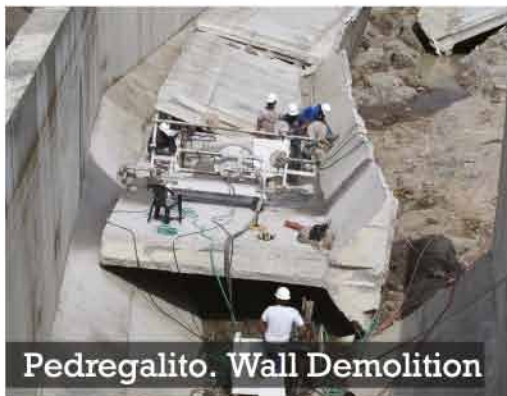


Ship Hull Painting



Oil Tank Painting

CONCRETE DEMOLITION



Pedregalito. Wall Demolition



Wire Saw Equipment at GUPC



Core Drill Operator



Contact us:

Harmodio Yuen
Tel. (507) 317-6535
Cel. (507) 6679-9846
hyuenjr@mmc.com.pa
www.mmc.com.pa

We are members of:





Panamá, Hub y Logística

MULTIMODAL & LOGISTIC TRANSPORTS



Multimodal & Logistic Transports es una producción trimestral de **3ª Editores, S.A.**, con domicilio en la Avenida Ricardo J. Alfaro, Centro Comercial Aventura, Oficina 242, ciudad de Panamá. **Impresa Costa Rica**

La distribución nacional se realiza en hoteles, bancos, asociaciones comerciales, aeropuertos, tren, aviones de Air Panamá y Aeroperlas, puertos, astilleros, agentes de carga, agentes navieros, Zona Libre de Colón, AEP, universidades, hospitales, ACP, AMP, MICI, embajadas y consulados acreditados en Panamá, congresos, eventos y ferias comerciales, entre otros lugares.

La distribución internacional se realiza en embajadas y consulados de Panamá de marina mercante, organismos internacionales, ferias y eventos comerciales, congresos marítimos tales como TOC of the Americas y más. Igualmente, se distribuye en eventos atendidos por el Ministerio de Comercio e Industrias de Panamá, Zona Libre de Colón, Autoridad Marítima de Panamá, Ministerio de Ambiente y Agencia Aérea Económica Especial Panamá-Pacífico.

3ª Editores, S.A. se libera de toda responsabilidad civil, penal y administrativa, con relación al contenido escrito o visual de la revista a nivel nacional e internacional.

Síguenos en nuestra red social:



Instagram

@transportsectindustria

Edición Marzo /Junio 2021

Directora

Rosario Townshend
rosario@revistatransports.com

Director de edición

Hampton Dowling
hampton@thehcbgroup.com
Rolando Álvarez
gerencia@upcargo.com

Directora RRPP Internacional

Marie Townshend
3aeditores@revistatransports.com

Consejo Editorial

Rosario Townshend
Jonathan García
Eduardo Lugo
Alberto Herrera
Hampton Dowling
Alvaro Quiros
Giomar González

Colaboradores

Hampton Dowling
Martha Hurtado
Edwin Chen
Galo Molina
Giomar González
Alberto Herrera
Felipe Estribi
Rolando Alvarez
Rosa Aguirre
Jovani González
Margarita Chow
Zuliana Valencia
AIDA Maduro.

Cubierta

Roka

Contacto

(507) 279-1940/41/70

Sitio web:

www.revistatransports.com

Transformamos tu Negocio

DE LOCAL A INTERNACIONAL

Te ayudamos con tus procesos de importación
y exportación. **Contáctanos...**

**¡VAMOS
CON TODO!**

Ropa de Francia



Carne de Argentina



Carne de Brasil



Auto de Estados Unidos



Ropa de Italia



Carne de Estados Unidos



Ropa de España



Auto de Japón



www.mitpan.com



(507) 430-9800



info@mitpan.com



Manzanillo International Terminal



[mit_panama](https://www.instagram.com/mit_panama)



MANZANILLO
INTERNATIONAL
TERMINAL

Un puerto colonense, sirviendo a Panamá y al mundo.



Reportajes

UPCARGO LOGISTICS (PANAMA).

8

¿QUIERE EXPORTAR?

10

ALDEPOSITOS - BPA ELECTRIC.

12



Logístico

LOGÍSTICA EN LA ÉPOCA DEL COVID 19.

14

¿Cómo elegir la correcta ubicación de una comercializadora en Latinoamérica?

16

En realidad, ¿hay una elección más sabia?... quizás 2021 pueda ofrecer opciones más creíbles para obtener resultados positivos.

18

Lanzamiento oficial del "Panamá Texas Business Summit®".

20

MÁS DE 15 MIL VISITANTES SE CONECTARON EN LA EXPO VIRTUAL 2021.

22

ZONA LIBRE DE COLÓN, PANAMÁ.

24



APOM

APOM.....quiénes somos y nuestra hoja de ruta.

25

El Oficial de Marina Mercante

27



BASC

ACADEMIA DE COMERCIO EXTERIOR BASC PANAMÁ.

30



Marítimo

ROKA MANAGEMENT.

32

El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

35

Marosv Marine Supply & Services.

39



GLOBAL
CARGO

GCP-YOUR SUPPLY CHAIN PARTNER

ESPECIALISTAS
EN MANEJO DE
INVENTARIO

SOMOS ALIADOS COMERCIALES
(OUTSOURCING) DE LAS PRINCIPALES
FREIGHT FORWARDERS GLOBALES Y
NAVIERAS PARA SERVICIOS DE 3PL.

ADMINISTRACIÓN DE INVENTARIOS | ALMACENAJES A LARGO PLAZO
TRANSPORTE INTERNACIONAL | ENTREGAS EN ZLC Y CIUDAD DE PANAMÁ
TRÁMITES DE LIQUIDACIÓN ADUANERA



+507 6673-7178

VENTAS@GLOBALCARGO.COM.PA

WWW.GLOBALCARGO.COM.PA



MULTIMODAL & LOGISTIC **TRANSPORTS**

Empezamos a ver el horizonte más allá de la CV-19. Muchas opiniones sobre políticas públicas en respuesta a CV-19, sin embargo, no hay duda de la profundidad del impacto en todo el hemisferio. Las instituciones frágiles se pusieron a prueba con la confianza del público quebrantada junto con la incertidumbre de las estrategias económicas. Cómo se desarrolló todo ese juego durante 2021 es algo que a todos nos gustaría saber. Miro el pronóstico de logística de Latinoamérica para sugerir la amplitud de oportunidades que la industria debe encontrar para aprovechar. A fines de febrero, según fuentes populares de la industria, se proyecta que el tamaño del mercado de logística de Latinoamérica alcance ~ \$ 800B para 2027 con una tasa compuesta anual de ~ 6.5%. Muchos factores pueden mitigar tales estimaciones, pero hay una señal positiva subyacente tanto para la industria como para las instituciones públicas al salir de CV-19. Nuestra recomendación: impulse las exportaciones récord, aumente las ganancias, financie la infraestructura prioritaria y cuide a la gente.

Tradicionalmente, el mercado logístico latinoamericano está impulsado principalmente por el aumento de las exportaciones y las actividades de almacenamiento centradas en la vertical agrícola. Ahora es el momento de impulsarlo con más fuerza. Dicho esto, durante el primer trimestre de 2020, el segmento de fabricación fue el pilar fuerte en la logística hemisférica. ¿Cómo Panamá y otros países reinician tales fortalezas? ¿Existe un camino para reducir los crecientes costos promedio de Aduanas y de inventario hundido? ¿Existe alguna manera de resolver la falta de confiabilidad y transparencia que limita el crecimiento del comercio electrónico B2C? Sí, ahora es el momento adecuado para que el sector público involucre a los líderes de la industria para dar forma a las preguntas correctas, encontrar las respuestas correctas, colaborar con las mejores estrategias y recuperar la confianza pública (y los ingresos públicos). Enfoque simplista, pero quizás es hora de hacer algo realmente diferente.

De hecho, está llegando la normalidad gestionada. Es hora de tomar decisiones acertadas en la estrategia empresarial que intente comprender el futuro. Como mencioné en mi editorial anterior, la logística tuvo que hacer cambios impulsados por la incertidumbre mientras intentaba hacer las cosas bien atendiendo demandas de mercado dramáticamente diferentes, complicadas por la mecánica de la gestión minuciosa controlada por políticas públicas estrictas. Una tormenta perfecta de eventos y prioridades en competencia que requieren nuevas ideas para entregar suministros y servicios de manera segura.

Hoy en día, el éxito a nivel nacional merece una nueva mirada a cómo la industria y el gobierno pueden ofrecer productividad después de CV-19. El juego inteligente está en las industrias de clase mundial que invierten en el mercado de una manera que permite que el sector público esté sincronizado con el alcance y la escala de las mejoras necesarias. Es un gran momento para el liderazgo.

Autor: Hampton Dowling.



SOMOS

SEGUROS®

Asesores de Seguros

"Vemos el 2021 con mucho optimismo y esperanza, por eso venimos con más fuerza".



Socios SOMOS Seguros: Carlos García de Paredes, Lucho Del Río, Vicky Uranga, Dino Mon, Roberto Araúz y Carlos Stuart.

Si bien es cierto que el 2020 fue un año retador para todos, en SOMOS SEGUROS nos adaptamos a la nueva normalidad para seguir brindando a nuestros clientes un servicio de excelencia.

Fuimos aliados de nuestros CLIENTES desde los inicios de la pandemia, con mensajes de concienciación, seminarios en vivo a través de las redes como **Nutrición en Tiempo de Coronavirus y Manejo de las Emociones en Cuarentena**. En junio, bajo nuestro lema: Estés donde Estés, SOMOS SEGUROS te Conecta con tu Salud, realizamos nuestra tradicional **Jornada de Vacunación (Influenza)**, pero esta vez a domicilio, para contribuir a la salud de nuestros clientes y apoyarles en la difícil situación que estábamos viviendo.

