

**PLAN DE OPERACIONES
PANAMÁ
APOYO AL PLAN NACIONAL DE LOGÍSTICA DE PANAMÁ (PN-T1108)**

I. INFORMACIÓN BÁSICA

▪ País/Región:	Panamá
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al Plan Nacional de Logística de Panamá
▪ Número de CT:	PN-T1108
▪ Nombre del Préstamo/Garantía Asociado:	No aplica
▪ Número del Préstamo/Garantía Asociado:	No aplica
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Juan Manuel Leño, Jefe de Equipo (TSP/CPN); Pablo Guerrero, Isabel Granada, Alejandra Caldo, María Romero (INE/TSP); Sofía Fallas (TSP/CCR); y María Landazuri-Levey (LEG/SGO)
▪ Fecha de autorización del abstracto de CT:	28 marzo 2013
▪ Donantes que proveerán financiamiento:	<i>Regional Infrastructure Integration Fund</i> (MFR)
▪ Beneficiario:	Gobierno de Panamá (GdP) y organismos públicos panameños responsables de desarrollar y operar la infraestructura logística
▪ Agencia Ejecutora y nombre de contacto:	El Banco Interamericano de Desarrollo (BID/Banco) a través de INE/TSP
▪ Tipo de producto de la CT:	Apoyo al cliente
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$450.000,00
▪ Contrapartida local:	US\$100.000,00
▪ Periodo de desembolso:	18 meses
▪ Fecha de inicio requerido:	1 de agosto 2013
▪ Tipos de consultores:	Consultores individuales y firmas consultoras
▪ Unidad de preparación:	INE/TSP
▪ Unidad responsable de desembolso:	INE
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	Sí
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Sector Prioritario GCI-9:	Con esta CT se propone alcanzar la prioridad sectorial de instituciones para el crecimiento y bienestar social.

II. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

- 2.1 El Producto Interno Bruto (PIB) de Panamá ha crecido a un promedio de 8,8% en los últimos cinco años, registrando 10,7% en 2012, lo que representa una aceleración respecto a los años precedentes. Este ritmo de crecimiento está marcado por el sector servicios, el cual contribuye con el 81% del PIB, y dentro de éste, el sector de transporte y logística es el de mayor importancia del país gracias a la actividad que genera el conglomerado en torno al Canal de Panamá. Este sector ha crecido a un ritmo promedio del 9,2% desde 2006 aportando en 2011 el 24,3% del PIB del país¹ e incrementando su participación al PIB en 4 puntos porcentuales.
- 2.2 Los indicadores de competitividad internacional (el Índice de Desempeño Logístico, el Informe *Doing Business*, el Informe de Competitividad Mundial y el

¹ Fuente: Extraído del IDEC por el consultor responsable del estudio “Análisis, Estrategia e Instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica” financiado por el Banco a través de la CT Regional ATN/OC-12495-RG. 2012

Enabling Trade Report del Foro Económico Mundial) muestran que Panamá se encuentra entre los países más competitivos y logísticamente más desarrollados de la región. No obstante, cuando se lo compara con los líderes mundiales aparecen brechas por salvar. Si bien el país ha mejorado su índice de conectividad marítima ganando una posición entre 2009 y 2011, ha perdido siete posiciones en el ranking del Índice de Desempeño Logístico (*Logistics Performance Index*, LPI) y el Índice de Facilitación Comercial² (*Enabling Trade Index*, ETI); en el LPI de 2012 Panamá pasó a la posición 61, contra la posición 54 que detentaba en el 2007. El ETI cayó de la posición 53 a la 60 en el mismo periodo.. Todo lo anterior permite subrayar que resta por realizar un esfuerzo en el mercado tradicional de la oferta logística del país, su sector portuario y los servicios auxiliares así como en las instituciones que los organizan.

- 2.3 Por otra parte, los sectores productivos de bienes, en particular de productos perecederos para la exportación regional y extraregional y el mercado doméstico, generadores de actividades logísticas y actividades de transporte tienen un peso relativamente pequeño en la contribución al PIB. En el año 2011 la contribución de los sectores agropecuario y manufacturero fue de apenas 3,8% y 5,3%, respectivamente. El estudio de logística de cargas en Mesoamérica en ejecución actualmente³ y financiado por el Banco, ha identificado que en Panamá los usuarios domésticos panameños adolecen de una falta de servicios logísticos de calidad y que en muchos casos los pequeños exportadores deben hacer uso de las instalaciones portuarias en Costa Rica en vista de la imposibilidad de acceder a las facilidades logísticas y de transporte del conglomerado del Canal de Panamá. A esto se suma una muy débil oferta de servicios logísticos de valor agregado que contribuyan a mejorar la competitividad de la producción agrícola y la manufactura panameña.
- 2.4 En este contexto, el sector de logística de cargas se enfrenta a un desafío a corto plazo en Panamá: alcanzar una coordinación efectiva y eficiente de las agencias públicas vinculadas al tema logístico en el país a la par que se reduce la congestión del sistema portuario, producto de las elevadas tasas de crecimiento de los últimos años. El reto para Panamá es capturar valor a través de operaciones logísticas de valor agregado y del enorme flujo de mercancías que usan las instalaciones del país. Además, el país debe satisfacer las necesidades de su sector productivo, que impacta positivamente en la generación de empleo y en la redistribución de la riqueza nacional.
- 2.5 La multiplicidad de actores implicados en los temas de logística pone de relieve la importancia de generar un marco institucional que asegure el diálogo continuo entre los actores públicos y privados y los distintos niveles de gobierno con el fin de que las políticas, planes y proyectos se articulen adecuadamente y respondan a las necesidades reales de los usuarios. Para lograr un posicionamiento competitivo en el mercado nacional e internacional, Panamá necesita organizar una

² Fuente: Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica. *Advanced Logístis Group* (ALG), para el Banco. En elaboración.

³ Análisis, estrategia e instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio en Mesoamérica. Op. citada.

institucionalidad logística que concretice los esfuerzos iniciados por los sectores público y privado. De forma específica estos esfuerzos iniciales son, en primer lugar, la creación del Gabinete Logístico (GL) mediante el Decreto Ejecutivo 90 firmado por el Presidente de la República el 18 de mayo de 2012, y una estructura político-administrativa intergubernamental para idear un plan maestro marítimo y logístico, coordinar una estrategia de desarrollo logístico nacional; en segundo lugar se encuentra la iniciativa del sector privado en crear el Consejo Empresarial en Logística (COEL) para coordinar a los gremios más importantes del sector y tener una posición común del sector privado. De parte del sector público la CT contribuiría a implementar la totalidad de la estructura prevista en el Gabinete Logístico haciendo los ajustes que sean pertinentes.

