

IICA-CIDIA

INSTITUTO INTERAMERICANO DE COOPERACION PARA LA AGRICULTURA

Oficina en Panamá



PROYECTOS PUERTOS VERDES

Elaborado por: Beatriz Bolaño de Ulloa - Consultora

IICA
E 14
159pp

Enero, 1993

La Habana



INSTITUTO INTERAMERICANO DE COOPERACION PARA LA AGRICULTURA

Oficina en Panamá

PROYECTOS PUERTOS VERDES

Elaborado por: Brunilda Botello de Ulloa Consultora

Enero. 1993

PANAMA

11CA E14
I 59 P P
~~BV 2565~~

00001934

PROYECTOS PUERTOS VERDES

INTRODUCCION

A. Situación Actual

1. General
2. Específica
 - 2.1 Puertos Verdes
 - 2.1.1 Puerto Verde Panamá
 - 2.1.2 Puerto Verde Colón
3. Pronunciamiento de las instituciones públicas y organizaciones privadas involucradas
 - 3.1 Instituciones públicas
 - 3.1.1 Grado de interiorización
 - Ministerio de Desarrollo Agropecuario
 - 3.1.2 Grado de exteriorización
 - Ferrocarril Nacional
 - Autoridad Portuaria Nacional (APN)
 - Instituto Panameño de Comercio Exterior (IPCE)
 - Ministerio de Obras Públicas (MOP)
 - Ministerio de Planificación y Política Económica (MIPPE)
 - 3.2. Organizaciones privadas
 - 3.2.1 Grado de exteriorización
 - Asociación Panameña de Exportadores (APEX)
 - Consejo Nacional de la Empresa Privada
 - Grupos Exportadores
 - Líneas Navieras
 - Panamá Transshipment Center (PTC)
 - Evergreen Line Corp.

Resumen Ejecutivo



B. Niveles de Exportación, Vías y Destino

C. Promoción de Exportaciones

1. Instituto Panameño de Comercio Exterior (IPCE).
2. Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA)

D. Conclusiones

E. Anexos



INTRODUCCION

El presente informe es la presentación de la situación actual y esperada e información disponible para la ejecución de las infraestructuras de los Puertos Verdes de Panamá y Colón, señalados en la Estrategia Agropecuaria 92-94 del Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA).

A través de las exportaciones, el gobierno nacional prevé una estructura económica más productiva y por ende, se necesita dinamizar la política de exportaciones de productos agropecuarios.

La Modernización de la Economía Nacional, exige la reducción simultánea de los niveles de protección y las distorsiones que dificultan la libre competencia en los productos.

La Estrategia Agropecuaria 92-94 del MIDA, entre los planes que se ejecutarán plantea los Proyectos Puertos Verdes de Panamá y Colón, que consisten en la construcción del transbordo de contenedores de productos agrícolas de exportación utilizando el Ferrocarril Transístmico (Panamá) y un espacio de contenedores de productos agrícolas de exportación con infraestructuras para depósitos y manejo de contenedores en muelles especiales en el Atlántico (Colón).

Estos dos puntos han sido un esbozo del MIDA, para que sean ejecutados por otras entidades como la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y el Ferrocarril Nacional.

Estos proyectos no son conocidos ni por las instituciones públicas ni por las organizaciones privadas.

En el Ferrocarril Nacional consideran interesantes los proyectos, ya que sería un nuevo mercado a tomar.

En la Autoridad Portuaria Nacional, el Programa de la Estrategia y la Privatización de esta entidad, indica que los proyectos a desarrollar los ejecute la empresa privada vía concesiones, además, están encaminados a mejorar la eficiencia en los Puertos de Balboa y Cristóbal y atraer la inversión privada para el desarrollo de nuevas facilidades portuarias.

También tienen proyectado desarrollar áreas como la Isla Telfer, donde existen propuestas de dos grandes consorcios internacionales (Evergreen Live Corp. y la PTC) para desarrollar un centro internacional de transbordo de carga de contenedores.

Lo que sustenta el concepto, Panamá Centro Puerto, es el de aprovechar la concentración de servicios de transporte creada por el Canal de Panamá, para realizar operaciones de transbordo de carga por los Puertos de Cristóbal y Balboa, entrelazados por carreteras y vías férreas para formar un sólo puerto.



El Instituto Panameño de Comercio Exterior (IPCE), informó sobre el Centro de Acopio - Bilbao, entre el MIDA y el Presidente del Comité de Productores y Operadores de Frutas de Argentina en 1988, donde se utilizaría la Zona Libre de Colón como centro de acopio de productos tropicales para exportar hacia la Comunidad Económica Europea y otros países. sin embargo, este convenio es "letra muerta".

Consideran que uno de los propósitos del Gobierno es convertir las exportaciones en uno de los elementos dinámicos del crecimiento económico y la constitución de un Consejo de Usuarios del Transporte de Carga, ofrecerá ventajas para las exportaciones e importaciones.

El Ministerio de Obras públicas (MOP), plantea la necesidad de crear en el área centroamericana, un centro de acopio de carga, con ventajas como la existencia de la carretera que enlaza las seis capitales y la configuración geográfica de Panamá, que permite el traslado por carretera de un mar a otro en menos de una hora, además, los servicios que ofrece la banca comercial en Panamá, como la banca comercial, moneda fuerte y establece facilidades de transporte aéreo y marítimo, la vía interoceánica y otros.

En el Ministerio de Planificación y Política Económica (MIPPE), en el Departamento de Cooperación Internacional, existen programas conexos como son, el estudio de factibilidad de la carretera Panamá-Colón, acordado entre el MOP y la Agencia de Cooperación del Japón y el programa de reformas del sector portuario cuyo programa es de las Naciones Unidas.

La Cooperativa Agrícola Industrial, R. U. como parte de la APEX, no está exportando actualmente y entre sus planes está la creación de una agencia de información. // 7

El Consejo de la Empresa Privada plantea la creación de Asociaciones y Consejos de Usuarios del Transporte de Carga Internacional, ya que los países encuentran dificultad para exigirles a las autoridades nacionales, operaciones más eficientes y a las navieras, para que ofrezcan un buen servicio a tarifas razonables.

Grupos exportadores como Agrogaricín, UCAPE, Agroexpo, entre otros, consideran que los mecanismos de exportación han mejorado por parte del IPCE, no obstante deben ser ágiles en proporcionar informaciones actualizadas sobre exportaciones. Las líneas navieras realizan la labor de transporte desde el lugar de producción hasta su destino, es decir "casa a casa", estos grupos están exportando melones y sandías. Los exportadores de plátanos de Puerto Armuelles han confrontado problemas con funcionarios estatales que no han hecho expedito las exportaciones.



En estos momentos, a los grupos exportadores investigados no les interesa usar los ferrocarriles, porque sus productos pueden estar expuestos a malos manejos.

Las líneas navieras consideran que los centros de acopio pueden funcionar si reducen costos y si son funcionales.

Se están exportando productos como banano, café, azúcar, sandía, melón, plátano, flores y otros.

