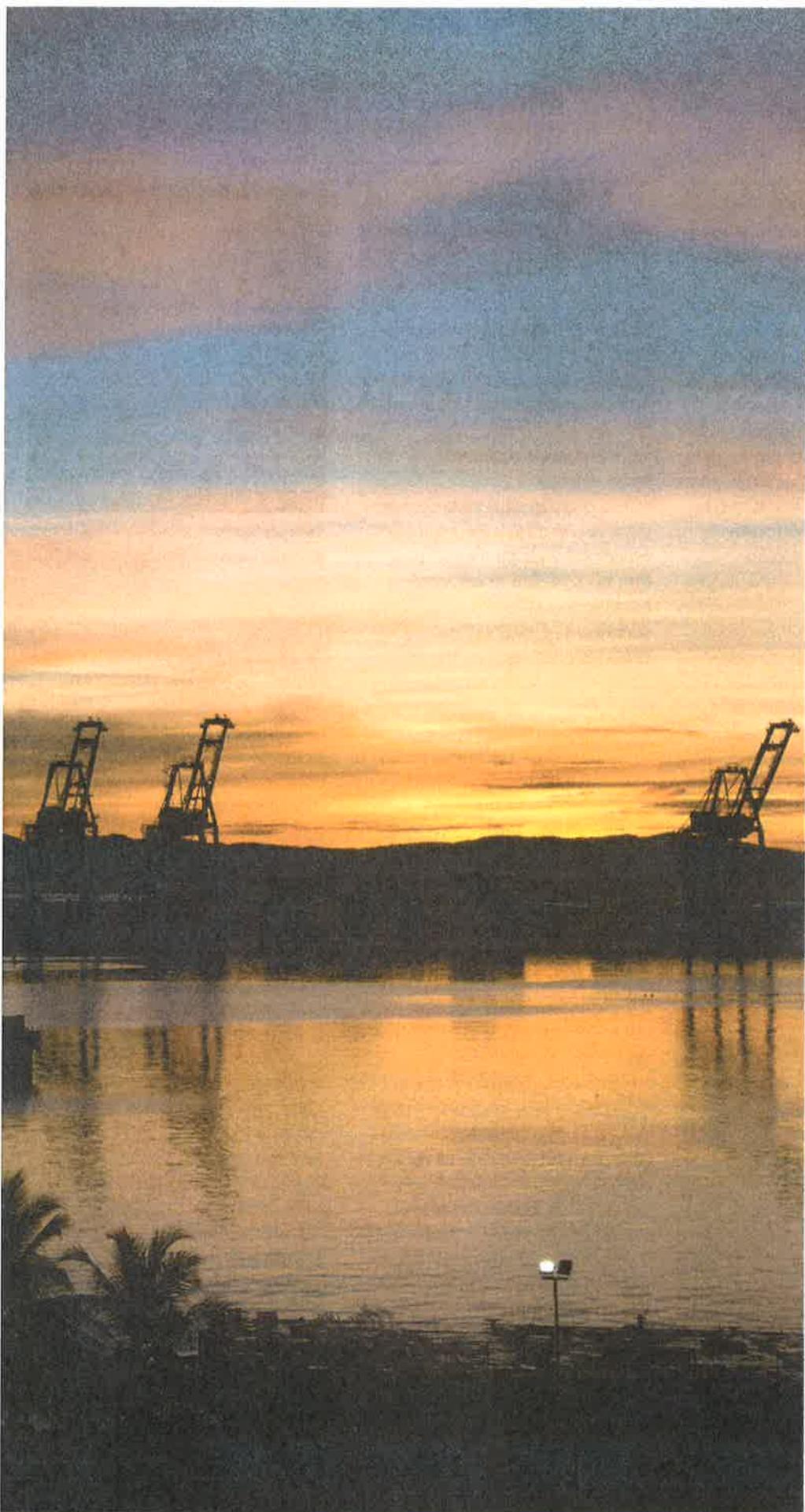


LOGÍSTICA DESPEJA PANORAMA EN COLÓN

La capital colonense está llamada a jugar un rol global en el transporte y manejo de mercancías. Tiene ventajas como ninguna otra ciudad de la región, pero no puede desaprovechar esta oportunidad. Hablan expertos

OSCAR CASTAÑO LLORENTE / ocastano@prensa.com





Desde Colón se envía carga a puertos de cuatro continentes. Este dato tan significativo corrobora que la ciudad panameña es la ubicación más estratégica, en términos logísticos, de América Latina y el Caribe. Sin embargo, dicho privilegio se ha hecho insuficiente. Algunas ciudades portuarias vecinas aumentan su capacidad de transbordo de mercancías, y van mejorando sus índices de eficiencia. Solo la industria logística puede ampliar de nuevo las distancias entre Colón y sus competidores.