La **innovación en valores agregados** para nuestros clientes es una prioridad, por eso a mediados del año 2020 lanzamos **SOMOS Telemedicina**, servicio que es exclusivo y gratuito para todos nuestros clientes de salud, no importa la compañía de seguros con la que esté asegurado.

Esta plataforma de **SOMOS Telemedicina** le brinda al cliente un doctor en línea los 365 días del año.

Dentro de las innovaciones de servicio y pensando siempre en la comodidad de nuestros clientes, nos convertimos en una de las primeras compañías en ofrecer **YAPPY empresarial**.

Pero así como tuvimos muchos retos para adaptarnos rápidamente al cambio, una de las cosas más importantes de la pandemia, fue realizar las adecuaciones necesarias para mantener a nuestros colaboradores con la menor afectación posible. Somos una familia y gracias a ellos todo esto ha sido posible.

Todos nuestros esfuerzos para este año 2021 están enfocados en seguir innovando y dando nuestro mejor esfuerzo para salir adelante por Panamá.



"La familiacrece"

Y como todo nuevo año es un nuevo comienzo, queremos presentarles y darle la bienvenida a la familia de SOMOS SEGUROS a nuestro nuevo socio, Carlos García de Paredes, quien cuenta con más de 25 años de experiencia en seguros, es especialista en Riesgos Comerciales e Industriales, así como en seguros Bancarios.

Estamos seguros que con la unión de Carlos y el esfuerzo de todos, seguiremos llevando a esta gran empresa a otro nivel.

SOMOS SEGUROS, TOP 10 de las principales compañías de corredores de seguros en Panamá.

Dirección: Sky Business Center, planta baja, Ave. Balboa, Ciudad de Panamá | Teléfono: 302-5580
info@somos-seguros.com | www.somos-seguros.com



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



UPCARGO LOGISTICS (PANAMA).

Cada día se hace más competitivo el sector de la industria logística, del cual UPCARGO LOGISTICS (PANAMA) forma parte hace 20 años. Esta empresa de capital panameño, ha sabido manejarse en los diferentes ciclos de pruebas que ha tenido la industria, en donde el pasado año 2020, a raíz de la pandemia, hemos vivido la mayor de ellas. La fortaleza de nuestra empresa ha sido sin duda alguna la creencia en ese poder Supremo, al cual debemos cada libra de carga que hemos transportado durante todos estos años, además de cimentar nuestros servicios sobre las bases del conocimiento de cada eslabón de la Cadena Logística de Transporte de Carga, en donde hemos detectado que cada día aparecen oportunidades de mejora del servicio que ofrecemos a todos nuestros clientes y más de mil agentes a nivel internacional.

Otro de los puntos clave del éxito logrado hasta la fecha es la dedicación de cada colaborador en la mejora constante del conocimiento propio del trabajo que realiza, a través de capacitaciones y formaciones que brinda la empresa, los gremios a los que pertenecemos y la industria en general.

Para nosotros la educación en valores, ética y conocimiento propio del negocio, han sido pieza importante para el logro de una imagen y un servicio que rinda beneficios a nuestros clientes en cada embarque o coordinación logística que realizamos. En UPCARGO LOGISTICS (PANAMA), no solo nos ocupamos por brindar un buen servicio a nuestros clientes, sino también en

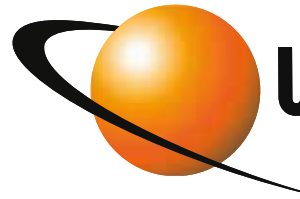
ser agentes promotores de las mejores prácticas de la industria logística en el país y en nuestra región Latinoamericana, dedicando tiempo y esfuerzo desde diversos sectores privados para que nuestras cadenas de suministros logren día a día mejores niveles de servicio.

Dentro de las especialidades de servicios que ofrecemos están:

- Análisis y coordinación de transporte de carga Sobre dimensionada (Break Bulk).
- Transporte de carga explosiva.
- Transporte de mercancía peligrosa.
- Transporte de carga de temperatura controlada.
- Servicios de iso tanques y flexi tanques, para alimentos y químicos.
- Almacenamiento de carga.
- Transporte de carga aérea, marítima, terrestre y multimodal.
- Servicios de tramitación aduanal y seguro de carga a través de nuestros aliados estratégicos.
- Servicio de charter aéreo y marítimo.
- Asesorías en la Cadena Logística de Transporte de Carga.

Panamá juega un papel muy importante en la región Latinoamericana, por tal razón, desde UPCARGO LOGISTICS tratamos que la eficiencia de nuestros servicios afecte de manera directa y positivamente los costos de nuestros clientes y agentes, siendo esta una de nuestras principales metas.

PANAMA



UPCARGO
Logistics



En UPCARGO LOGISTICS, trabajamos por una logística profesional, ética y en valores, aportando al Hub Logístico de Las Américas.



upcargoinc



upcargo



@upcargolog



(507) 236-4664



info@upcargo.com



PANEXPORT

¿Quiere Exportar?

Panexport, al ser la primera zona franca industrial de Panamá, tiene como objetivo brindar todas las facilidades y herramientas para que pueda expandir los horizontes de su mercado.

Si usted es un emprendedor, en Panexport encontrará el pilar que busca para apoyar su empresa en todo el proceso de internacionalización, y así conquistar el mercado global. Además de contar con un equipo capacitado y con experiencia que lo puede asesorar en todos los trámites requeridos para iniciar sus actividades de exportación e importación.

La infraestructura de Panexport ha sido diseñada específicamente para sobrepasar los requerimientos de las empresas interesadas en iniciar sus actividades de globalización, sin importar si son micro, pequeñas, medianas o grandes; con galeras desde 350

a 2,500 mts², totalmente configurables a las necesidades de su negocio.

Encuentre el aliado que necesita su compañía para expandirlo al mercado global con las ventajas: Migratorias, Fiscales, Laborales, Geográficas y Estructurales que solo una zona franca como Panexport le puede ofrecer.

¡Contáctenos y empiece a conquistar el mercado mundial!

Ojo de Agua, San Miguelito, Rep. de Panamá

Tel.: (+507) 302-5429 / (+507) 273-7008

E-mail: panexport@unesa.com

Web: www.panexport.net

Instagram: [@panexportpty](https://www.instagram.com/panexportpty)

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

PANEXPORT

PRIMERA ZONA FRANCA
INDUSTRIAL EN PANAMÁ



Tel.: (507) 302-5429 / 273-7008
Ojo de Agua, San Miguelito, Panamá
E-Mail: panexport@unesa.com

Síguenos en 
www.panexport.net



Somos un operador Logístico con más de 17 años de experiencia en el manejo integral de carga. Mas que un proveedor de servicios somos sus aliados estratégicos en todas sus operaciones.

Nuestra especialidad es la consolidación y exportación marítima adicional brindamos servicio de almacenaje y centro de distribución; Aldepositos les ofrece a sus clientes convertirse en su socio logístico local en la Zona Libre.

Clientes que compren mercancía desde cualquier parte del mundo (Asia, Norte América, Europa) que no deseen exportarla toda a la vez a su destino para ahorrarse gastos de transporte y mantenimiento de inventario, pueden utilizar Panamá como un Hub Logístico y establecer un centro de distribución en un lugar exento de impuestos (Zona Libre de Colón) mientras deciden re-exportar de manera paulatina a su destino final.

Aldepositos busca potenciar el comercio internacional desde Panamá hacia el mundo, aprovechando la posición estratégica en la región.



BPA ELECTRIC se ha establecido como un conocido fabricante, exportador, distribuidor, mayorista y empresa comercial de una amplia gama de productos eléctricos que incluye interruptores eléctricos, enchufes, conectores de teléfono.

BPA ELECTRIC es líder en el mercado mundial, no solo en la capacidad de fabricación si no también en los principios de estética, tecnología y seguridad. Al adquirir un producto BPA puede estar seguro que está eligiendo los productos más elegantes, seguros y fabricados meticulosamente.

Proporcionamos liderazgo, recursos, información y un entorno de aprendizaje para permitir que todos nuestros empleados sean creativos e innovadores en el cumplimiento de la misión de mejora continua.

Toda la gama de nuestros productos se fabrica con un examen cuidadoso para mantener sus estándares internacionales de calidad y diseños innovadores. Con esto, hemos marcado un lugar reputado para nosotros en este mercado competitivo.

Trabajamos de manera ética para lograr una relación a largo plazo con nuestros clientes.

Tel: 430-2568 430-2569

+ 507 6675 5038

Info@aldepositospanama.com

@Aldepositosholding



Consolidación



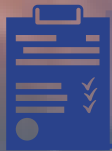
Import & Export



Transporte



Almacenaje



Compras



Distribución



www.aldepositospanama.com



BPA ILUMINA
ELECTRIC PANAMÁ



FABRICANTE Y DISTRIBUIDOR DE ACABADOS
ELÉCTRICOS

+507 6637 0037

@bpaelectric



**International Federation of
Freight Forwarders
Associations**

GALO MOLINA

Vice President



**Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de
Carga y Operadores Logísticos Internacionales de
América Latina y el Caribe**

Vice President

Past President 2015 - 2019

LOGÍSTICA EN LA ÉPOCA DEL COVID-19

ECONOMISTA GALO MOLINA
VICEPRESIDENTE DE ALACAT y VICEPRESIDENTE DE FIATA.

Referente a la Industria Aérea, que es uno de los sectores más golpeados por la Pandemia por la cancelación de rutas, de muy buena parte de las aerolíneas y restricciones de los países para recibir turistas de algunas nacionalidades, esta situación ha ocasionado que tengamos el mismo nivel de vuelos que los

años 80 y según información oficial de IATA, demorará entre 4 y 5 años retomar el nivel de vuelos y volumen de pasajeros pre-Pandemia. Un aspecto importante en este punto es recordar que casi un 50% de la capacidad de carga a nivel mundial se ofrece en las bodegas de los aviones de pasajeros, aspecto que a veces olvidamos, y por esta condición particular del modo aéreo, la suspensión de vuelos generó, al menos inicialmente, un golpe fuerte a la oferta de servicios.