La importancia del sector agropecuario en las exportaciones se refleja al observarse que en los años 1990 y 1991, éstos representan un 80.5% y 76.2% respectivamente, del total de las exportaciones realizadas y a su vez, la de los principales productos agrícolas reflejaron 53.8% y 46.8%.

Las exportaciones se canalizan hacia los Estados Unidos, Centroamérica, Alemania, Italia, México, Colombia, etc. y utilizan los Puertos de Coco Solo, Cristóbal, Balboa, Bahía Las Minas.

El IPCE es la institución del Gobierno que tiene la responsabilidad de fomentar y diversificar las exportaciones, donde se cuenta con la ventanilla única para agilizar éstas y el MIDA como regente del sector agropecuario liberó al productor de gravámenes a la exportación en productos como café, hortalizas, y a los bananeros independientes; además, para promover las exportaciones han confeccionado el "Manual para exportar productos agropecuarios" para brindar orientación, en los aspectos más importantes, a los que inician en el proceso de agroexportación y los trámites y procedimientos de exportación.

PROYECTOS PUERTOS VERDES

A. SITUACION ACTUAL

Dentro de las políticas, el Gobierno Nacional contempla como objetivos económicos la mayor utilización de la estructura productiva, de los recursos naturales, el aumento de los ingresos y disminución de los niveles de desempleo, por medio de las exportaciones y la sustitución eficiente de las importaciones.

Para estas metas se requiere una alternativa para dinamizar el crecimiento económico nacional vía una política de exportación de productos agropecuarios tradicionales (café, banano, azúcar, etc.) y no tradicionales (melón, plátano, sandía y otros).

En nuestro país existen ventajas para desarrollar las exportaciones, como son: la privilegiada posición geográfica, que ofrece excelentes comunicaciones con los cinco continentes, el centro bancario panameño, la ventaja de la infraestructura de servicios y los recursos humanos, entre otros.

1. GENERAL

A mediados de 1990, el Gobierno Nacional da a conocer la Estrategia Nacional de Desarrollo y Modernización Económica y donde se requiere de la reducción simultánea de los niveles de protección y las distorsiones que dificultan la libre competencia en la comercialización.

Este Programa de Modernización plantea prioridad para las exportaciones en un mercado de libre competencia y en los cuales, las ventajas comparativas canalizan la intención de especialización productora, comercial y financiera. Por lo tanto, se trabaja en los siguientes aspectos:

- Mejoramiento de oficinas comerciales en el exterior. ✓ ?
- Diversificación de zonas de procesamiento para exportación, manejadas por la empresa privada.
- Financiamiento de exportaciones, mediante convenio de pagos con Centroamérica que sienta las bases de seguridad ante el sector bancario.



2. ESPECIFICA

En abril de 1992, el Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA), presenta la Estrategia Agropecuaria 92-94 y considera que el crecimiento del sector agropecuario está condicionado a factores internos y externos, entre los cuales tenemos:

- Convenio de capitales de inversión externos e internos.
- Infraestructuras deficientes para el manejo de bienes perecederos.
- Deficiencia de los mecanismos de mercadeo interno y de exportación.
- Desaprovechamiento de las zonas de laderas y montañas en la producción agrícola y pecuaria.
- Una concepción inadecuada de la rentabilidad del sector.
- Distorsión del modelo de crecimiento nacional, que refleja una tendencia hacia la economía de servicios, agravada por el énfasis oficial de la zona metropolitana.
- Falta de infraestructura de producción, como sistemas de riego, almacenamiento, mataderos, puertos que sustentan el crecimiento de las exportaciones.

Se plantea que la situación requiere medidas urgentes para revitalizar el sector, con la finalidad de superar los obstáculos anunciados y entre las medidas que se han dado para liberar al productor agrícola de los gravámenes a la exportación, tenemos:

- Con respecto al rubro café, en enero de 1992 se anunció la eliminación de los permisos previos, tasas y gravámenes a los cafetaleros y se decretó la libertad absoluta de exportación sin cuotas ni timbres y se traspasó los mecanismos de exportación al Instituto Panameño de Comercio Exterior (IPCE).
- La política de incentivos a la producción del banano, tiene que incluir al plátano, producto similar en manos de pequeños y medianos agricultores. Los bananeros independientes tenían un tratamiento discriminatorio en las exportaciones y se uniformaron las tasas, mediante el Resuelto ALP-008-92-ADM del 3 de abril de 1992.
- Las exportaciones de hortalizas han sido liberadas de los obstáculos de gastos y permisos previos, como es el caso de la cebolla.



- Ninguna parcela de uso agropecuario podrá causar erogación superior a los \$70.00 (setenta balboas), incluyendo los gastos de trámite y titulación. Por ello, se procederá a una titulación masiva y con el Resuelto del 27 de abril de 1992, se abre una nueva etapa en este campo.

Estos puntos están ligados a una estrategia general para el sector y entre los planes que se ejecutarán, tenemos los proyectos de Puertos Verdes Panamá y Colón.

2.1 Puertos Verdes

Por las investigaciones realizadas, se estima que la terminología Puertos Verdes, proviene del hecho que se proyecta exportar productos agrícolas, utilizando el Ferrocarril Transistmico en Panamá, e infraestructuras para depósitos y contenedores en el Atlántico en Colón, con lugares específicos en las costas panameñas para que los barcos puedan hacer las operaciones de carga y descarga de mercancías, en especial, las del agro.

2.1.1 Puerto Verde Panamá

Se plantea la evaluación de un proyecto para la construcción del transbordo de contenedores de productos agrícolas de exportación, utilizando el Ferrocarril Transistmico (Puerto Verde de Panamá).

2.1.2 Puerto Verde Colón

Se plantea el levantamiento de planos para un espacio de contenedores de productos agrícolas de exportación en el Atlántico, con infraestructuras para depósitos y manejo de contenedores en muelles especiales (Puerto Verde de Colón).

3. PRONUNCIAMIENTO DE LAS INSTITUCIONES PUBLICAS Y ORGANIZACIONES PRIVADAS INVOLUCRADAS

3.1 Instituciones Públicas

3.1.1 Grado de interiorización

- Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA)

En entrevistas realizadas en esta institución con asesores y funcionarios de la Dirección de Planificación Sectorial, se informó que consideran que la producción agropecuaria debe crecer, con

miras hacia los mercados externos y, tal como se plantea en la Estrategia, crear las estructuras viables para que se efectúen estas exportaciones y las que existen mejorarlas.

Estos dos puntos que se plantean en los planes, han sido una concepción o proposición del MIDA, para que sea desarrollado por otras Instituciones como la Autoridad Portuaria Nacional y el Ferrocarril Nacional.

Por lo tanto, en esta Institución no se ha preparado ningún tipo de evaluación o perfil específico al respecto.

El MIDA tiene previsto mejorar el sistema cuarentenario en los Puertos de Balboa y Cristóbal.

3.1.2 Grado de exteriorización

- Ferrocarril de Panamá

Tanto el Director General como en la Dirección de Planificación, los funcionarios desconocen los dos puntos esbozados en la Estrategia Agropecuaria, no obstante, lo consideraron interesante debido a que sería un nuevo mercado a tomar y existe posibilidad de aceptar el proyecto, aunque les interesa definir cuál sería el mercado y programar con el MIDA este proyecto para su viabilidad.

