

ABSTRACTO DE COOPERACIÓN TÉCNICA

I. Información Básica del Proyecto

▪ País/Región:	PARAGUAY/CSC - Cono Sur
▪ Nombre de la CT:	Apoyo a la preparación y ejecución del programa de reforma de políticas para el fortalecimiento de la logística y la integración comercial del Paraguay
▪ Número de CT:	PR-T1343
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	SOSA SARTORI, MARTIN DANIEL (INE/TSP) Líder del Equipo; LARSSON, MIKAEL (INT/TIN) Jefe Alternativo del Equipo de Proyecto; TANIA INSFRAN (CSC/CPR); RODRIGUEZ MOLINA, RAUL (INE/TSP); CRUZ MORENO, PAULA MELISA (INE/TSP); EMILIA MOLINA (INE/TSP); MAYA IGLESIAS, VIVIANA MARIELA (LEG/SGO); PEREIRA, PABLO ANDRES; FIORAVANTI, REINALDO DANIEL (INE/TSP); SEIGNEUR, JORGE MARIA (VPC/FMP); DE LANDSHEER, MICHAEL (VPC/FMP); DIEZ ROUX, ESTEBAN (INE/TSP)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	Programa de reformas para el fortalecimiento de la logística y la integración comercial de Paraguay - PR-L1188
▪ Fecha del Abstracto de CT:	22 Feb 2023
▪ Beneficiario:	Ministerio de Industria y Comercio y Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones
▪ Agencia Ejecutora:	INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK
▪ Financiamiento solicitado del BID:	US\$250,000.00
▪ Contrapartida Local:	US\$0.00
▪ Periodo de Desembolso:	24 meses
▪ Tipos de consultores:	Individuos; Empresas
▪ Unidad Responsable de Preparación:	INE/TSP - Transporte
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	CSC/CPR - Representación Paraguay
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	Sí
▪ Alineación a la Actualización de la Estrategia Institucional 2010-2020:	Productividad e innovación; Integración económica; Capacidad institucional y estado de derecho; Sostenibilidad ambiental; Igualdad de género

II. Objetivos y Justificación de la CT

- 2.1 El objetivo general de esta Cooperación Técnica (CT) es apoyar al Ministerio de Industria y Comercio (MIC) y al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) en el diseño y ejecución de las iniciativas y procesos de reformas que se incluirán en el Programa de Reforma de Políticas para el Fortalecimiento de la Logística y la Integración Comercial de Paraguay (PR-L1188).
- 2.2 Debido a la mediterraneidad del Paraguay, las cargas del comercio exterior recorren en promedio 1.350 km desde y hasta los puertos marítimos, haciendo que los costos del transporte carretero y cadena logística tengan una alta incidencia en la actividad productiva y exportadora del país. Por ejemplo, los modos carretero y fluvial que movilizan más del 60% del comercio, con una incidencia del costo de transporte de 7,5% del valor comercializado (ALADI, 2016). Esto impacta en el comercio exterior considerando que el 87% de las cargas se movilizan a través del transporte vial, y más del 80% de las exportaciones agropecuarias son transportadas por tierra hasta

los puertos fluviales localizados en los ríos Paraná y Paraguay (USDA, 2016). El costo logístico nacional estimado en 2011 alcanzó la suma de US\$2.900 millones (11,52% del PIB de ese año), de los cuales el 50,3% corresponde al costo operativo del transporte carretero. Estos costos son agravados no solo por falta de conectividad y calidad de servicio, sino también por la escasa resiliencia de los caminos productivos a inundaciones, las cuales contribuyen a pérdidas que pueden representar más de 5% del PIB agropecuario (Banco Mundial, 2020). Para mejorar su desempeño logístico al 2030, el País necesita invertir aproximadamente 5.000 millones de dólares anuales en infraestructura y servicios logísticos (PNL, 2013), el equivalente al 12% del PIB a 2022.

