



República de Panamá
Ministerio de Economía y Finanzas
Despacho del Viceministro de Economía

25 de junio de 2018
MEF-2018-46257

Señor
Luis Alberto Moreno
Presidente
Banco Interamericano de Desarrollo
Washington, D.C.

Respetado Señor Moreno:

Tengo a bien dirigirme a usted con el objetivo de solicitarle, en representación del Gobierno de la República de Panamá un financiamiento por la suma de hasta doscientos millones de dólares (US\$200 millones), a desembolsarse en el año 2018, basado en las acciones del Programa de Apoyo a Reformas del Sector de Transporte y Logística III – PN-L1151.

Mediante la presente le manifiesto a usted el compromiso del Gobierno de Panamá (GdP) de mejorar el desempeño logístico del país por medio de reformas normativas, institucionales y operaciones que son claves para complementar la inversión en infraestructura y permitir una mayor integración del país a las cadenas productivas regionales e internacionales, como se contempla en el Plan Estratégico de Gobierno (PEG) 2015-2019, bajo la administración del Presidente Juan Carlos Varela Rodríguez. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha venido apoyando el fortalecimiento del sector de transporte y logística por medio de asistencia técnica en el contexto del proyecto Mesoamérica, así como cooperación técnica de apoyo al Plan Nacional de Logística de Panamá (PNLOG), la elaboración de la Estrategia Logística Nacional y actualmente para el desarrollo de la Ley marco de Logística.

En este marco, la operación PN-L1151 comprende acciones de reforma y compromisos para el 2018, conformando la tercera operación orientada a la implementación de reformas en el sector transporte y logística. Las medidas de política propuestas para esta tercera operación son congruentes con las dos fases previas (PN-L1110 y PN-L1119), dando continuidad al proceso de modernización y reformas ya iniciados. La operación PN-L1151 comprende tres componentes:

- I. **Estabilidad macroeconómica.**
- II. **Marco normativo e institucional de logística y transporte.**
- III. **Procesos de planificación integral y facilitación comercial.**



A continuación, se describe el contexto macroeconómico de Panamá (sección A), el cual presenta el marco de estabilidad económica en que se desarrollará esta tercera operación de la serie programática. Posteriormente, se presenta un resumen de los ejes y prioridades para el sector de logística, descrito en el PEG 2015-2019 y que serán apuntados por esta operación (sección B). Finalmente, se presenta una síntesis de las reformas específicas que está adelantando el Gobierno de Panamá y que serán parte de esta operación (sección C).

A- Contexto económico

La economía de Panamá ha mostrado un sostenido crecimiento durante la última década. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC), en 2017 la economía creció un 5,4% (superior al crecimiento del 5% del 2016), impulsado por las actividades asociadas al sector externo (transporte, almacenamiento y comunicaciones y el comercio al por mayor y al por menor) y la inversión en construcción (principalmente en infraestructura). Para el 2018, se proyecta un crecimiento de 5,6%.

La Inversión Extranjera Directa (IED) fue un factor importante en el desarrollo económico, promediando cerca del 8,5% del PIB entre 2011 y 2017 y convirtiéndose en una de las principales fuentes de divisas para cubrir el déficit de cuenta corriente (4,9% de PIB en el 2017).

El déficit de cuenta corriente de la balanza de pagos a fines del 2017 totalizó US\$3.035 millones, equivalente al 4,9% del PIB, monto que ha disminuido en comparación con los años 2016 y 2015, cuando los déficits representaron el 5,5% y 7,9% del PIB, respectivamente. Los ingresos preliminares totales percibidos por el Gobierno Central para el año de 2017 sumaron US\$ 8,623 millones, de los cuales el 99,96% fueron en efectivo y el 0,04% en créditos fiscales. El saldo de la deuda del Sector Público no Financiero a diciembre de 2017 sumó US\$ 23.373 millones, lo que representa un aumento del 8,2% frente a 2016.