Con respecto al proceso de privatización, no se ha definido y está en la Comisión Coordinadora, pero con la aprobación de la Ley Marco de Privatización, se espera que la legislación acelere este proceso en el Ferrocarril.

Entre sus planes tienen la rehabilitación completa de 20 km. de vía férrea, el cambio de durmientes y la compra de equipo (2 montacargas).

Prestan servicio de carga de cualquier tipo contenerizada, actualmente este servicio cubre aproximadamente 16 contenedores diarios promedio no refrigerados y existen 2 conexiones en el Patio de Balboa para 2 contenedores refrigerados y tienen programado para este año 8 contenedores refrigerados.

- Autoridad Portuaria Nacional (APN)

En reuniones con funcionarios de Servicios Portuarios, Planificación y Mercadeo, no tienen conocimiento de los Puertos Verdes planteados en la Estrategia Agropecuaria y el programa de privatización de esta entidad, indica que los proyectos a desarrollar los ejecute la empresa privada.

La modernización de la Autoridad Portuaria está encaminada a:

- 1) Mejorar la eficiencia en los puertos de Balboa y Cristóbal, a través del otorgamiento de concesiones y licencias para las operaciones de manejo de carga.
- 2) Atraer la inversión privada para el desarrollo de nuevas facilidades portuarias.
- 3) Reestructurar la Autoridad Portuaria conforme avance el programa.

El Sistema Portuario Nacional consta de aproximadamente 15 terminales principales y una serie de muelles y otra cadena de menos importancia.

A partir de 1990, la Autoridad Portuaria se ha avocado a los lineamientos de modernización de la economía nacional y ha puesto en marcha un programa de rehabilitación y modernización de sus puertos, en especial el de Balboa, Cristóbal y Coco Solo y sumas millonarias han sido invertidas para mejorar las instalaciones físicas y la adquisición de equipo con el objeto que las operaciones de carga, descarga y almacenamiento se realicen de manera más eficiente y con mayores niveles de productividad.

También se tienen proyectos para las áreas que aún no han sido explotadas en los recintos portuarios o están próximos a revertir a la Autoridad Portuaria Nacional, como es el caso de la Isla Telfer.

"ISLA TELFER"

Para la Isla Telfer existen propuestas de dos grandes consorcios internacionales como la Evergreen Live Corp. y la PTC (Panamá Transshipment Center), donde ambos se han acercado a los Gobiernos de Panamá y Estados Unidos para que agilicen la reversión de la Isla, para desarrollar un centro internacional de transbordo de carga contenedORIZADA.

"OTRAS AREAS"

Para las otras áreas se ha determinado que su proximidad al terminal, dependerá de que su actividad sea portuaria o su desarrollo se vea beneficiado con su cercanía y por lo tanto, se ha zonificado el área contigua a los puertos de acuerdo a las actividades que sean más cónsonas con la labor que realice.

Así tenemos que se tienen áreas solamente operativas, de almacenamiento de cargas, de administración portuaria, actividades industriales y de influencia portuaria.



Las actividades que se pronostican para estas áreas, son: empresas de reparación y arriendo de contenedores, empresas de alquiler de equipo, compañías de estibadores, agencias navieras, bodegas, hangares y depósitos bajo techo de productos de importación y exportación manipulados por el puerto, áreas para el almacenaje de contenedores libres de derechos aduaneros, zonas multisectoriales de exportación, centros de Comercio Internacional, sala de exhibiciones permanentes de productos, empresas abastecedoras de barcos y actividades similares.

De efectuarse estos planes, el exportador podrá comprar y/o vender productos en nuevos mercados y a precios más competitivos, debido a que la afluencia de líneas a los puertos aumentará la frecuencia de sus servicios hacia Panamá y por ende el flete pagado deberá ser menor.

"PANAMA CENTRO PUERTO"

La Autoridad Portuaria Nacional en reunión celebrada en Honduras en febrero de 1992, presentó un informe sobre Centro Puerto en los siguientes términos:

El incremento del comercio mundial originó cambios en el transporte de carga, con el sistema de contenedorización, el cual permite manejar más tonelaje de carga.

Las navieras se han abocado a la utilización de buques modernos de grandes dimensiones, cuyas economías de escala coadyugan a reducir los costos unitarios del transporte. La tendencia a la reducción en el número de escalas ha ido aumentando gradualmente y se prevee que en un futuro dichas escalas serán reducidas a estratégicos centros de trasbordo. La tendencia a utilizar barcos más grandes ha llevado a los navieros en especial los de la ruta del Pacífico, a considerar a prestar el servicio dando la vuelta al mundo en una sola ruta que es la que cruza el Canal de Panamá y provee acceso a muchos mercados en varios continentes, por lo tanto esta nueva ruta mundial, ofrece ventajas a Panamá para convertirse en el centro de carga intermedio.

Lo que sustenta el concepto, Panamá Centro Puerto, es el de aprovechar la concentración única de servicio de transporte creada por el Canal de Panamá, con el fin de realizar operaciones de transbordo de mercancías contenedorizadas, operando a través de los terminales del Puerto de Cristóbal (Atlántico), y el de Balboa (Pacífico), los cuales estarían entrelazados por carreteras y vías férreas para formar un sólo puerto.

El Centro Puerto ofrece la oportunidad de aprovechar y optimizar la posición geográfica de Panamá a todos los países del orbe, ya que estos podrán de manera segura y a costos razonables, comercializar sus productos. Se podría adquirir materia prima y



mercancía a menos costos, lo que significa costos de producción más bajos. La comunidad internacional se beneficiará en que Panamá puede ofrecer puertos de gran calado en ambos océanos, que cuentan con los servicios especializados en el manejo de la carga contenerizada y se complementa con el canal interoceánico. Además, podrán contar con servicios del centro financiero, de reaseguros, Zona Libre de Colón. El proyecto facilitará la promoción latinoamericana de exportación.

El concepto de Centro Puerto es mucho más grande y abarcador, se puede considerar "un puerto para dos océanos", por lo tanto, el término centro de acopio es una etapa del Centro Puerto. El centro de acopio también se planteó en la reunión de Honduras.

- Instituto de Comercio Exterior (IPCE)

La fraseología "Puerto Verde de Panamá y Colón" por funcionarios del IPCE en la Dirección de Promoción de Exportaciones fue escuchada en el IICA y no tienen conocimiento al respecto. Estiman que la utilización del ferrocarril agilizaría el transporte al desalojar las carreteras, sin embargo, tendría que analizarse su incidencia en los costos ya que sería más factible que el ferrocarril tuviera una ruta David-Cristóbal y tendría también que revisarse los volúmenes de producción a exportar.

"CENTRO DE ACOPIO-BILBAO"

Nos dieron a conocer el Convenio del "Centro de Acopio-Bilbao", celebrado entre el MIDA y el Presidente del Comité de Productores y Operadores de Frutas y Verduras Frescas de la República de Argentina, en el año 1988.

Este convenio tenía como objetivo principal la utilización de la Zona Libre de Colón como centro de acopio de productos tropicales (frutas, vegetales y sus derivados, mariscos y aves), que se importan, exportan y reexportan hacia la Comunidad Económica Europea, Argentina y otros países del área centroamericano y el Caribe.