- 2.6 El recién creado Gabinete Logístico tiene previsto varios niveles de coordinación y decisión: un nivel Ejecutivo o de decisiones de alto nivel a nivel gubernamental; un nivel Coordinador de ejecución entre los agentes públicos y que garantiza los vínculos con el sector privado, y el cual está a cargo de la Secretaría Ejecutiva a ser creada; un nivel Operativo que se encarga de dar seguimiento a las acciones acordadas; y un nivel Consultivo o experto que asiste técnicamente el trabajo de los otros niveles. En lo inmediato, el MICI ha creado en el nivel coordinador, una instancia funcional, el Consejo Logístico Nacional, para iniciar el diálogo estructurado con el sector privado y ha instalado mesas de trabajo en las áreas de Infraestructura, Procesos de Comercio Exterior, Recursos Humanos e Innovación, Servicios Logísticos y Legal. Dichos grupos de trabajo han expresado su acuerdo de recomendar a los niveles decisorios que, habida cuenta de la contribución de la logística de cargas a la economía nacional, la Secretaría Ejecutiva se ubique a nivel de la Presidencia de la República a fin de facilitar la toma de decisiones y la capacidad financiera requeridas para agilizar las acciones que se acuerden. Dada la cercanía del fin de período de gobierno, se considera que debe adoptarse una figura transitoria y dejar preparado el proyecto de la nueva entidad para su adopción por parte del futuro Gobierno.
- 2.7 El acceso limitado a recursos y conocimientos especializados necesarios para diseñar e implementar reformas institucionales de largo plazo en el sector logístico panameño, y la necesidad de revisar el marco jurídico que respalde estas iniciativas, hace necesaria la intervención del Banco. Si bien Panamá cuenta con amplia experiencia en la prestación de servicios logísticos auxiliares a la actividad portuaria y aeroportuaria, así como una oferta diversa de servicios de distribución que se brindan en la Zona Libre de Colón, el reto del país consiste en generar las condiciones necesarias para el surgimiento de una oferta de valor agregado que permita capitalizar las enormes inversiones realizadas para facilitar el tránsito internacional y generar empleo y riqueza local. Esta experticia está ausente en el país y en tal sentido el GdP ha solicitado apoyo al Banco a través de asistencia técnica para elaborar programas de reforma a mediano y largo plazo que permitan el cambio de orientación estratégica de la oferta de servicios logísticos, y crear un equipo técnico especializado en la secretaría que esté a dedicación integral en torno a un esquema institucional a definir con apoyo de la Cooperación Técnica (CT) que sea sólido, de alto nivel y sostenible.

- 2.8 El objetivo de esta CT es fortalecer la capacidad institucional del sector logístico del GdP, mediante la estructuración de una Secretaría Técnica Logística (STL), el apoyo a la definición de la Agenda Nacional, teniendo en cuenta los insumos técnicos e institucionales necesarios para el desarrollo de Panamá como centro logístico global y la coordinación con los actores implicados en la logística a nivel nacional. Complementariamente se fortalecerán las capacidades de las instituciones relevantes de los sectores público y privado para implementar la estrategia y coordinar y generar consenso sobre la forma más eficiente de intervención.
- 2.9 Esta operación es consistente con el Plan Estratégico de GdP, que entre sus objetivos generales propone transformar a Panamá en centro logístico mundial con una oferta de servicios logísticos de valor agregado de clase mundial. La estrategia del Banco para el país contempla mejorar la efectividad de las acciones dirigidas a mejorar el área de competitividad, entre ellas transporte y logística. En relación a las prioridades sectoriales, el proyecto responde a dos de las prioridades institucionales estratégicas del Banco (GCI-9): i) infraestructura para la competitividad y el bienestar social; e ii) integración internacional competitiva a nivel regional y mundial. La operación también se enmarca dentro de la estrategia institucional del Banco, definida en el Noveno Aumento General de Capital, en el sector de instituciones para el crecimiento y bienestar social, que promueve el desarrollo de instituciones sólidas y eficaces como factor decisivo para el desarrollo de un país.
- 2.10 Actividades realizadas por el Banco: en logística de carga el BID cuenta con experiencias apoyando la realización de estudios como lo es el “Análisis de la logística de carga y facilitación comercial en Mesoamérica y El Caribe”; apoyo en el desarrollo de Sistema Nacional de Plataformas Logísticas en México; apoyo en el desarrollo e implementación del Observatorio Mesoamericano de Transporte de Carga y Logística; así como de planes nacionales de transporte y logística para Paraguay, Colombia, Perú y Uruguay.

III. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTIVIDADES/COMPONENTES

- 3.1 **Objetivo:** el objetivo de la CT consiste en fortalecer la capacidad institucional del sector logístico del GdP, mediante la estructuración legal, técnica e institucional de una Secretaría Técnica Logística (STL) que apoye tanto a la coordinación y el diálogo entre actores públicos y privados requeridos para la de la Agenda Nacional, como a la implementación de Agenda, tomando en cuenta los insumos técnicos e institucionales necesarios para el desarrollo de Panamá como centro logístico global. De forma específica, la CT apoyará en la elaboración los Términos de Referencia (TdR) necesarios para llevar a cabo estudios de componentes específicos del sistema logístico nacional, así como en la ejecución de actividades que permitan resolver problemas puntuales e identificar el alcances de estudios de mayor complejidad definidos como prioritarios. Igualmente, apoyará actividades de asistencia técnica puntual de apoyo al diálogo y el consenso entre actores públicos y privados.
- 3.2 **Componente 1. Fortalecimiento Institucional del Gobierno Nacional a través de una Secretaría Técnica de Logística.** La CT apoyará la estructuración de una STL mediante el financiamiento de un equipo técnico de consultores que brindará

asistencia técnica al personal actualmente asignado del Ministerio de industria y comercio, con el fin de permitir el correcto funcionamiento de la STL y la transferencia de conocimientos. El equipo de consultores en mención estará constituido por un coordinador y especialistas en los siguientes campos: i) logística; ii) Sistemas de Información Geográfica (SIG); iii) facilitación del comercio; iv) transporte; v) recursos humanos, capacitación e innovación; y vi) asuntos legales e institucionales. Las tareas a cargo de la STL serán: i) coordinar el trabajo de las mesas de trabajo del Consejo Logístico Nacional, ii) recopilar planes, programas y actividades de diversas agencias y coordinar con las mesas de trabajo la elaboración y actualización de los planes de trabajo de cada mesa y la agenda de logística de cargas como un todo; iii) coordinar que las recomendaciones de las mesas sean presentadas al Consejo Logístico Nacional, y que éste a su vez eleve al GL los acuerdos alcanzados; iv) coordinar que las instituciones responsables ejecuten, en función de sus competencias, las decisiones tomadas por el GL y los acuerdos de las mesas respecto a mejoras de carácter operativo; v) implementar un sistema de monitoreo para hacer seguimiento a la implementación de los planes de trabajo; vi) definir y recopilar datos de desempeño fronterizo, portuario, aeroportuario y de exportación; e vii) implementar un sistema de monitoreo y control que permita hacer seguimiento a la implementación de la agenda nacional y los planes de trabajo. La secretaría será adscrita en el corto plazo al MICI pero el GL desea contar con elementos para reflexionar si a futuro la misma debe constituir una entidad aparte o eventualmente adscribirse a otro organismo, lo cual dependerá de la complejidad de los elementos que surjan de los planes de trabajo de las mesas y la competencia de las instituciones panameñas implicadas en ejecutar los elementos de carácter transversal. En tal sentido, se ha contemplado igualmente la realización de un estudio de viabilidad institucional de la secretaría que permitirá proveer alternativas al GL para su decisión.