Como respuesta a la situación, algunas aerolíneas están convirtiendo sus aviones de pasajeros en cargueros, otras han desarrollado aviones tipo Combi (quitar parcialmente una buena parte de los asientos para que el espacio sea utilizado para

carga). Así las cosas, las Aerolíneas que tienen a la carga como parte importante de su portafolio de servicios, han logrado una posibilidad mayor de supervivencia. Ya sí el “factor carga” nunca antes había sido tan importante para estas empresas.

A su turno, esto genera preocupación en relación con las aerolíneas Low Cost, que no consideran a la carga como un elemento de interés por lo que muchas desaparecerán o tendrán que adaptarse rápidamente, buscando modelos de negocio diferentes. Finalmente, expresar que esta es una situación compleja para las aerolíneas latinoamericanas, estratégicas para la región y a las cuales los gobiernos deben apoyar en estos momentos críticos.

Sobre la Industria Marítima, podríamos decir que todas las estrellas se alinearon y que las navieras son claramente uno de los ganadores de esta pandemia. Si bien es cierto sufrieron hace un par de años una serie de fusiones, consolidaciones y quiebras por la guerra de fletes que mantuvieron, podemos decir ahora que nunca antes la Industria Marítima ha tenido tan buenos números como en los actuales momentos.

Incrédulos, a fines de 2020 pudimos constatar que un contenedor de 40 pies llegó a pagar 10.000 dólares desde China a América y Europa, sumado esto a una escasez general de contenedores a nivel mundial por cancelaciones (“blank sailing”), situaciones que combinadas, llevaron a que los fletes en general suban de manera dramática y sostenida.

Tal es la fortaleza financiera que tienen las navieras, que están comprando Aerolíneas, Puertos y Operadores Logísticos para tratar de integrarse verticalmente. Todo es totalmente válido en el mundo de los negocios, pero vemos con preocupación que se están creando oligopolios logísticos que definitivamente no es lo conveniente para el sector de comercio exterior. Vemos abusos constantes en los “demurrages” y detenciones de los contenedores, que son costos adicionales que se suman al alto nivel de fletes y que, necesariamente, se trasladan finalmente al consumidor final encareciendo los productos. No vemos en un futuro cercano que esta situación cambie y los fletes marítimos seguirán en niveles récord en 2021.

Y en relación con los Operadores Logísticos, tuvimos que adaptarnos rápidamente a los cambios: teletrabajo, digitalización de las compañías y esta nueva realidad de reuniones, conferencias y congresos virtuales. Nuestro trabajo era una suerte de “Viaje a las Estrellas”, los clientes pensaban que la carga se teletransportaba, pero no conocían a toda la cadena que estaba atrás antes de recibir un bien o productos a sus manos. Hoy la palabra LOGISTICA está en boca de todos y tanto gobiernos como público en general saben la importancia de nuestra industria y como reaccionó oportunamente, permitiendo que no se cortara la cadena de suministro de alimentos y ahora con el traslado de las vacunas a nivel mundial.

Esperamos que se inicie una vacunación masiva en Latinoamérica lo más pronto posible para lograr reactivar la economía y

regresar a nuestras vidas con una nueva normalidad, porque definitivamente el futuro se adelantó y hay cosas que llegaron para quedarse.

Notas de prensa de pocos días atrás reflejaban de qué manera una ciudad latinoamericana golpeada por la pandemia se había quedado esperando la llegada de vacunas programadas para atender personas mayores de 80 años y personal médico de primera línea ¿la razón? Las vacunas tenían que ser enviadas por vía terrestre y un problema en la coordinación del transporte había impedido la llegada oportuna de las vacunas. En otra noticia se señalaba que se habían tenido que devolver a su origen un importante paquete de vacunas pues una “anomalía” en el proceso de transporte había generado un sobre-enfriamiento de las vacunas, tornándolas inservibles. Dos casos de muchos que seguramente se están dando diariamente y que reflejan el impacto e importancia de los procesos logísticos para el adecuado soporte del proceso universal de vacunación.

Un aspecto que genera elementos de gran complicación es que estamos hablando no solo de ese número de vacunas si no, de los frascos que soportan “sobrecongelación”, tapas para estos, jeringas y agujas, protectores del personal que vacuna, cajas para el empaque de las vacunas, papelería que hay que completa y claro está, los refrigeradores y el hielo seco... son finalmente miles de toneladas que debemos producir, procesar, enviar a su sitio de acopio, distribuir a los centros de vacunación ... un esfuerzo gigantesco para el cual podemos afirmar: no estábamos listos... ¿o sí lo estamos?

Lo que sí podemos afirmar es que el sector de logística del mundo entero siempre ha trabajado bajo niveles de esfuerzo importante. Las cadenas de suministro del mundo entero están estructuradas para atender procesos de alta complejidad y tienen la madurez requerida aun para el reto que ahora se nos presenta. Lo evidente es que tendremos desafíos gigantescos. Los manejos de los servicios de aduana y de control sanitario a la salida y entrada de cada país o región son un primer ejemplo de estos retos.

De lo que podemos estar seguros es que toda la capacidad y conocimiento de los centenares de mujeres y hombres que trabajamos en la logística de la región y de las empresas que han madurado en su labor durante años, estará al servicio de la comunidad.

Galo Molina
VICEPRESIDENTE
Ecuador
+59.39.99.85.74
vicepresidente@alacat.org
www.alacat.org





¿Cómo elegir la correcta ubicación de una comercializadora en Latinoamérica?

Autor: Edwin Chen, Presidente de Global Cargo.



La Zona Libre de Colón es considerada la posición más acertada para el establecimiento de centros de operaciones. Con la finalidad de demostrar lo estratégica de su posición y ayudar a la empresa a tomar la decisión correcta, hemos elaborado una lista de preguntas que toda empresa que busca abrir nuevos mercados debe considerar:

¿Su producto necesita reconocimiento de marca?

La Zona Libre de Colón es la ubicación que su empresa necesita, si su producto ha llegado a la madurez de marca y es hora de desarrollar mercados internacionales más allá de EE. UU. y Europa.

¿Su empresa vendería más en Latinoamérica porque su tiempo de entrega es menos de una semana?

Panamá es el Hub de interconexión de carga. Gracias a nuestra posición geográfica y al Canal de Panamá, el tiempo de tránsito se acorta para la carga desde Asia a Panamá, lo cual es una ventaja para los compradores que necesitan el producto para uso inmediato y no pueden esperar mucho tiempo.

¿El comprador no puede esperar más de 2 semanas para que lleguen los productos?

El tiempo de tránsito desde Asia a muchos destinos de LATAM es de más de 3 semanas. Desde la Zona Libre de Colón ese tiempo suele ser menos de 3 semanas.

¿Su empresa trae sus productos por contenedores, pero su comprador compra menos de un contenedor de producto?

Envíe menos de una carga de contenedor cada mes y podrá aumentar sus ventas anuales, con pedidos más frecuentes y pequeños. Esta operación puede realizarla desde la Zona Libre de Colón. Además, Zona Libre de Colón es un HUB para servicios de consolidación de carga marítima.

¿Su producto necesita SVA (etiquetado, reempaquetado) al momento de colocar la orden para cumplir el requisito de su destino?

Muchos países como Ecuador tienen requisitos de importación muy estrictos en la etiqueta de los productos. Es posible que deba coser o pegar etiquetas al momento del cumplimiento del pedido.

La Zona Libre le brinda estas posibilidades. También puede usar la Zona Libre de Colón como ubicación para hacer kits en cajas de regalo o campañas promocionales. La Zona Libre de Colón es la puerta de entrada perfecta para que los productos de lugares de fabricación lejanos lleguen a los mercados latinoamericanos; especialmente países en América Central, el Caribe y los países del norte de América del Sur (Colombia, Venezuela, Perú, Ecuador y Bolivia).

¿Sus productos se venden junto con otras marcas en la misma categoría?

La Zona Libre de Colón ya es el hub para muchas marcas reconocidas de electrodomésticos, moda, productos automotrices, etc. Para poder competir, su empresa debe

tener inventario en los mismos lugares, para lograr la misma agilidad de respuesta al mercado.

¿Sus productos actualmente usan Estados Unidos como hub de distribución a Latinoamérica?

Ahorre los altos costos de operación y aranceles de Estados Unidos y aproveche la ventaja competitiva en costos que ofrece la Zona Libre de Colón.

¿Sus productos se pueden ensamblar fácilmente?

Ahorre en altos costos de flete de Asia a LATAM. Con los costos altos de flete, es factible traer componentes y ensamblarlos en ZLC para distribución regional.

¿Cuáles son los beneficios al utilizar la Zona Libre de Colón como su plataforma logística?

- Bajos costos logísticos dentro y fuera del Hub de la Zona Libre de Colón. Actualmente el precio de alquiler de un almacén es de los más bajos registrados.
- Regulación personalizada flexible y simple. A diferencia de otros países, el sistema de declaración de aduanas en Panamá es moderno y simple.
- Conectividad multimodal eficiente. El Canal de Panamá, el Aeropuerto de Tocumen, el Ferrocarril Interoceánico y las vías de acceso a Centroamérica crean una excelente conexión intermodal.
- Servicios bancarios eficientes. La economía basada en el dólar estadounidense y el fuerte centro financiero panameño, permiten el buen funcionamiento de los negocios.

Esta plataforma logística agrega valor a su canal de venta y aumenta su producción anual de ingresos.