En relación a este acuerdo según investigaciones realizadas por el Ministerio de Relaciones Exteriores con el Director de Administración del Puerto de Bilbao, comunicaron que dicho acuerdo es "prácticamente letra muerta".

Funcionarios de esta entidad participaron en reunión celebrada en Honduras, en febrero de 1992, donde expusieron temas relacionados con las exportaciones en los siguientes términos:

Plantean que el Gobierno Nacional ha decidido transformar la estructura productiva del país y modernizar su sistema económico.



También consideran que la experiencia indica que el proceso de desarrollo económico y social auto sostenido se fundamenta en varios principios entre los que se destacan la creación de una economía de mercado.

El sector privado debe asumir el papel que le corresponde en el desarrollo económico y el gobierno a su vez hará énfasis en los siguientes aspectos:

- Liberar las exportaciones de cualquier restricción.
- Reducir la protección excesiva a las actividades dedicadas al mercado internacional.
- Eliminar la intervención estatal en el proceso de importación.
- Suprimir las distorsiones que afectan al Comercio Internacional.
- Flexibilizar la inversión privada.

En el programa de privatización contempla medidas como la reducción de costos e incrementar la eficiencia de los puertos existentes y transferir al sector privado la transferencia de carga, equipo y servicios de apoyo, por medio de concesiones y licencias, objeto de este mecanismo son considerados los Puertos de Cristóbal y Balboa.

También consideran que uno de los propósitos del Gobierno es convertir las exportaciones en uno de los elementos dinámicos del crecimiento económico nacional ya que son un motor básico de desarrollo.

Se considera que la privatización del servicio de manejo de los puertos contribuirá a la competitividad de nuestras exportaciones y la constitución de un consenso de usuarios del transporte de carga, ofrecerá ventajas para las exportaciones e importaciones.

- Ministerio de Obras Públicas (MOP)

En entrevistas formuladas en la Dirección de Transporte de este Ministerio, se informa que los Proyectos Puertos Verdes no son conocidos bajo esta terminología y que el problema es que no hay definición de los productos y sus volúmenes, del nivel de cobertura ya sea nacional o regional, los cuales son básicos que sean divulgados para que se adecúe el sistema de transporte.

"CENTRO DE ACOPIO"

No obstante, en reunión celebrada en Honduras en el mes de febrero de 1992, fue planteada la necesidad de crear en el área centroamericana un centro de acopio de carga y el MOP presentó las siguientes consideraciones sobre este tema.



Consideran que existen algunos obstáculos para que se integre el sistema de transporte de carga terrestre, y que por la falta de una red ferroviaria, tendrían que realizar la tarea de colocar la carga en el centro de acopio.

Problemas tales como costos de operación del transporte, los monopolios directos e indirectos, la falta de una institución que atienda integralmente los asuntos del transporte y las restricciones aduaneras, se pueden eliminar si se aplican nuevas normas para la integración regional. Como contrapartida existen las ventajas tales como que dependiendo de la carga los costos por kilómetro recorrido oscilan de B/.1.90 a B/.2.00, también se tiene la existencia de una infraestructura de carretera de 6,000 kms. que enlaza las seis capitales, incluyendo San Pedro Sula en Honduras y al Puerto de Colón en Panamá, además, en esta infraestructura están incluidos los tres corredores viales de centroamérica.

Todo esto hace posible la integración del Sistema de Transporte de carga como apoyo y razón de ser el centro de acopio centroamericano.

También favorece a Panamá, su conformación geográfica que permite el traslado por carretera de un mar a otro en menos de una hora.

Entre los aspectos indirectos que inciden para que Panamá sea el centro de acopio, tenemos la gran cantidad de servicios y condiciones complementarias que ofrece la actividad comercial en Panamá, tales como la banca internacional, la multiplicidad de empresas aseguradoras, sistemas de comunicación internacional y local, moneda fuerte y estable, facilidades para transporte aéreo y marítimo, la vía interoceánica y muchos otros servicios.

- Ministerio de Planificación y Política
Económica (MIPPE)

Se efectuaron conversaciones con las unidades coordinadoras del Programa Económico y con centroamérica, en la Dirección de Planificación Económica y Social, en el Fondo de Preinversión y el Departamento de Cooperación Técnica Internacional.

Los Proyectos Puertos Verdes Panamá y Colón tampoco son conocidos en este Ministerio. En el Departamento de Cooperación Técnica Internacional existen programas conexos a estos proyectos, como son:

- Estudio de factibilidad del mejoramiento de la carretera Panamá y Colón, acordada entre el MOP y la Agencia de Cooperación Internacional del Japón, firmado el 10 de septiembre de 1972. La misión del Japón realizará el estudio de factibilidad.

- Programas de reformas del sector portuario, mediante la ejecución del proyecto, se elaborará un nuevo marco institucional y regulador de la autoridad portuaria nacional, que transferirá los servicios que se brindan en los puertos de Cristóbal y Balboa al sector privado, a través de un régimen de licencias y concesiones. Además se analizará y regulará el impacto ambiental de las operaciones en los puertos, se revisará las tarifas portuarias y se elaborará un plan maestro para nuevos sitios portuarios. Este programa es de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

3.2 Organizaciones Privadas

3.2.1 Grado de exteriorización

- Asociación Panameña de Exportadores (APEX).

La presidenta de APEX, recomendó entrevistarnos con el Presidente de la Cooperativa Agrícola Industrial, R.L., por ser este el grupo que dentro de este gremio se dedican a las actividades del agro.

Los representantes de esta Cooperativa informaron que actualmente no están exportando, y que entre sus planes está la creación de una Oficina de Información en Panamá, con una donación que están por recibir.

Tanto la APEX como la Cooperativa desconocían los planes de los Puertos Verdes de Panamá y Colón.

- Consejo Nacional de la Empresa Privada (CONEP, SIP, APEX).

En la reunión celebrada en Honduras en febrero del 92, estos grupos disertaron sobre la creación de Asociaciones y Consejos de Usuarios del Transporte de Carga Internacional, ya que dentro del marco del acuerdo de Luxemburgo, los países centroamericanos lograron que la Comunidad Europea estudiara y financiara varios proyectos encaminados a promover las exportaciones de los países de esta área y República Dominicana. Uno de estos proyectos era precisamente la creación de asociaciones y consejos de usuarios del transporte de carga internacional haciendo énfasis en los problemas del transporte marítimo en donde los países del área encuentran dificultades para exigirles a las autoridades nacionales responsables, operaciones portuarias más eficientes y a las navieras para que ofrezcan un buen servicio a tarifas razonables.



El IPCE, Institución rectora del Comercio Exterior de Panamá, conjuntamente con APEX-SIP, han iniciado gestiones para organizar una asociación de usuarios en Panamá.