- 3.3 **Componente 2. Estudios y asistencia técnica.** Este componente financiará la elaboración de los TdR para la contratación de estudios así como análisis puntuales identificados por las mesas de trabajo y que permitan identificar acciones inmediatas de bajo costo y sirvan a la vez de base para la definición de alcances de estudios más complejos, a saber: i) TdR para localización y factibilidad de una zona de actividad o parque logístico y alcances del Plan Maestro de Infraestructura logística nacional; ii) una auditoría de procesos en nodos de comercio exterior, a ser realizado con apoyo de actores locales (universidades y sector privado) para identificar restricciones operacionales que puedan ser resueltas en el corto plazo y que identifique los alcances de estudios futuros integrarán el componente facilitación comercial, tales como el plan de trazabilidad, sistemas de calidad de comunidades logísticas, identificación indicadores de desempeño logístico a ser monitoreados regularmente, entre otros; iii) la revisión de los compromisos de los concesionarios de instalaciones portuarias y aeroportuarias en lo que concierne las inspecciones aduaneras y el desempeño de tales funciones y recomendaciones sobre mejoras a incluir en los contratos para hacer cara al aumento de la demanda; iv) la actualización de necesidades de capacitación en logística de cargas mediante encuestas puntuales,

diseño de un programa piloto de formación impartida a través de entes privados, y elaboración de los TdR de un plan nacional de capacitación y certificación que se corresponda con las necesidades de posicionamiento estratégico de los servicios de valor agregado que se desean desarrollar; y v) los TdR de un plan de gestión de tráfico de carga en las zonas urbanas del área de influencia del complejo del Canal de Panamá. Los TdR de los estudios prioritarios de corto plazo se incluyen como Anexo I.

- 3.4 **Componente 3. Talleres y seminarios de apoyo al consenso público-privado.** El objetivo de este componente consiste en apoyar la difusión de conocimientos y buenas prácticas que sirvan de soporte a la decisión del GL, del CLN y las mesas de trabajo a través de talleres y seminarios. Entre los temas estarían incluidos: ejemplos de estrategias nacionales en sistemas de logística de cargas, sistemas de trazabilidad, sistemas comunitarios, planes de infraestructura logística, planes de servicios logísticos, entre otros. Para ello se financiarán talleres, seminarios, actividades de asistencia técnica, intercambios profesionales y otras actividades o herramientas de aprendizaje.
- 3.5 La actividad contempla: i) talleres y seminarios de buenas prácticas; ii) la contratación de consultores que brinden asistencia técnica y/o faciliten los eventos y las actividades de generación de consenso que deriven de los talleres y de los planes en elaboración; y iii) los viajes de los beneficiarios de los países para la generación de consensos regionales, la cooperación horizontal y otros dirigidos a fortalecer las buenas prácticas.
- 3.6 Supervisión: El Banco llevará a cabo la supervisión de actividades administrativas, de control y aseguramiento de la calidad en carácter de Organismo Ejecutor de la CT, bien sea directamente a través del personal que el Banco asigne para estas labores o consultores que contrate. Este rubro será cubiertos con fondos de la CT.
- 3.7 Resultados esperados. El principal resultado esperado de esta CT es el fortalecimiento de la institucionalidad del país en lo que respecta a la capacidad de promover y monitorear el desarrollo del sector.
- 3.8 La tabla a continuación muestra los productos y resultados esperados de la CT.

Tabla 1. Resultados esperados

Componente		Indicadores de producto	Línea de base	Meta final	Resultados esperados
1	Fortalecimiento institucional a través de una STL	- Contratación de coordinador de equipo	0	1	La STL cuenta con RRHH calificados en áreas de logística de cargas y facilitación
		- Contratación de equipo técnico	0	1	
		- Plan de trabajo de secretaría consolidado en base a planes de las mesas público/privadas	0	1	Se define el alcance de la STL y comienza operaciones previo a su constitución oficial. La STL se destaca como el ente de implementación de los acuerdos de los sectores público y
		- Sistema de seguimiento de planes y acciones a cargo de otras instituciones	0	1	

					privado
		- Reuniones regulares de las mesas de coordinación público privadas	3	20	La STL se consolida como el ente de discusión técnica y de coordinación en el sector
2	Estudios y supervisión	- Informe de recopilación de planes, programas y actividades	0	1	
		- Auditoría procesos Comercio Exterior de Panamá (COMEX)	0	1	Se identifican las debilidades en procesos de Comercio Exterior y áreas de intervención potenciales
		- Encuesta necesidades de capacitación	0	1	Se cuenta un programa piloto diseñados para implementar modalidades de capacitación eficientes para cubrir el déficit actual
		- TdR para desarrollo de estudios del componente de infraestructura	0	3	Se cuenta con la definición de alcances de los estudios para definir elementos clave de diseño, implementación y operación del componente de infraestructura
		- Informe revisión desempeño inspecciones en contratos concesión	0	1	
3	Talleres y seminarios de apoyo al consenso público-privado	- Expertos para talleres y seminarios de buenas prácticas	0	7	Se eleva el nivel técnico del diálogo público privado a través de asistencia técnica y difusión de buenas prácticas
		- Viajes de funcionarios a eventos de coordinación regional	0	8	

IV. PRESUPUESTO INDICATIVO

- 4.1 El presupuesto de la CT será de US\$550.000, de los cuales US\$450.000 serán provistos por el Banco y US\$100.000 serán provistos por la contraparte en especie. La distribución de costos se presenta en el siguiente cuadro, véase presupuesto detallado [aquí](#).