“Llegó el momento de llevar a Colón al mundo, pero sobre todo de traer el mundo a Colón”, anuncian expertos que advierten en esta ciudad panameña un potencial logístico global. La idea, dicen, es convertir esta urbe en un *hub* de carga integral, no solo de transbordo. La meta, de llevarse a cabo, revertiría una parte de la pérdida de competitividad del sector logístico regional alegada por representantes de la industria marítima en cuanto a instituciones, recursos humanos, infraestructura, trámites y tecnología.

De manera que si se consolida el *hub* proyectado en Colón, por sí mismo se recuperará el terreno perdido, mejorará la oferta de servicios del puerto con ello la calidad de vida de los colonenses. El segmento poblacional reclama más y mejores oportunidades de trabajo.

“Los buscadores de empleo pueden esperar un ritmo de contratación lento para el período [comprendido] entre enero y marzo de 2019. Los empleadores reportan una tendencia de empleo -5% —es decir, negativa en cinco puntos—. Los planes de contratación disminuyen en dos puntos porcentuales en comparación con el trimestre octubre-diciembre, y son ocho puntos porcentuales más débiles en comparación con el primer trimestre de 2018”, detalla un aparte de la última Encuesta de Expectativas de Empleo de ManpowerGroup Panamá.

El manejo de carga en Colón exhibe otras ventajas. El complejo portuario colonense lidera el posicionamiento del país en movimiento de carga contenedorizada en América Latina. El más reciente informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe pone de relieve la importancia de los puertos de Colón, tres en total, con un crecimiento de 11.1% registrado en 2018 en comparación con 2017. Manzanillo International



Terminal, Colón Container Terminal y Cristóbal manejaron 4,323 millones de TEU —acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*—, en español unidad equivalente de 20 pies, la unidad de medida de transporte de carga marítima.

En infraestructura, al margen de la crítica se aprecia un avance cercano al 40% de las obras de un cuarto puerto, el de Panamá Colón Container Port. Esta terminal busca “potenciar el complejo logístico de Colón como el centro principal de América Latina; traer oportunidades de negocios para las empresas locales y nuevos negocios; y mejorar la oferta de servicios de la ciudad con tecnologías e innovación”, enumera el portal web de esta compañía de origen chino que invierte 670 millones de dólares en la construcción de un complejo industrial distribuido en manejo de carga, parque logístico y zona franca.

La llegada de multinacionales para establecer sus operaciones de acopio y distribución de pro-

ductos en la segunda ciudad con mayor relevancia económica del país, evidencia la confianza que despierta en el público inversionista. En la lista se encuentran compañías de aparatos tecnológicos, de mensajería, farmacéuticas, de artículos de limpieza para el hogar y aseo personal, licoreras, vehículos. Huawei, DHL, que amplió su centro de distribución, Bayern, Pfizer, Procter & Gamble, son algunas de las referencias corporativas con operaciones en Colón.

Aun así con estas noticias positivas los logros son insuficientes para hablar del *hub* logístico de Colón. La lista de tareas pendientes se inicia descifrando el comportamiento del mercado, y lo demás se irá desovillando con los esfuerzos combinados de los sectores público y privado. El resultado será un clúster de servicios que no compita en la región, y más bien la sirva a toda ella.

EL ‘HUB’

“Todavía podemos crecer mu-

cho más en todo sentido”, advierte Demóstenes Pérez, gerente general de la compañía Logistics Services. El experto profundiza diciendo que la actividad comercial se hace cada vez “más competitiva” para llegarle al cliente final. Esta tendencia lleva a las empresas a buscar el *hub* logístico de Colón para “ganar eficiencia” en las dinámicas de distribución hacia América Latina.

“El consumidor es el que genera la compra, y los mercados reaccionan ahora a estímulos que no se veían antes, como transacciones electrónicas y redes sociales. Por este motivo las grandes empresas comercializadoras como Amazon están definiendo quién mueve la carga y hacia dónde, y no dependen ya de las rutas de las líneas aéreas o navieras porque el que manda es el cliente”, apunta Pérez.