- Grupos Exportadores

En entrevistas sostenidas con grupos exportadores como Agrogaricín, Unión de Cooperativas Panameñas para Exportadores (UCAPE), Agroexpo y otros, consideran en términos generales que las relaciones o mecanismos de exportación en el IPCE han mejorado y que informen a tiempo cualquier situación sobre exportación y las líneas navieras le realizan la labor del transporte desde el lugar de producción hasta el lugar de destino final. Estos grupos están exportando melones y sandías. De los Puertos Verdes de Panamá y Colón no tenían conocimiento, algunos consideraran que nos interesa por el momento el transporte a través del ferrocarril ya que sus productos pueden estar expuestos a malos manejos y perjudicar su presentación.

UCAPE considera que la creación de un centro de acopio debe darse si las exportaciones se canalizan hacia Europa.

Por su parte, la empresa exportadora de plátanos, ubicada en Puerto Armuelles, informó que han confrontado problemas con funcionarios estatales que no le han hecho expedito su manejo para las exportaciones.

- Líneas Navieras

Las líneas navieras que se visitaron fueron: Sea Board, CCT y Sea Land.

Los representantes de Sea Board también desconocen los Proyectos Puertos Verdes. Actualmente recogen los productos en los centros de producción hasta la bodega del consignatario, es decir, "casa a casa" y están exportando melones, sandías de las empresas Agroexpo, Agrogaricín, APEX, Tonosí Fruit, Cooperativa de Meloneros que adicionan zapallo, el año pasado exportaron cebolla de la Cooperativa Hortícola de Mercadeo de Boquete. A su vez, consideran que a las navieras se les debe otorgar la concesión de un centro de acopio.

El Gerente de CROWLEY CARIBBEAN TRANSPORT, INC (CCT), manifestó que es la primera noticia que tiene sobre los Puertos Verdes y pueden funcionar. Están exportando melones, plátanos, hame a través de contenedores y lo buscan en los centros de producción de los productores.

El centro de acopio si reduce costos y que funcione es factible, con un consorcio de empresas privadas con líneas navieras.

Los de Sea Land desconocían las referencias de los Puertos Verdes y están exportando melones, sandías, zapallo y plátano y en un futuro, naranja, pepino, otoo, yuca, piña. Buscan el producto en los lugares de acopio directo al Puerto de Coco Solo hasta el destinatario. Esta naviara forma parte del consorcio internacional Panamá Transshipment Center (PTC) que proyecta desarrollar un centro de trasbordo de carga en la Isla Telfers.

- Panamá Transshipment Center (PTC)

Este Consorcio Internacional presentó un proyecto para desarrollar en Panamá un centro de trasbordo de carga de contenedores en la Isla Telfers, en el terminal Atlántico del Canal, la expansión y rehabilitación del ferrocarril transistmico, la construcción de una carretera de peajes de cuatro vías entre Panamá y Colón y la instalación de un parque industrial.

Este consorcio lo integran firmas de Estados Unidos, Europa, Japón y Panamá, (H.L.M. S.A.) representado por el Ing. Roberto Moreno.

La serie de obras se ejecutarán en unos cinco años a un costo estimado de B/.600 millones.

Uno de los obstáculos sería la adjudicación de la estratégica Isla Telfers, ya que forma parte del área de operaciones de la Comisión del Canal.

En los proyectos a desarrollar no tienen contemplado espacio específico para productos agrícolas, no obstante, si estos llegan en contenedores, el manejo de estos se efectuará. En este consorcio estarán presentes 2 líneas navieras.

- Evergreen Line Corp.

Al igual que la PTC, esta firma taiwanesa, desea habilitar un complejo para transbordo de contenedores en la Isla Telfers y ha formulado solicitud al gobierno panameño para desarrollar el proyecto, pero la concesión de esta Isla depende para ambas empresas de la aprobación de los Estados Unidos, previsto que el terminal no interfiera con las operaciones del canal.

B. NIVELES DE EXPORTACION, VIAS Y DESTINO

Al analizar el comportamiento de las exportaciones panameñas en la década de los 80, más de 70% estuvieron dirigidos hacia los Estados Unidos y otros mercados como Europa, no han sido captados.

El Comercio Exterior se ha caracterizado por vender productos tradicionales (café, banano, azúcar y otros) y en comprar materia prima y productos manufacturados terminados. Por consiguiente, en los dos últimas décadas se ha promovido las exportaciones tradicionales y se ha despertado el interés para diversificar las exportaciones de nuevos productos.

No obstante, por restricciones arancelarias, precios, calidad, reglamentos fitosanitarios, impiden competir con nuestros productos con igualdad de condiciones con países desarrollados.

Europa ofrece oportunidad para expandir nuestras exportaciones no tradicionales, ya que las comunidades europeas permitirán la entrada de nuestros principales productos agrícolas y de pesca sin pagar derecho de aduana.

Por lo tanto se hace necesario incrementar las exportaciones, aprovechando el programa especial de cooperación que brinda la comunidad europea.

Los productos agrícolas que se están exportando son los tradicionales y no tradicionales, entre los que tenemos: banano, café sin tostar, azúcar cruda, sandía, melón, frutas frescas, zapallo, cebolla, legumbres y vegetales frescos, tubérculos, tabaco, flores y follaje entre otros.

Evaluando el global de las exportaciones del sector agropecuario, se percibe la importancia de este sector al reflejar en los años 1990 y 1991, unos B/.258.5 millones (80.5%) y B/.260.4 millones (76.2%), respectivamente del total de exportaciones realizadas en el país, que fueron de B/.321.2 millones y B/.341.8 millones en los años antes mencionados.

Se observa que las exportaciones de los principales productos agrícolas fueron de B/.172.7 millones y B/.159.8 millones en los años 1990 y 1991, representando el 53.8% y 46.8% del gran total de las exportaciones de bienes efectuadas a nivel nacional, lo que demuestra el alto grado de incidencia que estos productos presentan en el mercado de las exportaciones.

Las exportaciones están dirigidas hacia los mercados de Estados Unidos, Costa Rica, Nicaragua, Trinidad y Tobago, Jamaica, Guatemala, Colombia, El Salvador, Italia, Alemania, México, Brasil, Japón, Portugal, etc.

Los puertos utilizados para realizar estas exportaciones son los de Cristóbal, Balboa, Coco Solo y Bahía Las Minas y también, vía aérea las flores y follajes.

B. PROMOCION DE EXPORTACIONES

Para impulsar las exportaciones agrícolas en Panamá, es imprescindible implementar un proyecto activo, que actúe en forma exitosa, con incentivos que logren acrecentar e intensificar divisas al país, creando empleos y diversificar la producción.

1. Instituto Panameño de Comercio Exterior (IPCE)

El IPCE es la Institución gubernamental cuya responsabilidad principal es el fomento y diversificación de las exportaciones.

Los trámites de exportación de los productores agrícolas son los siguientes:

- I. Documentos necesarios:
 - Factura Comercial
 - Declaración de exportación
 - Certificado de origen
- II. El exportador presenta documentos en la ventanilla:
 - Se recibe la documentación, se revisa, se factura y se pasa a Cuarentena Agropecuaria.
- III. Cuarentena Agropecuaria:
 - Revisa, confecciona permiso de exportación de productos vegetales y sella.
- IV. Permisos Aduaneros:
 - Revisa la liquidación de exportación el resto de la documentación y sella permiso de salida.
- V. El IPCE
 - Revisa y sella la documentación: emite o refrenda el Certificado de origen, aprueba la exportación.
- VI. El exportador retira la documentación y puede embarcar.