Tabla 2. Distribución de costos

Componente	Descripción	BID (US\$)	Contrapartida (US\$)	Total (US\$)
1	Fortalecimiento de la capacidad institucional del sector público	193.000	43.600	236.600
2	Estudios y supervisión	176.500	35.900	212.400
3	Difusión y generación de consenso	30.400	20.500	50.900
Seguimiento, evaluación y supervisión		50.100	-	50.100
Total		450.000	100.00	550.000

V. AGENCIA EJECUTORA Y ESTRUCTURA DE EJECUCIÓN

- 5.1 **Organismo Ejecutor (OE).** A solicitud del beneficiario el Banco, a través de la División de Transporte (INE/TSP), será el ejecutor de la CT (Habida cuenta de la

proximidad de cambio de Gobierno y la constatación de la escasa experiencia en el área para seleccionar expertos adecuados para la ejecución de la CT). El Banco realizará las contrataciones de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores (Documento GN-2350-9). INE/TSP actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB) de esta contratación, y como tal, estará encargada de la contratación de firmas consultoras y/o consultores individuales (preparación y la publicación de solicitudes de expresiones de interés, preselección de firmas, elaboración de la lista corta, pedido de propuestas, análisis y evaluación de las propuestas y negociación del contrato), y del seguimiento administrativo de la contratación (autorización de solicitudes de pago y manejo de los fondos). INE/TSP junto con CID/CPN serán responsables de la administración del programa. El Plan de Adquisiciones (PA) se incluye como Anexo III.

- 5.2 El Banco a través de INE/TSP seleccionará y contratará los consultores que llevarán a cabo las actividades referentes a esta operación y entregará oportunamente al GL los productos desarrollados.
- 5.3 Para efectos de la ejecución, se ha acordado con la que la supervisión de la CT se llevará a cabo a través del equipo del Banco y consultores que apoyarán al equipo de la contraparte del Gabinete Logístico en la definición y seguimiento al trabajo que realicen las firmas consultoras contratadas a través de la CT. La operación también estipula la existencia de expertos puntuales en logística ampliamente reconocidos que brindarán asistencia técnica y orientación estratégica durante la ejecución de la CT, garantizando la integración de los estudios en el marco de un plan nacional.
- 5.4 **Periodo de ejecución y calendario de desembolsos.** El periodo de ejecución será de 16 meses y los desembolsos se realizarán en un periodo de 18 meses.
- 5.5 Las agencias gubernamentales de Panamá asistirán a INE/TSP en: i) la elaboración de los TdR para la contratación de los servicios de consultoría; ii) la revisión de las propuestas técnicas; iii) el seguimiento y la supervisión de los estudios y productos contratados, asegurando que cumplan los lineamientos de los gobiernos; y iv) la coordinación de las actividades locales requeridas para la realización de talleres y otros eventos de concertación y difusión requeridos para definir y aprobar la estrategia y la agenda nacional en logística de cargas.

VI. RIESGOS DEL PROYECTO

- 6.1 El principal riesgo del proyecto en la naturaleza transversal del sector y a las múltiples agencias públicas y privadas que deben participar en la generación de consensos y la toma de decisiones. De parte del sector público las agencias con responsabilidades en aspectos que conciernen a la logística de cargas no tienen relaciones de subordinación con el MICI, lo cual no obstaculiza el trabajo de creación de consensos y definición de planes de trabajo establecido en el Decreto Ejecutivo 90 del 18 de mayo de 2012 en el que se crea el GL, pero puede mostrar sus debilidades al momento de ejecutar acciones de naturaleza transversal. Este riesgo está mitigado en el corto plazo con las mesas de trabajo y a largo plazo

- mediante la implementación de los resultados del estudio de viabilidad institucional a ser ejecutado con recursos de la CT que generará alternativas de inserción de la STL a futuro que estén en concordancia con el alcance de la estrategia nacional y el marco legal e institucional panameño.
- 6.2 De parte del sector privado, existen igualmente numerosas cámaras con implicaciones en el sector. Este riesgo se ha reducido con la creación del COEL y la participación de las cámaras individualmente está garantizada a través de las mesas de trabajo creadas para generar consensos a nivel operacional entre actores públicos y privados.
- 6.3 Por otra parte, un factor que determinará el éxito del proyecto es contar con recursos humanos altamente capacitados e identificados con el proyecto como contraparte en el GdP, los cuales participarán activamente en la preparación y ejecución de proyectos previstos en la CT, quienes con la asistencia técnica de los consultores contratados a través de la CT fortalecerán la institucionalidad necesaria para asegurar la sostenibilidad, para lo cual el Gobierno podrá reasignar o abrir posiciones nuevas para la STL, por lo que deberá considerar los recursos de su presupuesto ordinario.
- 6.4 Finalmente, la sostenibilidad del equipo de proyecto y del esfuerzo como un todo requerirá de voluntad política del GdP, en términos de colaborar oportunamente y con la prioridad requerida para avanzar en los plazos previstos en los planes de trabajo y de manera flexible hacia la obtención de los objetivos de la CT y de la iniciativa en su globalidad. El componente 2 de la CT permitirá mitigar este riesgo al promover la coordinación interinstitucional y con el sector privado, lo cual redundará en la credibilidad y por ende la sostenibilidad de la Secretaría en el futuro.

VII. SALVAGUARDIAS AMBIENTALES

- 7.1 Esta CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por estar limitada a la contratación de servicios de consultoría. Según la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas del Banco (OP-703), la categoría de esta operación es “C”. (Reporte de los Filtros de salvaguardas ambientales [aquí](#))

VIII. EXCEPCIONES A LAS POLÍTICAS

- 8.1 No se identificaron excepciones a las políticas del Banco.

VIII. ANEXOS

- Anexo I Términos de referencia (IDBDocs #37785691).
Anexo II Plan de adquisiciones (IDBDocs #37785704).
Anexo III Carta de solicitud del gobierno (IDBDocs #37785711).

TÉRMINOS DE REFERENCIA

A. TdR Consultoría de apoyo a la Coordinación de las Mesas de Trabajo del CNL, Panamá

I. Antecedentes

El Gabinete Logístico (GL) de Panamá fue creado el 18 de mayo de 2012 con el fin de llevar a cabo las acciones requeridas para posicionar el país como un Centro de Desarrollo Logístico Internacional. El objetivo principal del Gabinete Logístico consiste en “integrar los diferentes planes, programas y metas de los diversos entes gubernamentales, en coordinación con el sector privado, para la elaboración y ejecución de un Plan Maestro que promueva a la República de Panamá como un Centro de Logística Internacional para el comercio global”.

La creación del GL es un paso importante en la definición de una estrategia a largo plazo en logística de cargas para el país.