En realidad, ¿hay una elección más sabia? quizás 2021 pueda ofrecer opciones más creíbles para obtener resultados positivos.

por Hampton Dowling

Como la mayoría de los temas subjetivos, las respuestas dependen de quién hace la pregunta y a quién se hace la pregunta. Durante años, las personas inteligentes (o las personas que piensan que son inteligentes) evalúan las fortalezas y debilidades de Panamá con muchos tipos de recomendaciones. Hoy, el panorama posterior a la CV19 es diferente. El “tal cual” de la economía nacional de Panamá está bien definido con necesidades igualmente bien definidas en los sectores público y privado. ¿Cuáles son las mejores opciones, las mejores decisiones para “poner en marcha” una recuperación económica que la mayoría de la gente puede respaldar? Eso no es fácil en Panamá, donde las respuestas nunca son pocas. Quizás sea justo decir que un buen lugar para validar las opciones y las respuestas

radica en comprender las fortalezas y debilidades de Panamá con la intención de optimizar lo que es necesario para recuperar la economía, rápidamente.

Entonces, ¿cuánto impulso es necesario? A pesar de una contracción de ~ 25% en la economía de Panamá en el tercer trimestre de 2020, el país ha resistido razonablemente bien la tormenta CV19.

A nivel mundial, CV19 provocó una caída libre de ~ 45% en la IED. Para América Central, la caída fue mucho más suave en ~ 15%. La capacidad de Panamá para absorber caídas en el FCI de CV19 ha logrado una modesta caída económica general de ~ 18%.

Dicho esto, la economía de la nación está impulsada principalmente por los ingresos del turismo, los servicios y el transporte relacionado con el comercio. Todo lo cual depende casi por completo de la estabilidad y la participación de fuentes internacionales que no han capeado muy bien la tormenta CV19. Los principales socios de IED de Panamá (Estados Unidos, Colombia, Canadá, Reino Unido y Suiza) aún no han articulado estrategias claras de recuperación.

Solo China, el otro socio principal de IED, ha demostrado capacidad de recuperación económica. De hecho, durante 2020, la inversión de China en el Caribe y la mayor parte de América Latina no se redujo.

¿Esta combinación presenta suficiente estabilidad fiscal y financiera para orientar la economía de Panamá? Probablemente no, pero hay enfoques que pueden incentivar una actividad suficiente que de hecho “pone en marcha” una economía lenta.

Hoy, en esta coyuntura posterior a la CV19, Panamá no puede permitirse su tradicional sensibilidad desenfrenada hacia las situaciones económicas y políticas de América del Norte y del Sur, ni dedicar decisiones estratégicas a corto plazo basadas en gran medida en la predicción de las relaciones comerciales y políticas entre Estados Unidos y China (ambas Bienestar económico general de Panamá). La apertura debe ensancharse rápidamente. Pero, ¿cómo y por cuánto?

Los ingresos de Panamá se vieron afectados drásticamente en 2020. Una grave grieta en los frágiles cimientos de la nación. Continúan otras deficiencias internas de larga data en la educación y la formación profesional, dentro del poder judicial y en la detención de la corrupción. Estos factores frenan los potenciales alcistas.

No es fácil, pero quizás ahora sea el momento de aplicar la atención bipartidista para que los movimientos más importantes puedan ser apoyados y sostenidos por completo. Afortunadamente, Panamá recientemente prolongó los incentivos fiscales hasta el 2025 para la industria del turismo. Hace un año, antes de la CV19, Panamá modificó aún más su incentivo para el mismo inversionista.

Esta estrategia fue ampliamente adoptada, por lo que quizás haya una ventaja en hacer lo mismo para la fabricación, la energía, la construcción y el desarrollo de software. Se trata de impulsar más exportaciones. A Panamá no le ha faltado tenacidad con respecto a la IED. Por ejemplo, garantizar a los inversores extranjeros que inviertan al menos 2 millones de dólares el mismo trato [nacional] dentro del panorama competitivo y alentar a las empresas multinacionales a establecer sedes regionales para beneficiarse de una variedad de incentivos fiscales. ¿IED que puede estar directamente relacionada con el aumento de las exportaciones, la actividad de transporte y los servicios o la producción de energía?

Hay 18 Zonas Francas (ZF) de las cuales 12 están actualmente activas y prestan servicio a menos de 150 empresas. ¿Qué hay de ofrecer a las empresas ubicadas en cualquier ZF el mismo beneficio que se ofrece actualmente para la ZF de Colón con exenciones de impuestos a las importaciones, reexportaciones / exportaciones y productos manufacturados? ¿Qué es lo suficientemente audaz para ofrecer para Panamá durante los próximos 12 a 18 meses que agregue valor a los ingresos brutos de la economía y que pueda ayudar a mejorar los déficits internos y traer ingresos reales a los resultados finales a partir de 2023?

¿Los estados del CCG? ¿India? ¿Australia? ¿Escandinavia? Kazajstán? ¿Empresas robustas en cualquier lugar? Para Panamá hoy en día, existe una razón de peso para ofrecer incentivos realmente audaces por un tiempo limitado. En realidad, la opción más inteligente puede ser brindar a más socios potenciales de IED opciones que no pueden ignorar.





REPUBLIC OF PANAMA
NATIONAL GOVERNMENT

PRO PANAMA
MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

PT
PANAMA-TEXAS
Business Summit®

BICENTENARIO
Independencia de
Panamá de España
1821 - 2021

A GREAT COMMERCIAL AND BUSINESS EXCHANGE BETWEEN PANAMA AND TEXAS

PANAMÁ TEXAS BUSINESS SUMMIT 2021
will showcase the main products and services
of the following business sectors:

- Agriculture
- Specialty Coffee
- Real Estate
- Banking and Investments
- Construction
- Food Industries
- Clean Energy
- Panama Canal
- Ports and Maritime Services
- Technology
- Tourism

JULY 25th to 27th
Hotel Marriott Downtown, Austin, Texas
www.panamatexasbiz.com
For more information: info@panamatexasbiz.com

Lanzamiento oficial del “Panamá Texas Business Summit®”.

Austin, Texas, -Recientemente se dio el lanzamiento del Panamá Texas Business Summit® (PTBS) en la ciudad de Austin Texas, en donde empresarios independientes y miembros de la Cámara de Comercio de la República de Panamá y asociaciones gremiales tendrán la oportunidad de reunirse de primera mano con empresarios y miembros de las cámaras de Comercio invitadas de Texas, principalmente las de Austin, Dallas, Houston y San Antonio.

El Summit se llevara a Cabo en el nuevo hotel Marriott de la ciudad de Austin, Tx del 25 al 27 de Julio del 2021.

En el Summit los asistentes tendrán la oportunidad de participar de reuniones interactivas en diferentes categorías identificadas como las más importantes comercialmente, comentó Eric Paz, CEO del PTBS. Las categorías se conforman en 10 diferentes temas: Agricultura, Banca e Inversión, Bienes y Raíces, Café Especializado, Construcción, Industria de Alimentos, El Canal de Panamá, Puertos y Servicios Marítimos, Tecnología y Turismo, siendo todas de absoluta prioridad en temas comerciales manifestó, Eric Paz.

Para mayor información del Summit, registro y patrocinio favor visitar www.panamatexasbiz.com.

Durante las sesiones de trabajo o Summits, los participantes tocarán estos temas, moderados por especialistas invitados en cada categoría.

Es la primera vez que hacemos el summit, comentó Eric Paz y debido al gran potencial que tiene la República de Panamá, reconocido internacionalmente como un país que tiene grado de inversión internacional, no dudamos que los temas analizados y discutidos en este Summit sean verdaderamente de ayuda para realizar negocios de una manera rápida, efectiva y moderna.

El Panamá Business Texas Summit® es una iniciativa privada con la participación del gobierno de la República de Panamá y el estado de Texas, en los Estados Unidos de Norteamérica.

Información suministrada por el Speed Marketing Services organizador del Panama Texas Business Summit(R). Todos los derechos reservados Marzo 5, 2021. Austin, Texas.