2. Ministerio de Desarrollo Agropecuario (MIDA)

El MIDA como regente del sector agropecuario, requiere de medidas para dinamizar la actividad y entre ellos tenemos la política de exportaciones y se liberó al productor de gravámenes a la exportación en los siguientes términos:

- A principios del año 1992, se eliminan los permisos previos, tasas y gravámenes a los cafetaleros y se exportará sin cuotas ni timbres y se transfirió al IPCE los trámites de exportación.



- Mediante el Resuelto ALP-008 27 AON del 3 de abril de 1982, a los bananeros independientes se les uniformaron las tasas de exportación.
- Las exportaciones de hortalizas han sido liberadas de gastos y permisos previos.

Para promover las exportaciones, la Dirección Nacional de Agroindustrias del MIDA, confeccionó el "Manual para exportar productos agropecuarios", con miras a brindar a productores y agroindustriales la debida orientación en los aspectos más importantes para iniciarse en el proceso de agroexportación, al igual que los trámites y procedimientos en el proceso de exportación.

Así tenemos que algunos elementos a considerar para la exportación son los siguientes:

I. Leyes e incentivos:

- Ley No.108 del 30-12-74 que crea los certificados de abono tributario (CAT) para la promoción de productos no tradicionales de exportación y el fomento de empresas e industrias dedicadas a esta actividad.

Podrán acogerse a los beneficios de esta Ley, empresas cuyos productos de exportación tengan un contenido nacional mínimo de 20% en el costo de la manufactura o producción y contengan, por lo menos, un valor agregado nacional de 20% y las empresas cuyos productos de exportación tengan un contenido nacional mínimo de 10% en el costo de manufactura o producción, siempre y cuando se encuentren ubicados fuera del área metropolitana.

- Ley No.3 de 20-3-86 de incentivo para el fomento y desarrollo de la Industria Nacional y las exportaciones, involucrando a las manufactureras y de ensamblaje.
- Tratados Bilaterales de Libre Comercio e Intercambio preferencial suscrito entre Panamá y cada uno de los países centroamericanos.
- Iniciativa de la Cuenca del Caribe (ICC), donde E.U. adopta políticas que favorezcan a esta área mediante tratado de libre comercio para productos manufacturados.



Sistema Generalizado de Preferencias (SGP), se otorga desgravaciones a las importaciones procedentes de países en desarrollo.

II. Sistema de apoyo a la exportación:

Los productores o empresas deben tener conocimiento de la disponibilidad y costo del transporte interno y contenedores, crédito, empaque, infraestructura en puerto, empaque y apoyo de la informática.

III. El Mercado:

Conocimiento previo del mercado de destino y del futuro cliente, la demanda y su tendencia, nivel de competencia, regulaciones fitosanitarias y de aduana y los canales de comercialización.

IV. El Producto:

Ofrecer productos que interesen a los consumidores y que sean competitivos en calidad, precio y entrega. Determinar rentabilidad y los costos del producto y si el producto se incluye en el SGP o en la ICC.

V. El Transporte:

Los costos del transporte al puerto de destino.

VI. Embalaje:

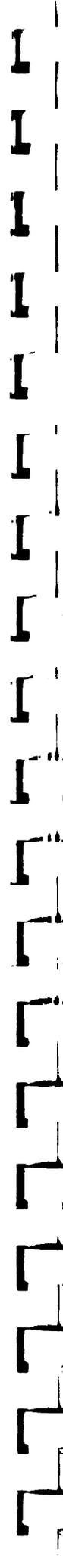
Trámite de solicitud de internación temporal de las cajas (importadas).

VII. Trámite y documentación en la importación.

Experiencia en pedidos, ofertas, transporte, costos.

VIII. Costo total de trámite para el exportador:

El costo total aproximado para efectuar una operación de embarque.



D. CONCLUSIONES

- Los Proyectos Puertos Verdes de Panamá y Colón fueron planteados en la estrategia agropecuaria 20-24 del MIDA y no se ha desarrollado ningún perfil o evaluación al respecto.
- Estos proyectos no son conocidos ni por las Instituciones gubernamentales ni por el sector privado.
- El Ferrocarril Nacional considera interesante estos proyectos porque ampliaría su marco de acción.
- En la Autoridad Portuaria Nacional el programa de privatización indica que los proyectos que se desarrollen como puertos o áreas de cargas contenerizadas, deben ser ejecutados por la empresa privada, vía concesiones.
- El sector público, privado y productores, deben reunirse para concretizar estos proyectos.
- Panamá ofrece ventajas para la instalación de un Centro de Acopio como son su configuración geográfica, la vía interoceánica, las comunicaciones con el resto de los continentes, el centro bancario y la moneda fuerte y estable entre otros.
- De realizarse los Proyectos Puertos Verdes, sería punto de apoyo para la creación del centro de acopio en nuestro territorio.
- Es urgente la necesidad de crear la Asociación y Consejo de Usuarios del Transporte de Carga.
- Se requiere dinamizar el crecimiento nacional vía una política de exportación más agresiva.
- Los grupos exportadores consideran que las relaciones o mecanismos de exportación han mejorado, pero debe existir mayor información sobre aspectos relacionados con la exportación, con un programa más agresivo para identificar ofertas exportables, promoción en los mercados internacionales y mayor divulgación por los medios de prensa.
- El sector estatal, productores y grupos exportadores, adolecen de un sistema de investigación y un centro de documentación con estadísticas e informaciones del mercado internacional a través de una red compartida de precios internacionales actualizados.