La coordinación con el sector privado está prevista en el Decreto de creación del GL en el nivel coordinador, en el cual existirá una Secretaría Ejecutiva. El GL ha creado una instancia funcional denominada el Consejo Nacional de Logística (CNL) que lidera el Ministerio de Comercio e Industria (MICI) con el fin de interactuar con el sector privado, el sector académico y otros miembros de la sociedad civil cuya participación regular o eventual se considere necesaria para el logro de los objetivos. Los participantes son:

- Autoridad de Aeronáutica Civil
- Autoridad del Canal de Panamá
- Autoridad Nacional de Aduanas
- Autoridad Marítima de Panamá
- Cámara Marítima de Panamá
- CAPATEC
- Centro Nacional de Competitividad
- Georgia Tech
- Maersk Line
- Manzanillo International Terminal
- MICI
- Ministerio de Obras Públicas
- MITRADEL
- Panama Ports Company
- SENACYT
- UTP

El objetivo del CNL consiste en integrar al sector público y privado para obtener retroalimentación en temas logísticos y proponer acciones concretas a tomar por el GL.

El CNL ha decidido crear mesas de trabajo temáticas para comenzar a discutir los temas de relevancia nacional. Las mesas de trabajo (infraestructura, servicios, procesos, recursos humanos e innovación, marco legal e institucional, financiamiento, observatorio y estadísticas) tienen los objetivos siguientes:

- Informar sobre la situación y evolución de los temas principales
- Emitir opiniones sobre los distintos temas, problemas y estrategias
- Generar recomendaciones a nivel técnico para su evaluación por las instancias decisorias

La Secretaría Ejecutiva del GL debe a futuro coordinar el trabajo de las mesas. La creación de esta secretaría contará con el apoyo del BID a través de la Cooperación Técnica PN-T1108. Entre tanto, el MICI desea contar con el apoyo de un consultor que brinde asistencia técnica al ministerio en la coordinación del trabajo de las mesas que comenzarán a discutir los temas clave en muy corto plazo. El

consultor debe apoyar igualmente en la preparación de información necesaria el enlace con el Banco en lo requerido para la adecuada la ejecución la CT, en particular en lo que se refiere a las actividades de contraparte de las consultorías que se ejecuten.

II. Objetivos

Brindar asistencia técnica al MICI en la coordinación del trabajo de las mesas de trabajo del CNL y complementariamente brindar apoyo en la preparación de actividades requeridas para iniciar la ejecución de la CT no reembolsable de apoyo a la creación de la Secretaría Técnica del GL de Panamá.

III. Alcance

La actividad consiste en la contratación de un servicio de asistencia técnica al trabajo del CNL y la ejecución de la futura CT.

IV. Metodología y principales actividades

Las actividades de los servicios son:

1. Coordinación del trabajo de las mesas de trabajo del Consejo Nacional Logístico

El consultor apoyará en la coordinación del trabajo del CNL, en particular:

- Apoyar en la formulación de los planes de trabajo de cada una de las mesas según se vayan activando. A la fecha se ha previsto crear cinco de las ocho previstas pero es probable que se incorporen otras en el corto plazo
- Mantener un registro de las reuniones de trabajo en coordinación con el presidente y el secretario de la mesa, en particular de las actas y cualquier documento técnico que se produjera. Este registro debe incluir las reuniones de coordinación puntuales que la mesa decida y que sostuviesen algunos de sus miembros
- Monitorear el trabajo global de las mesas de trabajo de acuerdo a lo previsto en el plan de trabajo
- Identificar las necesidades de apoyo técnico especializado para avanzar el trabajo de las mesas e informar al MICI, y coordinar la participación de dicho apoyo así como de un representante del comité de expertos del GL si fuese el caso
- Participar en las reuniones de trabajo
- Coordinar con el secretario en la elaboración de una agenda que se corresponda con el plan de trabajo
- Montar un sistema de relacionamiento en red de las mesas de trabajo

2. Apoyo en la preparación de la CT de creación de la Secretaría Ejecutiva del GL

El consultor apoyará en la realización de las tareas requeridas para ejecutar la CT, entre ellos

- Preparación de TdR de estudios y consultores puntuales, incluyendo los estimados de costos, en coherencia con las actividades en ejecución por las mesas de trabajo
- Apoyo en la selección de candidatos a ejecución de los contratos
- Mantenimiento de un registro de ejecución técnica y financiera de la CT de acuerdo a las pautas que brinde el BID al respecto
- Apoyo en la evaluación y selección de los contratos de consultoría
- Preparación de informes de avance de la CT

3. Entregables

Informes mensuales de la actividad del consultor que incluyan los productos generados en el periodo, en particular:

- Descripción de actividades de las mesas
- Sistema desarrollado para el seguimiento del trabajo de las mesas (bases de datos, sistema de gestión de proyectos, sistema de relacionamiento en red, y otros que se estimen pertinentes)

- TdR de los estudios financiados por la CT del BID

4. Monto y duración

El monto total del servicio es de US\$50.000 (cincuenta mil dólares de EE. UU.). El contrato será ejecutado en un periodo de 10 meses a tiempo integral contados a partir de la fecha de suscripción del contrato.

El pago de los servicios se realizará con la presentación de informes mensuales, cada uno correspondiente al 20% del monto total. Los pagos deberán ser aprobados por la contraparte del MICI.

5. Calificaciones

El consultor deberá acreditar:

- Consultor nacional
- Formación universitaria, de preferencia maestría en ingeniería civil del transporte, economista, planificador urbano, administración de empresas, logística y al menos cinco años de experiencia profesional
- Áreas de experiencia: logística, transporte de carga, logística urbana, facilitación del comercio y del transporte, proyectos de pasos de frontera o áreas relacionadas
- Experiencia en montaje de bases de datos y sistemas de seguimiento de planes y proyectos

b. TdR Consultoría Estudio de Viabilidad Institucional de la Secretaría del Gabinete Logístico de Panamá

I. Antecedentes

El Gabinete Logístico (GL) de Panamá fue creado el 18 de mayo de 2012 con el fin de llevar a cabo las acciones requeridas para posicionar el país como un Centro de Desarrollo Logístico Internacional. El objetivo principal del GL consiste en “integrar los diferentes planes, programas y metas de los diversos entes gubernamentales, en coordinación con el sector privado, para la elaboración y ejecución de un Plan Maestro que promueva a la República de Panamá como un Centro de Logística Internacional para el comercio global”.

La creación del GL es un paso importante en la definición de una estrategia a largo plazo en logística de cargas para el país.