A GREAT COMMERCIAL AND BUSINESS EXCHANGE BETWEEN PANAMA AND TEXAS

25th to 27th
JULY

Hotel Marriott Downtown,
Austin, Texas

www.panamatexasbiz.com



Panama Logistics Hub



Canal



Ports



Railway



Airport



Eric Paz
CEO

Panamá Texas Business Summit®

☎ 512-577-5251

✉ eric.paz@sbcglobal.net

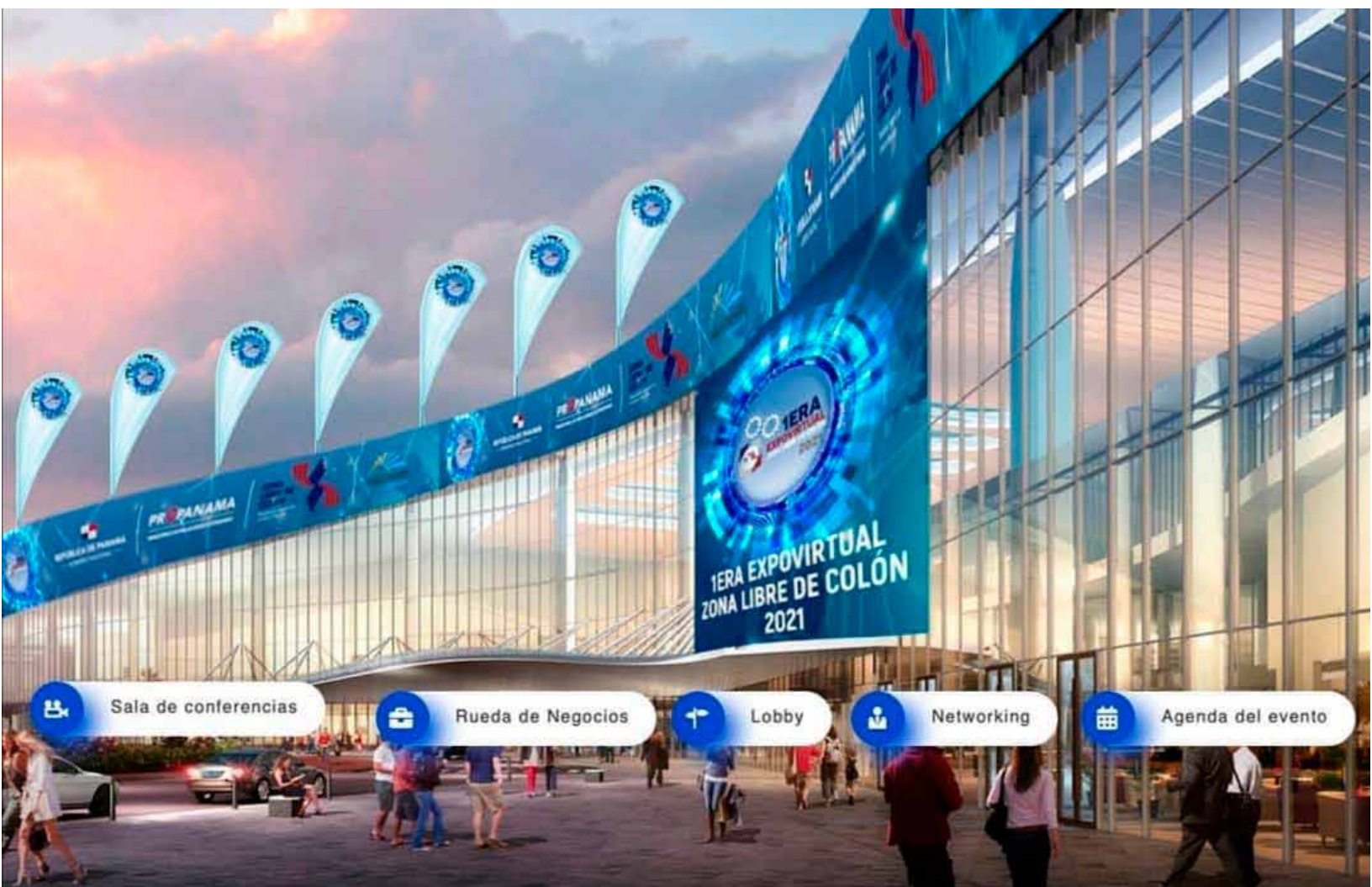
🌐 www.panamatexasbiz.com

Panama's Logistics Hub features:

- Sending and receiving cargo directly to and from 152 ports and 54 countries
- Over 11 shipping lines offer services from Panama
- 5 of the top 10 ports of the region are in Panama
- 144 sea routes
- 160 client countries
- The railway transports around 650,000 TEUs per year
- Flights to 89 destinations in 2019
- 16 million passengers per year

Panamá cuenta con un Hub Logístico con:

- Manejo de carga directamente desde y hacia 152 puertos y 54 países
- Más de 11 líneas navieras ofrecen servicios desde Panamá
- 5 de los 10 principales puertos de la región están en Panamá
- 144 rutas marítimas que se conectan a través del Canal
- 160 países clientes del Canal de Panamá
- El ferrocarril transporta alrededor de 650.000 TEU por año
- Vuelos a 89 destinos en 2019
- 16 millones de pasajeros al año



MÁS DE 15 MIL VISITANTES SE CONECTARON EN LA EXPO VIRTUAL 2021.

Más de 500 reuniones de negocios fueron concretadas en 3era Rueda de Negocios ZLC, que se llevó a cabo en el marco de la 1era Expo Virtual ZLC, evento de promoción de la Zona Libre de Colón, sus empresas, productos y servicios, dirigido a compradores, retailers e inversionistas del Caribe, Centroamérica y Suramérica, del 1 al 5 de marzo pasado.

La Rueda de Negocios contó con la participación de 210 compradores y 86 vendedores; se realizaron 631 reuniones de negocios, de las cuales 579 fueron concretadas, 12 turnos

(50 mesas), logrando atraer compradores de Centro América, Sur América y El Caribe y conectándose con compradores de 15 países, entre los que se encuentran: Guatemala, Honduras, El Salvador, República Dominicana, Perú, Estados Unidos, Colombia, Ecuador, Chile, El Salvador, Argentina, Costa Rica, Venezuela, España, Puerto Rico, Paraguay, Brasil, Bolivia, México, Nicaragua, Chile, Cuba, incluyendo Indonesia y España.

Según datos obtenidos por la Dirección de Mercadeo y el Departamento de Promoción de Inversiones xde la Zona

Libre, la Exposición Comercial Virtual estuvo conformada por 200 empresas inscritas, 189 expositores, 10 pabellones participantes, 33 categoría de empresa de la ZLC, 4 de Gobierno y 9 exportadores, con una concurrencia de 15,784 visitas, más 20 países visitantes, entre los que podemos mencionar: Costa Rica, Colombia, Belarus, Miami, Ecuador, Chile, México, Nicaragua, Perú, Brasil, Guatemala, República Dominicana, Puerto Rico, entre otros.

El detalle recabado en cuanto a los expositores y visitantes, tenemos que, 750 personas asistieron a las conferencias (10 conferencias, 2 por día), 10 oradores y 478 personas conectadas en networking.

Adicionalmente, destacamos los primeros 4 pabellones más visitados:

Electrónica, línea blanca y hogar
Ropa de dama, caballeros y niños
Ferretería y Auto Partes
Logística, óptica, licores y cigarrillos

La 1era Expo Virtual ZLC y 3era RDN fueron apoyadas por la Agencia PROPANAMÁ del Ministerio de Relaciones Exteriores, través de los cuales la zona franca logró ofertar productos y servicios de 200 expositores usuarios de la Zona Libre en la búsqueda por la reactivación comercial de esta área y de país.





ZONA LIBRE DE COLÓN, PANAMÁ.

La Zona Libre de Colón es una zona franca que cuenta con más de 70 años de experiencia en el comercio mundial, es la zona más grande del continente americano y el principal centro de contenedores de América Latina.

Enfocado como centro de distribución regional, ofrece una plataforma logística integrada por puertos de clase mundial, ferrocarril, autopista y aeropuerto. Mantiene la mejor conexión a Centroamérica, Caribe y el pacto Andino, ideal para establecer y potenciar negocios de importación y reexportación a la región.

Esta zona ofrece una extensa gama de servicios como: importación, exportación, almacenaje, venta, comercialización, distribución y servicios logísticos de valor añadido, almacenaje, embalaje, envasado, etiquetado, clasificación, exhibición, entre otras, las cuales son atractivas para empresarios, inversionistas, turistas.

Con 1,064.5 hectáreas, localizada en la costa caribeña de Panamá en la provincia de Colón, dentro de la ciudad de Colón

cerca del Canal de Panamá recientemente ampliado y operan alrededor de 2,000 empresas que realizan intensas actividades comerciales.

Esta zona tiene como objetivo promover e incentivar el comercio exterior, alcanzando una disminución en el precio de los productos extranjeros a la industria nacional y al consumo de las regiones a las cuales extendemos nuestros beneficios.

Por esto, cuentan con un régimen de exenciones tributarias y aduaneras, gracias a los cuales las personas, empresas e instituciones pueden acceder a atractivas ventajas y condiciones para el desarrollo de su negocio.

La Zona Libre de Colón fue creada por el Decreto Ley No. 18 de 17 de junio de 1948 como institución autónoma del Estado panameño. Constantemente se construyen y modernizan almacenes, sistemas portuarios y de tráfico para todo tipo de mercancía, para mantenernos a la vanguardia de la tecnología moderna y estar listos para ofrecer una amplia gama de excelentes servicios y gran variedad de productos.



APOM.....quiénes somos y nuestra hoja de ruta.

Capitán Alberto Herrera Guardia, M.sc.
Presidente de APOM.



Quiénes somos:

La Asociación Panameña de Oficiales de Marina es una institución de beneficencia, que no persigue fines lucrativos, con Personería Jurídica otorgada por el Ministerio de Gobierno y Justicia, mediante Resuelto No. 826 del 18 de abril de 1980 y Resuelto No. 201-1026 del Ministerio de Hacienda y Tesoro.

Nuestra Asociación representa a más de 1,000 profesionales responsables de las diferentes ramas del sector marítimo, tales como: los oficiales a bordo de los buques dedicados al comercio exterior; los prácticos que tienen la responsabilidad de transitar, atracar y desatracar los buques que utilizan la vía interoceánica y los que llegan a nuestros puertos; los capitanes, ingenieros y oficiales que trabajan en los remolcadores; los controladores de tráfico marítimo; los profesores de enseñanza superior, aquellos que trabajan en los puertos y los de la bahía en el servicio de aprovisionamiento de combustible, entre otros.

Nuestra Hoja de Ruta:

Los registros históricos de hace más de cinco mil años evidencian actividades marítimas relacionadas a la formación de rutas comerciales, al acercamiento de las relaciones culturales y de negocios, al nacimiento de los seguros relacionados al buque y a su carga, legislaciones y tratados comerciales y a todo esto, nos ha llevado a la Globalización, Hub logísticos y al mundo comercial como lo conocemos hoy.

Como un reloj, ninguna de sus partes tiene un significado si no trabajan en unísona sintonía.

Si no hay puertos no existe razón para la industria auxiliar, lanchas, remolcadores, Pilotos, personal de estibadores, amarradores y todo el engranaje de empresas que componen la (HINTERLAND) o zona de influencia Portuaria y también las ventajas, como HUB, del FORELAND o zona de influencia marítima...

todo esto supone las bases para sanas economías, Hub logístico, cadena de suministros y comercio local, sin embargo, los puertos tampoco pudiesen funcionar sin las empresas antes mencionadas y que son de vital importancia y necesidad para sus operaciones.

No podemos darnos el lujo de pensar que las distintas actividades marítimas responden a un interés propio..... es de suma importancia el entender que todos, en conjunto, debemos buscar corresponder a las necesidades comunes y así, juntos, buscar el bien común logrando una competitividad como país....

Las autoridades deben trazar el camino y darle garantías a la empresa privada, al inversionista, a los usuarios de nuestros servicios marítimos, pero también deben velar por la salud y bienestar de las personas que trabajamos para que todo este engranaje pueda seguir moviéndose...