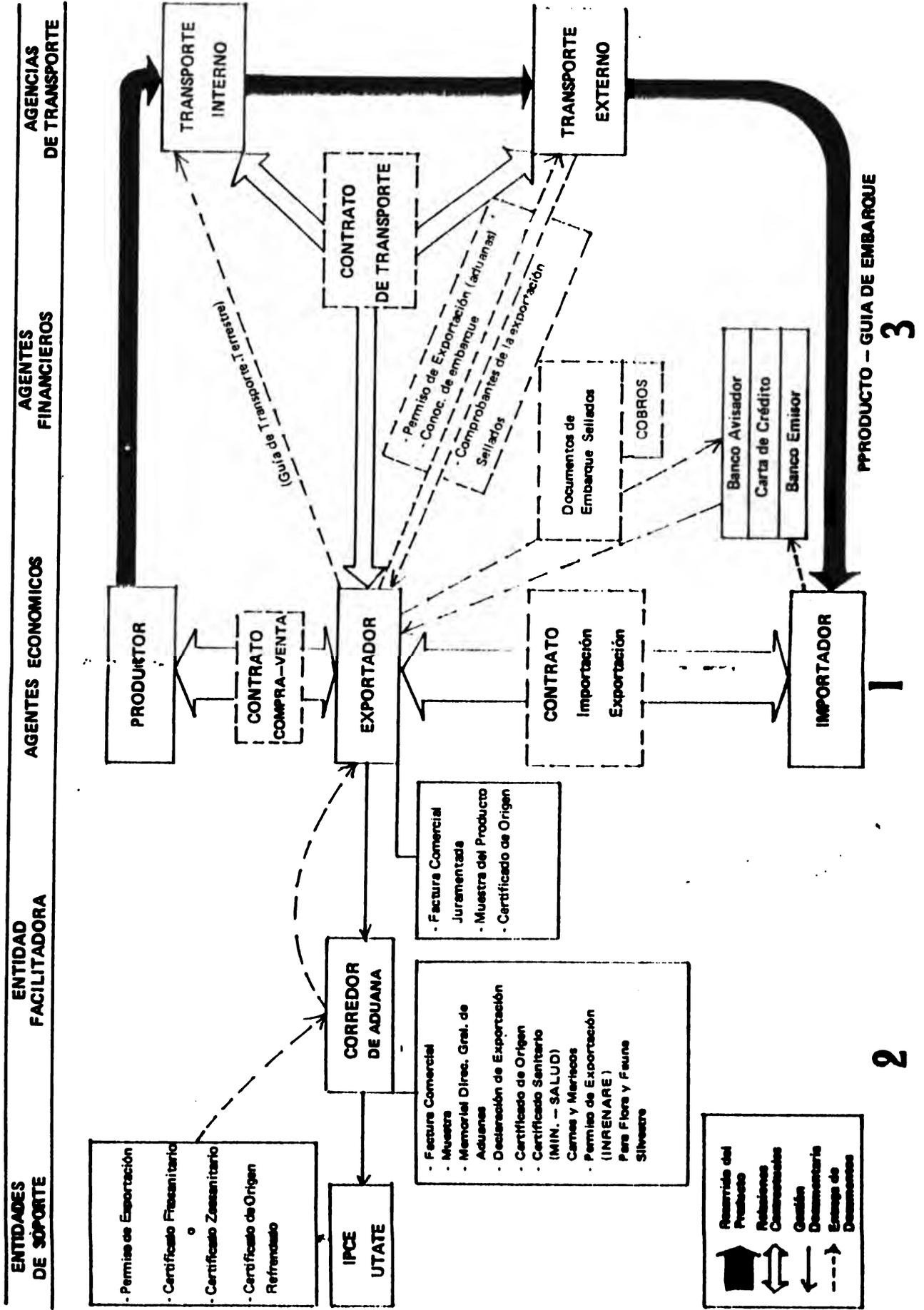


- Los productos agropecuarios en especial los agrícolas, presentan porcentajes significativos en las exportaciones al reflejar en los años 1990 y 1991 un 53.8% y 46.8%, respectivamente del gran total de las exportaciones de bienes realizados por nuestro país.

E. ANEXOS

- Cronograma de funciones y relaciones entre los principales actores del proceso exportador.
- Localización geográfica de la Isla Ielfera.
- Listado de entrevistas realizadas.
- Principales exportaciones no tradicionales de origen agropecuario, de exportaciones tradicionales y total de exportaciones de bienes realizadas en los años 1990 y 1991.
- Flujoograma de trámites de exportación.

FUNCIONES Y RELACIONES ENTRE LOS PRINCIPALES ACTORES DEL PROCESO EXPORTADOR





MINISTERIO DE DESARROLLO AGROPECUARIO

PRINCIPALES EXPORTACIONES NO TRADICIONALES DE ORIGEN AGROPECUARIO

	<u>1990</u> (en millones) \$	<u>1991</u> (en millones) \$
Pescados	11.3	11.3
Langostas	4.0	5.0
Otros crustáceos frescos, refrigerados o congelados	1.2	0.7
Sardinias	0.2	0.2
Leche evaporada	1.3	1.0
Leche condensada	3.4	3.0
Quesos	1.3	1.4
Flores	0.7	1.0
Legumbres	0.3	0.3
Frijoles rosados y pintos	0.4	0.2
Names	0.1	...
Plátanos	0.2	0.2
Cocos
Frutas frescas de clima tropical	2.8	6.3
Arroz sin cáscara	0.3	0.5
Té	1.4	0.8
Plantas o sus parte s/utilizar en medi- cinas o perfumes	0.2	---
Semillas, esporas y frutos p/siembra	---	0.3
Aceites de pescado	1.1	1.6
Crustáceos y moluscos no envasados	0.5	0.2
Melazas comestibles	0.06*	0.2
Manteca de cacao	0.3	...
Purés, concentrados tomate	1.7	1.0
Extractos o concentrados de frutas tropicales	2.1	1.2
Mayonesa	2.0	2.0
Salsa de tomate en puré o pasta	1.6	1.3
Ketchup	0.3	0.2
Las demás salsas	0.2	0.2
Jaleas de frutas tropicales	6.7	5.2

.../



Gelatinas y preparados especiales para budines y flanes	0.9	0.8
Condimento p/la preparación de embutido	1.4	2.1
Bebidas no alcohol, sin leche ni de frutas	0.1	2.1
Gomas de mascar/chiclets	0.9	1.4
Alcohol etílico sin desnaturalizar	1.2	---
Ron de caña	1.8	1.9
Alimentos preparados	0.8	0.5
Tabaco en rama	3.4	5.4
Cigarros, puros	0.2	0.5
Cigarrillos	0.3	...
Cueros y pieles	7.0	6.6
Madera en bruto	...	0.4
Madera aserrada	<u>0.5</u>	<u>0.2</u>
	64.1	69.3

*No se consideraron en la suma por no ser tan relevantes

...: Cifras no relevantes.

Fuente: Dirección de Estadística y Censo.
Contraloría General de la República.