La coordinación con el sector privado está prevista en el Decreto de creación del GL en el nivel coordinador, en el cual existirá una Secretaría Ejecutiva. El GL ha creado una instancia funcional denominada el Consejo Nacional de Logística (CNL) que lidera el Ministerio de Comercio e Industria (MICI) con el fin de interactuar con el sector privado, el sector académico y otros miembros de la sociedad civil cuya participación regular o eventual se considere necesaria para el logro de los objetivos. Los participantes son:

- Autoridad de Aeronáutica Civil
- Autoridad del Canal de Panamá
- Autoridad Nacional de Aduanas
- Autoridad Marítima de Panamá
- Cámara Marítima de Panamá
- CAPATEC
- Centro Nacional de Competitividad
- Georgia Tech
- Maersk Line
- Manzanillo International Terminal
- MICI
- Ministerio de Obras Públicas
- MITRADEL
- Panama Ports Company
- SENACYT
- UTP

El Decreto de creación del GL (GL) tiene previsto la existencia de una Secretaría Ejecutiva, la cual no sólo debe brindar apoyo al GL en el trabajo de coordinación interna al gobierno sino también en el diálogo con el sector privado, así como llevar a cabo acciones ejecutivas relacionadas con componentes del sistema logístico de los cuales las competencias no están claramente definidas.

Las instituciones integrantes del GL han manifestado su interés en analizar la inserción institucional de la secretaría, definir con precisión las funciones que la misma ejecutaría, todo ello en concordancia con el marco legal e institucional de Panamá, y hacer un estimado de los costos de creación y funcionamiento de la misma. El objetivo último del esfuerzo consiste en asegurar la sostenibilidad a largo plazo del esfuerzo y la coordinación continua con los actores públicos y privados involucrados.

II. Objetivos

El objetivo de la consultoría consiste en realizar un estudio de viabilidad institucional de la Secretaría Técnica del GL de Panamá, de forma tal de identificar los elementos que permitan cumplir con sus funciones de coordinación interinstitucional y con el sector privado, así como eventualmente funciones

ejecutivas que deriven de la política y agenda nacional en logística de cargas actualmente en formulación, todo ello en concordancia con el marco legal e institucional de Panamá. Complementariamente se desea estimar los costos de instalación y operación de dicha secretaría y definir mecanismos de financiamiento permanentes que aseguren la sostenibilidad y continuidad de la instancia y del esfuerzo como un todo.

III. Alcance

La actividad contempla un estudio legal e institucional, la propuesta organizacional preliminar así como el estimado de costos de funcionamiento y el mecanismo de financiamiento a largo plazo.

IV. Metodología y principales actividades

Las actividades del servicio son:

1. Análisis del marco legal e institucional de Panamá

El consultor deberá revisar el marco legal e institucional en Panamá que pueda tener incidencia en la inserción institucional de la Secretaría de Logística y las funciones que esta adoptará, en particular:

- El Decreto de creación del GL y las funciones previstas para la secretaría
- El marco legal que fija las competencias de las instituciones clave con inherencia en materia de infraestructura, regulación e incentivos a servicios, y control de operaciones de comercio exterior, en particular: la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), Aduanas, Ministerio de Obras Públicas (MOP), Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT), Ministerio de Comercio e Industria (MICI), y otras que se consideren de importancia
- La Constitución de la República en lo que concierne al rol del sector marítimo en el desarrollo económico del país
- El instrumento de creación del Consejo Empresarial Logístico (COEL), instancia de coordinación de las instituciones del sector privado en el sector

2. Análisis de funciones de la Secretaría

El consultor deberá analizar las funciones que debe cumplir la secretaría, tomando en cuenta para ello:

- Lo estipulado en el Decreto de creación del GL
- La agenda, estrategia y planes de trabajo generados en el Consejo Nacional Logístico
- Las competencias y fortalezas relativas de las instituciones con competencias en el sector
- Las expectativas de los actores que resulten de las entrevistas a realizarse
- Las buenas prácticas en materia de diseño institucional identificadas por el BID y otros organismos activos en el sector

3. Diseño organizacional preliminar y alternativas de inserción

El consultor generará un diseño organizacional preliminar que refleje las funciones que debe adoptar la secretaría. Igualmente, propondrá alternativas de inserción institucional y la figura legal que adoptaría, comparando las ventajas y desventajas de cada una. Entre las opciones a evaluar el consultor considerará:

- La creación de una unidad de proyecto adscrita al MICI, al MOP o a otra institución relevante
- La creación de una dependencia de las mismas instituciones
- La creación de una autoridad en logística de cargas

Las ventajas y desventajas considerarán los siguientes aspectos:

- Flexibilidad administrativa requerida para el cumplimiento de las funciones que deriven de la estrategia y el plan de trabajo (recibir recursos de donación o préstamo, flexibilidad para contratar, captación de recursos procedentes del presupuesto nacional, transferencias de instituciones, ingresos por ventas, etc.)
- Capacidad de coordinar a instituciones que no guardan relación de igualdad o dependencia de la institución de adscripción
- Capacidad de coordinar con el sector privado
- Capacidad de contratar personal de alto nivel
- Capacidad y flexibilidad para contratar consultoría internacional
- Otras que el consultor estime pertinentes

4. Estimado de costos y modelo de financiamiento

El consultor deberá hacer un estimado preliminar de costos de operación e instalación de la secretaría, en concordancia con el diseño organizacional preliminar y el volumen de trabajo previstos.

Paralelamente, deberá identificar las fuentes de financiamiento de los distintos rubros identificados: personal, gastos de funcionamiento, estudios, seminarios y talleres de trabajo con el CNL, asistencia técnica, mobiliario, equipamiento y tecnología, etc. requeridos para el correcto funcionamiento de la misma.

5. Entregables

El consultor generará informes por producto, a saber:

- Informe 1: análisis del marco legal e institucional y funciones de la secretaría
- Informe 2: diseño organizacional preliminar y alternativas de inserción
- Informe 3: estimado de costos y modelo de financiamiento
- Informe 4: TdR diseño definitivo e informe final que consolide los informes precedentes y recoja las observaciones a los mismos

Adicionalmente el consultor deberá documentar las reuniones y entrevistas realizadas con instancias públicas y privadas.

6. Monto y duración

El monto total del servicio es de US\$ 39.000,00 (treinta y nueve mil dólares de EE. UU.). El contrato será ejecutado en un periodo de seis meses contados a partir de la fecha de suscripción del contrato.

El pago de los servicios se realizará con la presentación de informes, más un anticipo. Los pagos serán como sigue:

- Anticipo: 20% del monto total del contrato
- Informes 1 a 4: 20% cada uno del monto total del contrato

Los pagos deberán ser aprobados por la contraparte del MICI.