Estamos perdiendo competitividad y, de forma integral, debemos buscar soluciones mutuas.

No perdamos de vista que este eje principal lo mueven personas, hombres y mujeres que deben estar muy bien preparadas por lo que nuestro primer objetivo es la educación.

A diferencia de los estudios en otras carreras Universitarias, la nuestra está regida por el convenio Internacional, sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW) y, el pensum académico dentro de las distintas opciones es del más alto nivel, ofreciendo a los egresados el más alto grado de créditos. Cientos de nuestros oficiales se desempeñan en las estructuras administrativas de los puertos, agencias de carga y logísticas, en la industria local y servicios auxiliares.

No solo estamos en la mar, también hemos sido y seremos fuente de soluciones en tierra. Sin embargo, carecemos de estudios superiores en lo que respecta a Doctorados...

Ya he comenzado conversaciones con El Señor Rector de la Universidad Marítima Internacional de Panamá en lo referente a formar un centro de estudios superiores, con importantes alianzas, en cuanto a la formación superior y que brinde la oportunidad de obtener títulos de postrados, maestrías y, por primera vez, un Doctorado en Ciencias Náuticas, de Administración Marítima y temas logísticos.

Esperamos muy pronto poder seguir con este plan, buscando el aval del Ministerio de Educación y los aportes con los que bien pudieran contribuir los puertos e industrias marítimas dentro del buen concepto de responsabilidad Social que, a la

larga, sería la garantía para contar con un recurso humano de excelencia redundando en su propio beneficio y del país.

Exhortamos a la Autoridad Marítima y otros Ministerios a interponer sus buenos oficios en la búsqueda de soluciones a problemas de extrema necesidad e importancia que están plasmadas en el plan de Gobierno del Presidente Laurentino Cortizo Cohen y que, en su plan de acción, Uniendo Fuerzas, destaca como prioritarias los puntos:

53.- Realizar las gestiones para que Panamá, adquiera un buque escuela insignia que sirva como herramienta en la formación de la gente de mar.

54.- Programas de becas para capacitación a docentes del sector marítimo en las mejores universidades y centros de formación del mundo.

55.- Programa de capacitación marítima en inglés para docentes y estudiantes de todos los niveles.

Atreves de los años nuestra Asociación ha insistido en la necesidad imperante de mejorar los niveles de educación en el idioma Inglés, y aún nos falta mucho para alcanzar los niveles de excelencia.

Aplaudimos los esfuerzos que ha tenido la Autoridad Marítima de Panamá por medio de su administrador, Ing. Noriel Araúz y del Capitán Juan Maltez, Director General de la Gente de Mar al haber revisado temas como lo concerniente al trabajo de la gente de mar en aguas Interiores y hacer valer las leyes ya vigentes pero que por décadas quedaron en letra muerta y sin su adecuada aplicación.

Esperamos a su vez, el apoyo necesario por parte del Ministerio de trabajo y bienestar Social en relación con garantizar las posiciones de trabajo de nuestros connacionales.

Agradecemos también, el valioso apoyo recibido al habernos nombrados "Trabajadores Clave" con relación a La Carta Circular No. 4204/Add. 14 de 5 de mayo de 2020, nombrando a la Gente de Mar como personas "CLAVE" sin embargo, solicitamos al Gobierno Central y otros Ministerios, que reconozcan lo que esto significa.

Esto no supone un título u otra condición, supone ejercer e implementar las debidas acciones al igual que el resto de los países con tradición marítima y que entienden la importancia de este sector y que ya están haciendo con su personal dedicado al Sector Marítimo lo debido, protegiendo su salud de manera prioritaria.

Para los Jóvenes oficiales y cadetes que serán nuestro relevo generacional les digo que, desde ahora están invitados a formar parte de nuestras acciones, Respetando siempre las debidas diligencias y decisiones de la Junta Directiva, espero poder darles la oportunidad de participar a posteriori de

los temas tratados en las reuniones de Junta Directiva y así, poder brindarles la experiencia necesaria para la evaluación y consideración de los hechos o circunstancias que nos llevan a tomar decisiones.

También, los exhorto a considerarse parte de las soluciones, conocemos nuestras necesidades, ahora, necesitaremos de sus críticas constructivas, sugerencias e ideas.

"Prefiero los errores que produce el entusiasmo a la indiferencia de la sabiduría", dijo Anatole France.

Por todo lo anterior, desde un principio me basé en temas prioritarios que nos aquejan y estructuré mi plan de trabajo en los siguientes temas:

- Seguimiento a las gestiones actuales.
- Ejecución de los Nuevos Estatutos y revisión de los Reglamentos Internos.
- Ley de la Profesión.
- Cumplimiento de las Normas y Leyes en vigencia con relación a empleos en aguas interiores.
- Fortalecimiento y gestión activa junto a las Autoridades en temas de embarques para cadetes y Oficiales.
- Fortalecimiento en temas de educación dentro del Consejo Superior de la UMIP.
- Instalación de un centro de ESTUDIOS SUPERIORES MARÍTIMOS.
- Revisión, Instalación y Ejecución de un sistema de Calidad ISO 9000.
- Gestión y consecución de nuevas instalaciones para la APOM.
- Formación de la Asociación Latinoamericana de Oficiales de Marina. (Que en gestiones iniciales cuenta con el interés de México, Colombia, Chile, Argentina y Brasil).

• Proyección de la APOM en publicaciones Internacionales. Y la...

• INCORPORACIÓN DE LAS JUVENTUDES DE OFICIALES PARA ASEGURAR LOS NECESARIOS RELEVOS GENERACIONALES.

Soy un convencido de que el trabajo intenso y las convicciones de la Junta Directiva, podrán dar impulso al desarrollo de nuevos planes, de nuevas oportunidades y un mejor futuro para nuestro gremio. Garantizando la educación de excelencia y auspiciando las buenas ideas y diligencias, aportará al país y al sector marítimo nuevos y mejores horizontes...



El Oficial de Marina Mercante

Ingeniero Felipe Estribi
Transit Vessel Inspector
Panama Canal Authority

Como en todas las profesiones, parte del conocimiento requerido, en la formación de un Oficial de Marina Mercante, se obtiene en las aulas de clases y el resto, en el campo laboral; pero existen aspectos o valores que se deben aprender o reforzar antes de iniciarse profesionalmente y que deben ser considerados como esenciales para alcanzar la excelencia.

La formación náutica impartida en academias o centros de formación, donde el estudiante vive en las instalaciones, ayuda enormemente a forjar el carácter, respeto a los superiores, la disciplina, personalidad, condiciones físicas, a la vez que experimenta el distanciamiento social; todos estos comprenden aspectos que ha de encontrar una vez embarcado.

Algunas universidades marítimas utilizan programas donde el estudiante pasa un periodo en las aulas de clases y otro tiempo embarcado y aunque el estudiante no viva o permanezca

internado, este sistema funciona, puesto que las fortalezas necesarias se aprenden, en ese espacio de vivencia a bordo.

Nuestro actual sistema académico, donde el estudiante transcurre cuatro años de estudio estando en casa para continuar posteriormente un periodo de navegación de un año, produce en algunos estudiantes un impacto muy grande y de difícil adaptación, sin haber logrado alcanzar en este periodo, las fortalezas mencionadas anteriormente.

Es de nuestra opinión que se debe ofrecer una instrucción más profunda a los estudiantes de nuevo ingreso, donde se enfatizen los verdaderos beneficios y dificultades de la profesión y así lograr que la persona pueda tomar una mayor y más firme decisión antes de elegir esta carrera.

A pesar de contar con dos océanos en ambas costas, con el Canal de Panamá y con el primer registro abierto de naves,

nuestro país no posee una tradición marítima cónsona, al igual que algunas naciones del Continente Americano; y se ejemplifica con nuestra primera promoción de oficiales de marina formados en el suelo patrio, la cual viene a darse hasta el año 1977, en lo que era antiguamente la Escuela Náutica, primer centro en Panamá para la formación de oficiales de marina mercante.

Aun así, con todas estas carencias, se ha logrado colocar oficiales a bordo de buques de comercio internacional, incluyendo buques de pasajeros. Se ha podido suplir las necesidades de todos los trabajadores de la rama marítima en el Canal de Panamá, servicio de practicaje y remolcadores a nivel nacional, además a los buques locales de servicios alternos de naves que transitan por nuestro canal, y toda otra

diversificación de posiciones en puertos, agencias navieras, Autoridad Marítima, empresas clasificadoras, empresas técnicas de servicios marinos, etc.

En forma global, el Oficial de Marina Mercante como profesión, especialmente a bordo de buques, es un oficio que permite la obtención de buenos salarios, ahorrar capital, conocer países y culturas, nuevos idiomas y conexiones internacionales. Pero de la misma manera, requiere de una formación completa, entre conocimientos teóricos, disciplina, formación del carácter y personalidad, capacidades que le harán adaptarse a estar separado de la familia por periodos prolongados de tiempos, cuidar de su salud física y mental y comprender bien su rol dentro de la tripulación y de la industria marítima.



ACADEMIA DE COMERCIO EXTERIOR BASC PANAMÁ



BUSINESS ALLIANCE FOR SECURE COMMERCE

Comercio Seguro

Nos dedicamos a promover una cultura de seguridad, a través de la implementación de estándares de seguridad aplicados a la cadena de suministro global.

Alianza Público-Privada

Integramos un modelo de cooperación entre sector privado, gobierno y organismos internacionales.

La Academia

Un aula virtual al servicio de empresas y socios estratégicos.



Síguenos



@bascpanama
BASC Panamá



ACADEMIA DE COMERCIO EXTERIOR BASC PANAMÁ:

Daniella Zachrisson

Comunicaciones y medios

BASC Capítulo Panamá

WORLD BASC ORGANIZATION.