El déficit del gobierno central para el año corriente 2018 se estiman alrededor de 3% de PIB. Esta operación equivale por lo tanto más del 12% de la financiación del balance del Gobierno Central. Dados estos indicadores, se desprende que la situación macroeconómica de Panamá es estable y que este marco proporciona condiciones ideales para lograr los objetivos del programa de reformas de políticas que se propone el GdP en el mediano plazo.

B- Principales ejes y prioridades de la política de gobierno para el sector de logística

En los últimos años Panamá ha venido realizando inversiones en infraestructura productiva estratégica destinada a consolidar los fundamentos de su desarrollo a mediano y largo plazo. El sector de logística y de transporte de Panamá constituye uno de los pilares más importantes de la economía así mismo es un vector de crecimiento económico representando aproximadamente 20% del PIB¹. El Canal es el activo más importante, el cual sirve como punto de convergencia para las principales rutas

¹ Incluyendo la actividad de comercio al por mayor en zonas francas (principalmente ZLC). [INEC 2018](#)

comerciales internacionales. El 2017 reflejó los beneficios de su ampliación, presentando aumentos frente al 2016 del 22.2% en el tonelaje y del 15.8% en los ingresos, los cuales alcanzaron los US\$ 2.238 millones.

Sin embargo, el pleno aprovechamiento del potencial de Panamá como plataforma regional de logística y transporte exige además de un entorno de continuas inversiones, de un marco normativo robusto, de estructura institucional sólida, de acciones operativas eficientes y de recursos humanos técnicamente capacitados. En los últimos 5 años Panamá, con apoyo del BID ha venido consolidando instrumentos para el desarrollo de su sistema logístico nacional. Los esfuerzos llevados a cabo a la fecha se reflejan en la consolidación de documentos estratégicos como el Plan Nacional de Logística de Cargas, el PEG, el Plan de Transporte y Logística de la Zona Interoceánica (PTLZI) y la reciente Estrategia Logística Nacional 2030.

En este contexto, las prioridades del GdP en términos de desarrollo del sector, se articulan alrededor de tres subsistemas: (i) hub de Servicios Logísticos de Valor Agregado (SLVA) del conglomerado del Canal; (ii) logística de apoyo al sector agrícola; y (iii) logística de apoyo al comercio regional.

C- Reformas asociadas al Programa de Apoyo de Reformas del Sector Transporte y Logística III

El objetivo del programa es contribuir a la mejora del desempeño logístico de Panamá, a través de la reducción de restricciones normativas e institucionales que limitan el desempeño del país especialmente en los ámbitos de: (i) SLVA; (ii) logística de apoyo al sector agrícola; y (iii) logística de apoyo al comercio regional. Los objetivos específicos del programa son: (i) fortalecimiento del marco legal y regulatorio; (ii) consolidación del marco institucional de logística y transporte; y (iii) fortalecimiento del sistema de planificación multisectorial y de facilitación comercial. Para tales fines, el programa se estructura en los siguientes componentes:

I. Estabilidad macroeconómica.

El objetivo de este componente es asegurar un contexto macroeconómico congruente con los objetivos del programa.

II. Marco normativo e institucional de logística y transporte. Este componente contempla acciones en dos ejes:

- *Marco normativo de logística.* El objetivo es apoyar la reforma del marco normativo de logística que introduzca una visión de largo plazo y los lineamientos del sector. En el marco de esta tercera operación, se acuerda: (i) aprobación del Poder Ejecutivo de un marco estratégico de logística que incluya –en su texto ordenado– los lineamientos de políticas, elementos fundamentales del sector y competencias institucionales; (ii) Aprobación de la reglamentación del nuevo marco legal aduanero que permite la armonización con el código aduanero regional de Centroamérica; y (iii) Evaluación de las acciones y resultados del Plan de Desarrollo de IED en servicios marítimos auxiliares.
- *Marco institucional de logística y transporte.* Apoyar el fortalecimiento del marco institucional, con la implementación de instancias de alto nivel que coordinen la