7. Calificaciones

El consultor deberá acreditar:

- Consultor internacional

- Formación universitaria, administración de empresas con aplicación al sector público, políticas públicas, derecho administrativo
- Áreas de experiencia: logística, transporte, administración pública, diseño organizacional en el sector público, evaluación de desempeño de instancias pública, procesos organizacionales, y áreas afines
- Dominio del idioma español

c. TdR Consultor responsable de elaborar los TdR de la Zona de Actividad Logística (ZAL) en el área de influencia del Canal de Panamá

I. Antecedentes

El Consejo Logístico Nacional ha señalado como problema la deficiencia de espacio logístico en la zona de influencia del canal de Panamá, en particular en el área de Balboa, en el Pacífico.

Si bien se ha decidido como prioridad elaborar un plan de usos del suelo de toda el área de influencia del canal, el déficit es tan importante que se desea realizar un estudio de localización y factibilidad de una Zona de Actividad Logística (ZAL), para lo cual se ha identificado que la localización potencial sería en Corozal.

El Ministerio de Comercio e Industria (MICI) en su carácter de secretaría del Consejo Nacional de Logística (CLN) desea contratar un consultor que elabore los TdR de dicha contratación.

II. Objetivos

El objetivo de la consultoría consiste en elaborar los Términos de Referencia (TdR) del estudio de factibilidad y localización de una ZAL en el área de influencia del Canal de Panamá.

III. Alcance

La actividad contempla la visita al sitio y entrevistas a actores clave, la elaboración de los TdR, estimado detallado de costos y preparación de los documentos de licitación.

IV. Metodología y principales actividades

Las actividades de los servicios son:

1. Visita al sitio y entrevistas a actores clave

El consultor deberá:

- Realizar una visita a las localizaciones potenciales e identificar los temas críticos a ser tomados en cuenta en la consultoría
- Realizar entrevistas con los actores clave sobre a fin de identificar los aspectos a ser incorporados en el estudio
- Revisar los estudios del sector que puedan tener inherencia o deban ser considerados en el estudio de factibilidad

2. Elaboración de los TdR

El consultor deberá elaborar los TdR de la consultoría de la ZAL del Canal de Panamá, tomando en cuenta lo siguiente:

- Elementos para evaluar la localización más conveniente de la ZAL
- Descripción del alcance del estudio de factibilidad: técnico, económico, ambiental, legal, institucional y financiero
- Descripción de alcance del estudio en lo relacionado al modelo de gestión
- Alcances esperados del documento de licitación internacional (en función de la fuente de financiamiento del estudio)

3. Presupuesto de la consultoría

El consultor hará un estimado detallado de los costos de la consultoría, discriminando entre honorarios, viajes nacionales e internacionales, y otros gastos

4. Documentos para gestión de financiamiento

El consultor deberá apoyar al MICI en la elaboración de los documentos requeridos para gestionar el financiamiento del estudio, sea este nacional o internacional

5. Entregables

El consultor generará informes por producto, a saber:

- Informe 1: TdR del estudio y presupuesto detallado
- Informe 2: documento de apoyo a la gestión financiera

Adicionalmente el consultor deberá documentar las reuniones y entrevistas realizadas con instancias públicas y privadas.

6. Monto y duración

El monto total del servicio es de US\$ 25.600,00 (veinticinco mil seiscientos dólares de EE. UU.). El contrato será ejecutado en un periodo de tres meses contados a partir de la fecha de suscripción del contrato.

El pago de los servicios se realizará con la presentación de informes, más un anticipo. Los pagos serán como sigue:

- Anticipo: 20% del monto total del contrato
- Informe 1: 50% del monto del contrato a la entrega
- Informe 2: 30% del monto del contrato a la entrega y aprobación de los productos 1 y 2

Los pagos deberán ser aprobados por la contraparte del MICI.

7. Calificaciones

El consultor deberá acreditar:

- Consultor internacional
- Formación universitaria, de preferencia maestría en ingeniería civil, del transporte, economista, planificador urbano, administración de empresas, logística y al menos cinco años de experiencia profesional
- Áreas de experiencia: logística, transporte de carga, logística urbana, facilitación del comercio y del transporte, proyectos de pasos de frontera, o áreas relacionadas. Experiencia en planificación de infraestructura logística, en particular realización y/o supervisión de estudios de zonas de actividad logística, administración de ZAL y modelos de gestión
- Dominio del idioma español

d. TdR Auditoría de Procesos de Comercio Exterior de Panamá

I. Antecedentes

El Gabinete Logístico (GL) de Panamá fue creado el 18 de mayo de 2012 con el fin de llevar a cabo las acciones requeridas para posicionar el país como un Centro de Desarrollo Logístico Internacional. El objetivo principal del GL consiste en “integrar los diferentes planes, programas y metas de los diversos entes gubernamentales, en coordinación con el sector privado, para la elaboración y ejecución de un Plan Maestro que promueva a la República de Panamá como un Centro de Logística Internacional para el comercio global”.

El GL ha creado una instancia funcional denominada el Consejo Nacional de Logística (CNL) que lidera el Ministerio de Comercio e Industria (MICI) con el fin de interactuar con el sector privado, el sector académico y otros miembros de la sociedad civil cuya participación regular o eventual se considere necesaria para el logro de los objetivos. El objetivo del CNL consiste en integrar al sector público y privado para obtener retroalimentación en temas logísticos y proponer acciones concretas a tomar por el GL.

En particular, la mesa de trabajo de Procesos de Comercio Exterior ha identificado la necesidad de hacer una auditoría de los procesos de comercio exterior en todos los nodos clave del sistema, con el fin de identificar las principales ineficiencias que afectan el flujo de mercancías en los procesos de importación y exportación. La identificación de estos problemas permitiría implementar soluciones de diverso tipo, tales como ajustes de procedimientos, mejoras a sistemas de información, capacitación a usuarios y a autoridades, entre otros.

II. Objetivos

El objetivo de la consultoría consiste en realizar una auditoría de los procesos de comercio exterior en los nodos más importantes del sistema, en particular algunos de los puertos, el aeropuerto de Tocumen, y el paso de frontera de Canoas, identificar las principales restricciones al flujo de mercancías en procesos de importación y exportación, y proponer las recomendaciones principales a realizar a procesos y procedimientos intergubernamentales y con el sector privado, sistemas de información, capacitación, entre otras.

III. Alcance

La consulta contempla la realización de entrevistas a las comunidades logísticas de los principales nodos fronterizos aéreos, marítimos y terrestres, el análisis de los procesos actuales con respecto a buenas prácticas internacionales, y la generación de recomendaciones integrales para mejorar el flujo de mercancías.