La disrupción de operaciones durante la pandemia en el 2020, apoyaron el desarrollo de un proyecto orientado a la construcción de resiliencia en nuestras empresas y asociados de negocio, nos comenta Giomar E. González, directora del Capítulo BASC Panamá y Past President de la Organización Mundial BASC; la Alianza empresarial de cooperación público-privada más grande del mundo dedicada a promover un comercio seguro a través de la implementación de estándares de seguridad aplicados a la cadena de suministro global.

Con el cierre total de operaciones debido a la Pandemia en el 2020, BASC Panamá tuvo la necesidad de poner en marcha un Plan Estratégico que le permitiera estar cerca de sus empresas asociadas.

Esto fue posible gracias al desarrollo de varias plataformas Virtuales que hicieron posible realizar los procesos de capacitación y entrenamiento online, conferencias magistrales, atención de consultas y desarrollo de auditorías remotas, entre otros, facilitando nuestro acompañamiento a las empresas BASC durante el 2020.

Estos primeros pasos nos permitieron tener mayor conocimiento para el manejo del principal impacto de la Pandemia: la disrupción de las operaciones del Capítulo, de nuestras empresas y sus asociados de negocio y dar continuidad a nuestra programación.

Esto a su vez, dio origen a nuestro proyecto: ACADEMIA DE COMERCIO EXTERIOR BASC PANAMA.

Durante el 2020, a través de nuestra plataforma virtual, instructores y expertos hemos apoyado la formación académica de más de 2,600 socios estratégicos desarrollando competencias en el comercio internacional, apoyando la Transformación Digital de procesos y operaciones, fortaleciendo competencias del recurso humano, facilitando la integración hacia un entorno digital competitivo y creando ventajas para las empresas Certificadas por BASC en mercados locales e internacionales.

En el 2021, la Academia cuenta con una amplia oferta de Cursos en temas de Procesos de Seguridad y Sostenibilidad de la Cadena de Suministro, Formación de Auditores en el SGCS



BASC, Ciberseguridad Corporativa, Transformación Digital en las Operaciones Logísticas, Amenazas y Conspiraciones Internas, Ética Empresarial, Análisis de Riesgos, Gestión y Planificación de la Cadena Logística, Prevención de Lavado de Activos y Debida Diligencia, Gestión de Planes de Contingencia y Emergencia y Estándares Internacionales para mejorar las cadenas de suministro, Modelo SCOR, Desafíos en el Nuevo Entorno del Supply Chain, entre otros.

Las empresas nos han comunicado su satisfacción con la agilidad y eficiencia logradas a través de la Academia, que incluye la implementación de herramientas virtuales para llevar a cabo los procesos de capacitación y las auditorías remotas, la formación de auditores, así como el liderazgo y el compromiso desarrollados por sus equipos de trabajo hacia el Sistema de Gestión BASC y mantener sus certificaciones.

BASC PANAMA es un socio estratégico que, aún en los más difíciles momentos de la Pandemia, ha generado una respuesta sin precedente para las empresas, fundamentada en agregar valor a las capacidades del recurso humano y contribuir al fortalecimiento de las operaciones de las empresas.

El año 2021 enfrentamos nuevos retos y oportunidades, el escenario planteado durante el 2020 ha permitido comprobar cómo la Resiliencia, la Transformación Digital y la Transparencia, son actores claves para ser exitosos en el planteamiento de escenarios ante eventos de disrupción de operaciones de comercio internacional y mantener la continuidad del negocio de una manera segura, concluye Giomar González, y la Academia de Comercio Exterior BASC PANAMÁ, es un vehículo para que nuestras empresas y asociados de negocio, tengan capacidad de respuesta al desafío del nuevo entorno del comercio global.



GIOMAR GONZÁLEZ
DIRECTORA EJECUTIVA
BASC PANAMÁ.



ROKA MANAGEMENT.

Iniciamos operaciones en el área marítima, en el año 2008 brindando servicio de lancha y avituallamiento en el área de Balboa y Cristóbal, 24 horas al día, 365 días al año.

Actualmente contamos con una flota de cinco (5) lanchas y tres (3) catamaranes los cuales brindan servicio de transporte de pasajeros, tripulantes, cargas, piezas, técnicos, boardings y cualquier tipo de transporte, Cumpliendo con las normas de seguridad requeridas para esta actividad y con todas las regulaciones establecidas por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) y la Autoridad del Canal de Panamá (ACP).

Hemos ofrecido servicios a más de 50 empresas, siempre enfocados en un Servicio seguro, rápido y de calidad.

NUESTRA FLOTA

Catamaranes

La Esperada / Incógnita

- Equipados con Seis (6) motores Yamaha 300HP, que nos brindan una velocidad crucero de 28 nudos.
- Veinticuatro (24) asientos en el segundo nivel,
- Ochenta asientos en área Interna.
- Equipo de Navegación GPS
- Dos Baños, Aire acondicionado

Nuestra trayectoria y seriedad nos ha permitido no solo mantener entre nuestros clientes a Agencias reconocidas, Suplidores Marítimos, Reparaciones Navales, Ajustadores e Inspectores Marítimos, Terminales Petroleros, sino también ser subcontratista de Empresas encargadas de los dragados en la ampliación del Canal de Panamá, siendo utilizados nuestros botes para hacer las batimetrías e intercambio de tripulaciones de las Dragas.

Nuestra trayectoria, seriedad y profesionalismo constituyen nuestra mejor carta de presentación.



ALFIN

Tipo de Nave: Servicio de Abastecimiento y Tripulantes (25)

Peso Neto (Ton) 20.67

Peso Bruto (Ton) 25.84

Peso Muerto (Ton) 5.17

Eslora (mts) 12.8

Manga (mts) 4.66

Calado (mts) 1.83



ANGEL GUARDIAN

Servicio de Abastecimiento y
Tripulantes (25)
Peso Neto (Ton) 31
Peso Bruto (Ton) 39
Peso Muerto (Ton) 8
Eslora (mts) 15.27
Manga (mts) 4.57
Calado (mts) 2.38



DOÑA ACELA

Servicio de Abastecimiento y
Tripulantes (15)
Peso Neto (Ton) 15
Peso Bruto (Ton) 22
Peso Muerto (Ton) 7
Eslora (mts) 12.34
Manga (mts) 3.96
Calado (mts) 1.82



LIDER I

Servicio de Abastecimiento y
Tripulantes (15)
Peso Neto (Ton) 17.9
Peso Bruto (Ton) 22.4
Peso Muerto (Ton) 4.5
Eslora (mts) 11.6
Manga (mts) 4.3
Calado (mts) 1.9



VIEJO CHEO

Servicio de Abastecimiento y
Tripulantes (15)
Peso Neto (Ton) 61
Peso Bruto (Ton) 90
Peso Muerto (Ton) 29
Eslora (mts) 25.52
Manga (mts) 5.46
Calado (mts) 2.71



MARÍA LUISA

Transporte de Pasajeros
Capacidad Máxima 65 Pax
Tipo de Casco Catámaran



PUERTOS DE SERVICIOS PANAMÁ

- Balboa Yacht Club
- Marine Logistic Park
- Brisas de Amador

PUERTOS DE SERVICIOS COLÓN

- PUERTO COLÓN 2000



El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Participante: Rosa María Aguirre Donadío. Cédula: N-16-143.

Cuando miramos desde la costa hacia el mar, pocos somos conscientes de la cantidad exacta de mar sobre el cual nuestro país tiene derecho a imponer y exigir el cumplimiento de sus leyes; y mucho menos sobre qué parte de esas aguas se encuentran bajo la soberanía del Estado.

Resúmenes de casos para aprobar el Seminario de Derecho Internacional Público del Capítulo de Azuero de la Universidad de Panamá-febrero 2021

Caso No.1

RESUMEN DEL CONTENIDO DEL VIDEO: CASO LOTUS FINAL G7 DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO.

Introducción del Resumen: Se trata de un trabajo investigativo de un grupo de estudiantes de la Universidad ICESI, en el cual dichos estudiantes deben responder, en base al estudio y análisis del Fallo de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, sobre la colisión acontecida el 2 de agosto de 1923 entre el buque S.S. Lotus, de bandera francesa, y el buque Boz Kourt, de bandera turca, en la cual fallecieron 8 personas, entre ellas el capitán del buque de Turquía.

Los antecedentes del caso explican que en un primer momento, las autoridades de Turquía apresan al Capitán del buque S.S.

Lotus cuando éste desembarca en territorio turco, en base a su propia normativa interna. Luego, Francia presiona por la vía diplomática para que el caso penal sea llevado ante las cortes francesas aduciendo que es la ley de la bandera del buque infractor la que debe prevalecer; y finalmente, Turquía propone que sea la Corte Internacional de Justicia de La Haya quien dirima el conflicto.

Las preguntas que deben ser resueltas son:

- 1-¿Es la costumbre internacional un acuerdo tácito entre los Estados?
- 2-¿Cuáles son los elementos para que se conforme la costumbre internacional?
- 3-¿En qué casos la abstención puede generar una costumbre internacional?

Cuerpo del Resumen:

Para contestar a la primera pregunta, los estudiantes del grupo 7 fundamentan sus argumentos en el artículo 38 de los Estatutos de la Corte Internacional de Justicia de La Haya, en el cual se reconoce que la costumbre internacional es una fuente del Derecho Internacional Público y argumentan, en este sentido, que sí se puede decir que un acuerdo tácito entre los Estados,

manifestado en una conducta que se repite de forma voluntaria (aceptación) y uniforme (aplicado a cada caso análogo), puede, con el tiempo, llegar a convertirse en una costumbre internacional, siempre y cuando se dé, simultáneamente, el segundo elemento (que también es una característica de la costumbre internacional) que se mencionan en la respuesta a la pregunta No.2.