puesta en marcha de planes y proyectos, y faciliten la toma de decisión entre las instituciones claves del sector. Las reformas relacionadas son: (i) Evaluación de las acciones y resultados de la gestión de la Coordinación Logística (CL) por medio de la implementación y análisis de indicadores de seguimiento y el esquema de monitoreo y evaluación; ii) Consolidación de la estructura institucional de la CL bajo la Secretaría de Competitividad y Logística para fortalecer su sustentabilidad ; y (iii) la aprobación por el GL del Informe de Gestión de la CL con los productos y resultados vinculados al plan de trabajo del año precedente así como directrices estratégicas para el próximo año.

III. Procesos de planificación integral y facilitación comercial. Este componente se divide en dos ejes:

- *Procesos de planificación integral.* Apoyar el fortalecimiento de la planificación integral, a fin de fortalecer el desarrollo logístico nacional, las actividades de valor agregado y la logística de apoyo al sector agrícola, lo cual incluye: (i) la Aprobación por el GL del PTLZI; (ii) Elaboración de los reglamentos de evaluación estratégica Ambiental para los Planes de Infraestructura; (iii) Aprobación por parte del GL del Plan Maestro de Transporte y Logística (PMTL), (iv) Elaboración de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial; y (v) la aprobación del Plan de Desarrollo Urbano de las áreas metropolitanas del Pacífico y el Atlántico con el objetivo de identificar áreas prioritarias para fortalecer el desarrollo logístico nacional.
- *Procesos de facilitación comercial.* Apoyar la coordinación de los procesos entre diferentes agencias involucradas en el comercio exterior, la adecuación a los procedimientos de integración regional y la reducción de la brecha de recursos humanos. Esta operación incluye: (i) integración de los sistemas de ACP y AMP en una misma plataforma informática; (ii) Aprobación de la normativa que ratifica los compromisos del convenio FAL 65 de Facilitación del Tráfico Marítimo de Mercancías establecido en la OMI; (iii) implementación de al menos tres medidas de corto plazo acordadas por el COMIECO; (iv) auditoría funcional externa en la plataforma SIGA y VUCE que evalúa la alineación con los procesos estipulados en el marco de integración regional centroamericano (CAUCA, RECAUCA) y el grado en que los cambios efectuados resuelven los problemas destacados por los usuarios; (v) Implementación del Plan Maestro de Digitalización Integral del Sistema Logístico Nacional: Plataforma Tecnológica para la integración de los Sistemas de Logística y de Comercio Exterior; (vi) evaluación de acciones y resultados del esquema de intercambio de información estadística entre la AMP y la ANA para obtener información de parte de empresas individuales; y (vii) implementación del plan piloto de capacitación en logística, y su incorporación a las actividades de las mesas de trabajo.

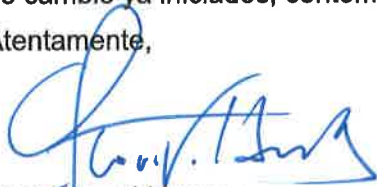
Conclusión

Como se desprende de lo descrito, el GdP llevará a cabo acciones importantes en la mejora de calidad de la gestión de las políticas públicas en logística para complementar la inversión en infraestructura estableciendo las condiciones para transformar a Panamá

en un hub de referencia logístico mundial e integrando al país a las cadenas productivas regionales e internacionales.

El Gobierno se compromete a continuar avanzando en estos ámbitos, para lo cual requiere seguir contando con el apoyo del BID en las áreas señaladas. En este contexto, esta operación promueve las acciones para garantizar la sostenibilidad de los procesos de cambio ya iniciados, contemplando, la concreción de instrumentos de política.

Atentamente,



Gustavo Valderrama
Vice Ministro de Economía