IV. Metodología y principales actividades

Las actividades del servicio son:

1. Encuesta a comunidades logísticas

El consultor deberá:

- Mapear los macroprocesos principales a través de entrevistas a instituciones del sector público y del sector privado
- Diseño de las encuestas a ser realizadas para el levantamiento de procesos integrales en nodos principales de comercio exterior, incluyendo el formato de la encuesta con base en instrumentos internacionales existentes, el periodo de realización de las encuestas, entre otras
- Cálculo del tamaño de la muestra de forma de garantizar representatividad del análisis
- Realización de las encuestas

2. Análisis de los resultados

El consultor deberá realizar un análisis de los resultados tomando en cuenta las buenas prácticas internacionales. Para ello deberá realizar un benchmarking tomando en cuenta las buenas prácticas internacionales en nodos comparables a los de Panamá.

Deberá realizar un análisis de las encuestas haciendo énfasis en los siguientes aspectos:

- Exceso de tiempo: demoras en atención por falta de personal o equipo, procesos redundantes, errores de los usuarios, falta de informatización, déficit de electricidad, redes de telecomunicaciones, etc.
- Exceso de pasos: redundancia de pasos, pasos superfluos, exceso de documentos, etc.
- Exceso de costos: tarifas duplicadas, excesivas
- Demoras en mercancías especiales: desconocimiento del trámite, falta de espacio de inspección, otros
- Otros que el consultor considere pertinente

3. Recomendaciones

El consultor generará recomendaciones dirigidas a resolver los problemas identificados. Estas recomendaciones deberán estar dirigidas a todos los actores de las comunidades logísticas (autoridades, prestatarios privados de servicios, usuarios).

Las recomendaciones deberán contemplar:

- Mejoras de procesos integrales
- Mejoras de procedimientos específicos
- Inversiones en infraestructura y equipamiento
- Requerimientos de capacitación a usuarios y a prestatarios de servicios y autoridades
- Mejoras en sistemas de información (aduanas, ventanillas únicas, sistemas comunitarios)

4. TdR de contratos principales y documentos de licitación

El consultor deberá apoyar en la elaboración de los documentos requeridos para la contratación de estudios o servicios requeridos para implementar las recomendaciones principales distintas a mejoras en infraestructura que requieran estudios más en detalle.

5. Entregables

El consultor generará informes por producto, a saber:

- Informe 1: Planificación y realización de encuestas a comunidades logísticas
- Informe 2: Benchmarking y análisis de resultados de encuestas
- Informe 3: Recomendaciones
- Informe 4: TdR de contratos para implementación de acciones principales

6. Monto y duración

El monto total del servicio es de US\$ 91.000,00 (noventa y un mil dólares de EE.UU.). El contrato será ejecutado en un periodo de seis (6) meses contados a partir de la fecha de suscripción del contrato.

El pago de los servicios se realizará con la presentación de informes, más un anticipo. Los pagos serán como sigue:

- Anticipo: 20% del monto total del contrato
- Informe 1 al 4: 20% del monto total del contrato cada uno

Los pagos deberán ser aprobados por la contraparte del MICI.

7. Calificaciones

El consultor deberá acreditar:

- Firma consultora internacional con experiencia en facilitación, procesos aduaneros, ingeniería de procesos, pasos de frontera, simplificación de trámites, entre otros
- Dominio del idioma español

PLAN DE ADQUISICIONES DEL PROYECTO

No. de referencia	Categoría y descripción del contrato de adquisiciones	Costo estimado de la adquisición (US\$)	Método de adquisición ⁱ	Revisión (ex-ante o ex-post)	Fuente de financiamiento y porcentaje		Precalificación (Sí/No)	Fechas Estimadas		Estatus ⁱⁱ (pendiente, en proceso, adjudicado, cancelado)	Comentarios
					BID %	Local/otro %		Publicación anuncio específico de adquisición	Terminación contrato		
	1 Fortalecimiento institucional										
	Especialista en logística, transporte y sistemas de información geográfica (coordinador)	38.500,00	CCIN		100%		N/A	Julio 2013		Pendiente	
	Especialista en facilitación	38.500,00	CCII		100%		N/A	Sept. 2013		Pendiente	
	Especialista en capacitación	38.500,00	CCII		100%		N/A	Sept. 2013		Pendiente	
	Especialista legal e institucional	38.500,00	CCIN		100%		N/A	Sept. 2013		Pendiente	
	Consultoría viabilidad institucional de la Secretaría	39.000,00	CCII		100%		N/A	Julio 2013		Pendiente	
	Auditoría procesos Comercio Exterior (COMEX)	91.000,00	CIL		100%		N/A	Julio 2013		Pendiente	
	Revisión compromisos concesionarios	32.000,00	CCII		100%		N/A	Sept. 2013		Pendiente	
	Encuesta necesidades capacitación, programa piloto y Términos de Referencia (TdR) de plan nacional	12.800,00	CCIN		100%		N/A	Julio 2013		Pendiente	
	TdR de plan gestión de tráfico	15.100,00	CCII		100%		N/A	Sept. 2013		Pendiente	
	TdR Zona de Actividad Logística (ZAL) Canal de Panamá	25.600,00	CCII		100%		N/A	Julio 2013		Pendiente	
	2 Logística de eventos										
	Viajes de intercambio regional	8.000,00	CP		100%		N/A	Sept. 2013		Pendiente	
	Supervisión	50.100,00	CCIN		100%		N/A	Sept. 2013		Pendiente	

ⁱ Selección basada en: Comparación de Precios (CP); Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional (CCIN); Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional (CCII); y Competencia Internacional Limitada (CIL).

ⁱⁱ Se utilizará la columna "Estatus" para adquisiciones retroactivas y actualizaciones del Plan de Adquisiciones.



República de Panamá
Ministerio de Economía y Finanzas
Despacho del Ministro

6 de septiembre de 2012
DS-CTI-423

Señor
Tomás Bermúdez
Representante
Banco Interamericano de Desarrollo
Ciudad

Respetado señor Bermúdez:

Nos dirigimos a usted a fin de solicitarle su intervención para que el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), gestione recursos de Cooperación No Reembolsable por el monto de US\$525,000.00 (Quinientos Veinticinco Mil Dólares), para brindar apoyo técnico y acompañar al Gabinete Logístico en la elaboración de un Plan Maestro Nacional de Desarrollo Logístico y la Articulación de una Estrategia Nacional para su Implementación, proyecto que será ejecutado por el Ministerio de Comercio e Industrias (MICI), quien aportará adicionalmente US\$60,000.00 (Sesenta Mil Dólares), en concepto de contrapartida local en especie.

El objetivo general de la propuesta es integrar los diferentes planes, programas y metas de los diversos estamentos gubernamentales en colaboración con el sector privado, para la elaboración y ejecución de un Plan Maestro que promueva a la República de Panamá como un Centro de Logística Internacional del Comercio Global.

Agradecemos al señor Representante las gestiones que se realicen para concretar esta iniciativa.

Atentamente,


Frank De Lima
Ministro

FDL/EG/ev