El acercamiento entre el fabricante y el consumidor final, vinculados cada vez de una manera más estrecha, precisan un instrumento de seguimiento de la carga. Una herramienta tecnológica, digital, que les permita a los dos extremos del comercio el tener certeza del estatus de una encomienda.

“Debe mejorarse en trazabilidad. Estamos haciendo hincapié en la urgencia de tener una plataforma mediante la cual todos los agentes logísticos estemos conectados. Recuerdo que en 2016 se presentó al público esta iniciativa y sin embargo no despegó”, determina Enrique Clement, presidente del Consejo Logístico Empresarial y gerente de mercadeo de Manzanillo International Terminal.

La ausencia de un instrumento de trazabilidad impide la visibilidad de la carga y de paso detiene al país en sus esfuerzos por escalar en el *ranking* de desempeño logístico, comentó



Enrique Clement, presidente del Consejo Logístico Empresarial

Demóstenes Pérez en opinión de su autor publicado la semana pasada en **Martes Financiero**.

Agrega ahora que los oficios de un mecanismo de condiciones proporcionales, origen de tránsito, manipuleos correctos de datos a la identidad del proceso, fabricantes, origen de tránsitos, manipulaciones apropiadas y otra información para tomar

Al dotarse de un sistema portuario se gana competitividad. Fabricantes y transportadores prefieren una panameña, a través de la cual se solicitan servicios de traslado, que por ahora son escasos y que se desarrollan preferentemente en Colombia que sí sería una lástima para el país, es que se asumió de la carga como si fuera un saludo a la bandera. “Sin las facilidades, las líneas de transporte nos dejarán a un lado en otros puntos de servicio en el Caribe”, anticipa Clement.

Sin embargo esas compañías mineras del Caribe en los últimos años han padecido de dificultades, y lo que es peor, de unos, en logística y de fortuna de otros. Puede ser de Freeport, Bahama



Las obras en Panamá Colón Container Port registran un 40% de avance. Esta terminal portuaria de inaugurará en 2022 y tendrá capacidad para atender barcos post-panamax, con lo cual se dimensiona el futuro de Colón.

Cortesía



Jorge Serrano, director general de Panama Colon Container Port. LP-Luis



Demóstenes Pérez, experto en logística. LP-Archivo

LO BUENO, LO MALO Y LO MEJORABLE
EL HUB LOGÍSTICO

LO BUENO

-  Multiplicidad de accesos
-  Cultura comercial global
-  Capacidad portuaria
-  Ubicación estratégica
-  Posicionamiento

LO MALO

-  Trazabilidad con baches
-  Desbalance social
-  Documentación y trámites

LO MEJORABLE

-  Digitalización
-  Comercio electrónico
-  Formación técnica y/o profesional
-  Seguridad

*infografía La Prensa *fuente Datos recopilados

el manejo de mercancías debido a “huracanes” que redirigieron el rumbo de los barcos a las terminales portuarias colonenses donde descargaron, si era el caso, y continuaron sus itinerarios.

Panamá Colón Container Port recogerá tres líneas de servicios para, entre otras cosas, robustecer la oferta logística del país. “Vemos un potencial muy grande no solo en transbordo, sino [también] en la posibilidad de generarles a las empresas una plataforma de valor agregado que incluyan labores como las de etiquetado, pero que en especial puedan establecerse servicios para todo el continente”, comenta Jorge Serrano, director general de este complejo logístico.

Serrano comenta que muchas más empresas están estudiando la posibilidad de fijar centros de operaciones cercanos al Canal. La ruta acuática panameña les permite un acceso expedito a todas las navieras.

Añade que una vez configurados los servicios logísticos del hub panameño, podrán hacerse operaciones tan complejas como la de consolidación de la carga. “Digamos que existe el compromiso de llevar un producto a China desde cualquier país de América Latina, que por algún



Manzanillo International Terminal combina diversas estrategias, locales internacionales, para mejorar sus índices en manejo de carga.

motivo y de un momento a otro, tiene una producción insuficiente. En estos casos procede por ejemplo, hacer la consolidación mentada, con los aportes de otros países. Y el mejor lugar para ello es Panamá”.

Varios de los interrogantes atinentes a infraestructuras, tecnología y tramitación que recaen so-

bre el hub logístico de Colón están siendo despejadas con proyectos en marcha, según las declaraciones de expertos con quienes se entrevistó. Los colonenses serán los primeros en decir si la ciudad recuperada antes como la Tacaná Oro recobra su brillo; o si con el cambio, es tan solo una página más del baúl de los recuerdos.