Para contestar a la segunda pregunta, los estudiantes basan sus argumentaciones en el libro “Manual de Derecho Internacional Público” de José Miguel Terol, de 2014, en el cual el autor expone que para que exista una costumbre internacional se requiere de la confluencia de dos elementos: un Elemento Material, representado por una práctica generalizada y uniforme, pero no expresa, de aceptación tácita; y un Elemento Espiritual, representado por el Opinión Juris o Convicción Jurídica, la cual consiste en no tener dudas, por parte de los Estados, de que es obligatorio actuar de una manera determinada, porque de lo contrario estarían violando un mandato internacional obligatorio.

Finalmente, para responder a la última pregunta, los estudiantes se basan en el mismo fallo de la Corte Internacional de Justicia para concluir que, si bien es un derecho de los Estados el acordar formas diversas para dirimir sus conflictos (como en el presente caso de la abstención del ejercicio de la jurisdicción penal por parte de Turquía, para que fuera una corte internacional la que llevara el caso internacional), dicha circunstancia no constituye una costumbre internacional ya que carece del elemento de la Convicción Jurídica, puesto que no existe un sentimiento espiritual de obligatoriedad al respecto; es decir, que no se entiende como obligatoria para los Estados la abstención a la jurisdicción nacional en un caso de colisión entre buques de diferentes banderas, sino que tan sólo hay una posibilidad de elegir otras alternativas válidas, pero ello no constituye una costumbre internacional, precisamente porque la misma posibilidad de una alternativa significa que no existe una obligatoriedad de hacer (abstención) para el Estado Nacional (en este caso, Turquía).

Consecuentemente, la respuesta a la pregunta 3 es que la abstención solo se podrá generar en una costumbre internacional, cuando la misma reúna tanto el elemento material como el elemento espiritual, anteriormente explicados en la respuesta a la pregunta No.2 de este resumen.

Referencias: Video de youtube sobre el trabajo investigativo del Grupo 7 del Curso de Derecho Internacional Público, formado por estudiantes de la Universidad ICESI, sobre el Caso Lotus. <https://youtu.be/7ioer0sTAg>

Caso No.2

RESUMEN DEL CONTENIDO DEL VIDEO: CASO VÉLEZ LOOR vs. PANAMÁ Y SUS IMPLICACIONES ACTUALES.

Introducción del Resumen: En este caso, el autor el texto (audio), la Licda. Kabita Kapur, del Centro por la Justicia y el Derecho Internacional (CEJIL), área de movilidad humana, presenta una cronología detallada de los sucesos acontecidos

a causa de la detención, en el centro de detención de Metetí, en Darién, por parte de las autoridades panameñas de migración, del señor Jesús Tranquilino Vélez Loor, de nacionalidad ecuatoriana, acusado de carecer de la documentación necesaria para permanecer en Panamá (ingreso ilegal al país en varias ocasiones). La denuncia presentada por el ecuatoriano en contra de Panamá y la condena de nuestro país a causa del trato violatorio de los derechos humanos al que fue sometido el señor Vélez Loor mientras estuvo en detención.

La temática del texto aborda, también, el monitoreo permanente al Gobierno Panameño para constatar si se han cumplido o no las reparaciones impuestas por la Corte Interamericana de Derechos Humanos y las medidas provisionales, posteriormente impuestas por la misma corte regional.

Cuerpo del Resumen:

En noviembre del año 2002 se da la detención del señor Vélez Loor en el centro de detención de Metetí, Provincia de Darién.

En diciembre de 2002 se le condena a dos (2) años de prisión, pero no se le notifica de la decisión ni se le proporciona acceso a un abogado, o a su consulado.

De 2002 a 2003, Vélez Loor solicita su propia deportación, la cual es negada. La Defensoría del Pueblo se entera del caso, y un tiempo después, el detenido logra comunicarse con personal de su embajada.

En septiembre de 2003, Vélez Loor es deportado a Ecuador y estando allí, en la Embajada de Panamá en ese país, denuncia por tortura y violación de derechos humanos a Panamá.

En febrero 2004, asesorado y representado por CEJIL, se presenta la petición formal ante la Comisión Interamericana de Derechos Humanos; petición ésta que es aceptada por la Comisión en octubre de 2005. Cuatro años después, en el 2009, se da el Informe de Fondo de la Comisión, favorable a Vélez Loor y se presenta el caso ante la Corte Interamericana de Derechos Humanos, radicada en Costa Rica.

El proceso se surte normalmente, con alegatos, pruebas e informes de ambas partes; y con una audiencia pública en el año 2010.

La Sentencia de Fondo:

En la Sentencia, en noviembre de 2010, se condena a Panamá por haber violado varios derechos del demandante, especialmente, por violación a los derechos a la libertad personal, a las garantías judiciales, a la integridad personal y por haberse negado el acceso a una justicia sin discriminación.

Paralelamente, la Corte condena a Panamá a realizar ciertas reparaciones, las cuales consisten en:

1-Obligación de pagar por los daños físicos y psicológicos (materiales y morales) causados al señor Vélez Loor, y los gastos y costas legales.



SEABOARD
MARINE

LO ACERCAMOS A SUS CLIENTES

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

NORTE AMÉRICA

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

EL CARIBE

T 507.360.5900 . F 507.360.5940
[Facebook.com/SeaboardMarine](https://www.facebook.com/SeaboardMarine)
[Twitter.com/Seaboard_Marine](https://twitter.com/Seaboard_Marine)
[Linkedin.com/company/Seaboard-Marine](https://www.linkedin.com/company/Seaboard-Marine)

CENTRO AMÉRICA

SUDAMÉRICA

www.seaboardmarine.com

- 2-Obligación de publicar la sentencia y un resumen de la misma.
- 3-Investigar la tortura denunciada.
- 4-Disponer de mejores centros de detención de migrantes, con capacidad suficiente y con el equipo y personal idóneo necesario.
- 5-Implementar la formación en derechos humanos de sus funcionarios.

Supervisión del Cumplimiento de la Sentencia:

El CEJIL le da seguimiento al cumplimiento de las reparaciones impuestas por la corte y concluye que se cumplió con las dos primeras reparaciones, sobre pagos y publicación, pero no con las otras. Ante sus reclamaciones se dan 2 audiencias privadas en el 2015 y el 2017, en las cuales participó la Defensoría del Pueblo (Panamá), la cual emite un informe en el 2018.

Panamá invita a que la Corte envíe una delegación a Panamá pero esta visita es pospuesta indefinidamente.

A toda esta situación de incumplimiento, se une la crisis de la pandemia del covid, y CEJUL se manifiesta preocupada por la situación de contagio a la que están expuestos los detenidos de los centros de detención de migrantes de Panamá, no sólo

en Darién sino en otros centros también, por el hacinamiento y la falta de recursos materiales y de personal idóneo para atenderlos, lo que se ha reflejado en el aumento del número de positivos. Cabe mencionar que la suspensión del sistema de Flujo Controlado de los migrantes hacia otros países, y el cierre de fronteras, han contribuido al agravamiento general.

Debido a lo anterior, se solicitan medidas provisionales a la Corte Interamericana de Derechos Humanos, y, la Presidenta de la Corte, luego de comprobar la vinculación de la solicitud de medidas provisionales con la Sentencia anteriormente proferida a favor de Vélez Lóor, emite, en mayo 2020, una Resolución, que posteriormente es ratificada por la Corte Interamericana de Derechos Humanos, en la cual admite lo solicitado y gira instrucciones al Gobierno Panameño para que implemente un listado de condiciones de mejoras para sus centros de detención, específicamente La Peñita y Lajas Blancas, con indicaciones específicas para estos tiempos de covid.

Actualmente, Panamá sigue siendo monitoreado para garantizar su cumplimiento.

Referencia: Centro de Investigación y Capacitación de la Procuraduría de la Administración de Panamá.

SHIPCHANDLER SERVICES

ENGINE
STORE

TECHNICAL &
REPAIRING
SERVICES

SHIP
PROVISIONS

CABIN STORES

SAFE
EQUIPMENT

DECK
STORE

ELECTRICAL
STORES

SHIP SPARES

STATIONARY

MARINE
CHEMICAL &
GASES

OFFSHORE
CATERING



MMSS

MAROSV MARINE SUPPLY AND SERVICES



general@marosv.com

+507 381 2400

+507 6893 9881

Marosv Marine Supply & Services (MMSS) es una compañía ship chandler con sede en Panamá. Nos especializamos en la distribución de productos de navegación y equipos electrónicos de comunicación desde el 2018.

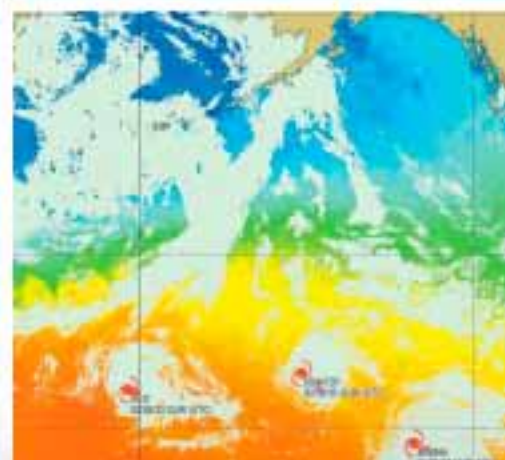
Somos distribuidores exclusivos de equipos VMS, óptimos para mejorar la seguridad y eficiencia pesquera de CLS en Panamá. Somos agentes de CATSAT, especializada en equipos tecnológicos de pesca para Panamá, Venezuela y Ecuador.

Con un aumento en la demanda de productos marítimos y el aumento de las oportunidades de negocio marítimo en todo el mundo, Marosv estableció su empresa este año, con un equipo muy bien capacitado y con muchos años de experiencia en el negocio naval.

Hoy ofrecemos los mejores productos, datos y conocimientos de la industria.

Nuestra misión es convertirnos en uno de los principales proveedores y distribuidores del mundo en el negocio marítimo.

Garantizamos la mejor calidad, eficiencia y servicio oportuno.



Edificio Aventura Plaza Piso 2, Oficina N° 215
Avenida Ricardo J. Alfaro, Betania, Apdo. 01569, Zona 0832
Panamá, República de Panamá