INSTITUTO PANAMENO DE COMERCIO EXTERIOR FLUJORAMA DE TRAMITES DE EXPORTACION

DOCUMENTOS NECESARIOS	EXPORTADOR	L.P.C.E. VENTANILLA	CUARENTENA AGROPECUARIA	PERMISOS ADUANEROS	L.P.C.E.	EXPORTADOR
PRODUCTOS AGRICOLAS	-Factura Comercial -Declaración de Exportación -Certificado de Origen	Recibe Documentación Revisa, factura y la pasa a Cuarentena Agropecuaria	Revisa, Confirma Permiso de Expor- tación de Productos Vegetales y sella	Revisa la liquidación de Exportación y el monto de la documen- tación; sella permiso de salida.	Revisa y sella la Documentación; emite o refracta el Certificado de Ori- gen; aprueba la exportación.	RETIRA LA DOCUMENTA- CION Y PUEDE EMBARCAR
		Recibe Documentación, Revisa, Factura y la Pasa a Cuarentena Agro- pecuaria	Revisa, Sella y Confir- ma Permiso Zootecna- rio de Exportación	Revisa y sella la documentación; refracta el Certificado de Ori- gen; aprueba la ex- portación.		
		Recibe, revisa y factura, para la docu- mentación a cuaren- tena agropecuaria	Revisa declaración de exportación; sella permiso de salida	Revisa y sella la documentación, emite o refracta el Certificado de ori- gen. Aprueba la exportación.		
PRODUCTOS PECUARIOS	-Factura Comercial -Declaración de Exportación -Certificado de Inspección de Planta (Salud) o Certificado Médico Veterinario	Recibe Documentación, Revisa, Factura y la Pasa a Cuarentena Agro- pecuaria	Revisa, Sella y Confir- ma Permiso Zootecna- rio de Exportación	Revisa la liquidación de exportación y demás documentación, sella permiso de salida	Revisa y sella la documentación, emite o refracta el Certificado de Ori- gen. Aprueba la exportación.	RETIRA LA DOCUMENTA- CION Y PUEDE EMBARCAR
		Recibe, revisa y factura, para la docu- mentación a cuaren- tena agropecuaria	Revisa, sella y con- firma Permiso fitosanitario de exportación	Revisa declaración de exportación; sella permiso de salida		
		Recibe Documentación Revisa, Factura y la pasa a permisos aduaneros		Revisa la Declaración de Exportación y Demás Documentación, Sella Permiso de Salida		
PRODUCTOS MANUFACTURADOS	-Factura Comercial -Declaración de Ex- portación -Certificado de Origen	Recibe documentación, revisa y factura, para la documentación a permisos aduaneros		Revisa la Declaración de Exportación y Demás Documentación, Sella Permiso de Salida	Revisa y sella la documentación, emite o refracta el Certificado de Ori- gen. Aprueba la exportación.	RETIRA LA DOCUMENTA- CION Y PUEDE EMBARCAR
		Recibe documentación, revisa y factura, para la documentación a permisos aduaneros		Revisa la Declaración de exportación y el resto de la documentación, sella permiso de salida. Si es para E.U.A. emite para visa en la factura comercial.		
		Recibe la documentación, revisa y la pasa a permu- nos aduaneros		Revisa documentación de exportación; realiza inspección ocular en el mercado; sella permiso de salida		
PRODUCTOS TEXTILES	-Factura Comercial -Declaración de Ex- portación -Certificado de Origen	Recibe documentación, revisa y factura, para la documentación a permisos aduaneros		Revisa la Declaración de exportación y el resto de la documentación, sella permiso de salida. Si es para E.U.A. emite para visa en la factura comercial.	Revisa y sella la documentación, emite o refracta el Certificado de Origen. Aprueba la exportación.	RETIRA LA DOCUMENTA- CION Y PUEDE EMBARCAR
		Recibe la documentación, revisa y la pasa a permu- nos aduaneros		Revisa documentación de exportación; realiza inspección ocular en el mercado; sella permiso de salida		
		Recibe documentación, revisa y la pasa a permu- nos aduaneros		Revisa documentación de exportación y el monto de la documen- tación, sella permiso de salida		
CHATARRA	-Factura Comercial -Declaración de Expor- tación -Certificado de Origen -Acuerdo al D.E. No. 32 del 8 de Feb. de 1991	Recibe documentación, revisa y la pasa a permu- nos aduaneros		Revisa documentación de exportación; realiza inspección ocular en el mercado; sella permiso de salida	Revisa y sella la documentación, emite o refracta el Certificado de Origen. Aprueba la exportación.	RETIRA LA DOCUMENTA- CION Y PUEDE EMBARCAR
		Recibe documentación, revisa y la pasa a permu- nos aduaneros		Revisa documentación de exportación; realiza inspección ocular en el mercado; sella permiso de salida		
		Recibe documentación, revisa y la pasa a permu- nos aduaneros		Revisa documentación de exportación y el monto de la documen- tación, sella permiso de salida		
PRODUCTOS AL AMPAHO DE LOS TRATADOS BILATERALES	-Factura Comercial -Declaración de Expor- tación para tratados -Certificado de Origen	Recibe documentación, revisa y la pasa a permu- nos aduaneros		Revisa documentación de exportación; realiza inspección ocular en el mercado; sella permiso de salida	Revisa y sella la documentación, emite o refracta el Certificado de Origen. Aprueba la exportación.	RETIRA LA DOCUMENTA- CION Y PUEDE EMBARCAR
		Recibe documentación, revisa y la pasa a permu- nos aduaneros		Revisa documentación de exportación; realiza inspección ocular en el mercado; sella permiso de salida		
		Recibe documentación, revisa y la pasa a permu- nos aduaneros		Revisa documentación de exportación y el monto de la documen- tación, sella permiso de salida		

ENTREVISTAS REALIZADAS

MINISTERIO DE DESARROLLO AGROPECUARIO (MIDÁ)

- Ing. Mario Etchelecu, Asesor
- Ing. José Franco, Director Nacional de Planificación Sectorial

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (MOP)

- Ing. Jesualda de Sánchez, Directora Nacional de Transporte Terrestre

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL (APN)

- Ing. Rubén A. Reyna, Director de la Oficina de Reforma.
- Ing. Yariela Gallegos, Directora de Servicios Portuarios.
- Ing. Melva de Watson, Sección de Puertos Internacionales.
- Lic. Rodolfo Díaz, Sub Director de Planificación.
- Lic. Constancia Thomas, Jefa del Departamento de Mercadeo
- Lic. Ana María de Reyes, Analista de Mercadeo.

MINISTERIO DE PLANIFICACION Y POLITICA ECONOMICA (MIPPE)

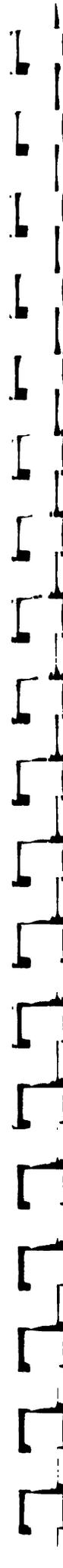
- Ing. Rolando Tovar, Fondo de Preinversiones
- Lic. Hernán Arboleda, Unidad de Programa Económico.
- Lic. José Díez, Unidad de Programa Económico
- Lic. Carlos Sánchez, Departamento de Cooperación Técnica Internacional.
- Lic. Nubia de Jarpa, Directora de Planificación Económica y Social.
- Lic. Francisco Matos, Unidad de Coordinación Centroamericana.

INSTITUTO PANAMEÑO DE COMERCIO EXTERIOR (IPCE)

- Lic. Eucaris Ducasa, Directora de Promoción de Exportación.
- Lic. Nilsa de Caballero, Dirección de Promoción de Exportación.
- Lic. Dorian Ríos, Dirección de Promoción de Exportación.

FERROCARRIL NACIONAL

- Ing. Jorge Morales, Director General
- Lic. Rosa Idalia Castillo, Directora de Planificación.



ASOCIACION PANAMENA DE EXPORTADORES (APEX)

- Lic. Luz String, Presidenta

AGROGARICIN

- Ing. Damaris Chea

UNION DE COOPERATIVAS PANAMENAS PARA EXPORTACION (UCAPE)

- Lic. Benigno Pérez

AGROEXFO

- Ing. Calixto Him

ALIMENTOS SUPERIORES, S.A.

- Ing. Victoriano Araúz Cocherán

SEA BOARD

- Lic. Bernard Leen Cheen

CCT

- Sr. Luis Hernández Otano

PTC

- Lic. Roberto Moreno

EVERGREEN

- Srta. Mara Villalba.

COOPERATIVA AGRICOLA INDUSTRIAL, R. L.

- Lic. Eduardo Tribaldos