- 2.3 Si bien Paraguay es una economía abierta, las exportaciones muestran resultados mixtos con relación a sus pares y la participación en el comercio mundial ha disminuido en los últimos años. En particular, las exportaciones siguen siendo muy concentradas en pocos productos y mercados. Además, el valor agregado extranjero incorporado a las exportaciones paraguayas sigue siendo inferior al promedio de ALC, muy por debajo de los países de Asia y la Unión Europea. Aunque el programa de 'maquila' y la atracción de Inversión Extranjera Directa han contribuido a cierta diversificación de las exportaciones, el país debe integrarse más a la economía global como herramienta para promover un aumento de productividad desplazando la producción hacia sectores y empresas con mayor ventaja comparativa (BM, 2023). Algunos de los obstáculos que afronta el país incluyen procedimientos complejos y estancos para permisos de exportación, escasa digitalización de trámites y la necesidad de simplificar los procesos; falta de coordinación entre organismos fronterizos y una gestión basada en riesgos y un marco de gobernanza más robusto para el impulso de reformas de facilitación comercial, todo lo cual impacta sobre los costos del comercio.
- 2.4 En ese sentido, considerando que la economía de Paraguay tiene una alta dependencia del desempeño del sector agropecuario y que los costos asociados al movimiento de mercancías del país dependen altamente del transporte terrestre y fluvial, así como de las operaciones de transbordo en los países limítrofes, existe una gran oportunidad para impulsar el comercio, la integración y el desarrollo económico del Paraguay, fortaleciendo el sector logístico y apostando por la modernización del comercio exterior con mejoras de facilitación comercial y gestión integrada en fronteras generando el valor añadido de las exportaciones con el procesamiento de la materia prima y el fortalecimiento de las acciones de atracción de inversiones y de promoción de las exportaciones en base a lineamiento estratégicos.

III. Descripción de las Actividades y Resultados

- 3.1 **Componente I: Componente I: Estudios y Asistencia Técnica.** Este componente tiene como objetivo apoyar el diseño y la ejecución de iniciativas, lineamientos y mejoras a los procesos que complementan las reformas políticas necesarias para la implementación de la fase I del programa PR-L1188, mediante estudios sectoriales y de normativas.
- 3.2 **Componente II: Componente II: Herramienta de diálogo y participación.** Este componente tiene como objetivo facilitar el diálogo y la reflexión de temas de carácter vital para el funcionamiento del sistema logístico y de comercio exterior de Paraguay, así como la promoción y formalización de las PyMEs dentro del sistema. Las actividades de este componente incluyen la organización de talleres y seminarios de buenas prácticas y la facilitación de eventos actividades de consenso derivado de los talleres.

IV. Presupuesto

Presupuesto Indicativo

Actividad/Componente	BID/Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
Componente I: Estudios y Asistencia Técnica	US\$200,000.00	US\$0.00	US\$200,000.00
Componente II: Herramienta de diálogo y participación	US\$50,000.00	US\$0.00	US\$50,000.00
Total	US\$250,000.00	US\$0.00	US\$250,000.00

V. Agencia Ejecutora y Estructura de Ejecución

5.1 A solicitud del Gobierno de Paraguay, el BID a través de la División de Transporte en la Representación en Paraguay (TSP/CPR), con el apoyo de la División de Integración (INT/TIN), será el Organismo Ejecutor (OE) del proyecto.

5.2 La ejecución por parte del Banco se justifica porque las CT ejecutadas por Entidades Públicas del Paraguay deben pasar por aprobación del Congreso Nacional de manera que el presupuesto correspondiente se vea reflejado en la estructura presupuestal del OE. Los tiempos que pueden llegar a transcurrir para lograr la correspondiente aprobación parlamentaria, sumado a los tiempos fiduciarios promedios para llevar a cabo las contrataciones (más de 6 meses de promedio para contratación de firmas consultoras), implica una dilatación del periodo de inicio y ejecución de la misma. Las principales funciones y responsabilidades del BID serán: (i) elaborar el plan de trabajo y supervisar el cronograma de actividades; (ii) realizar la administración financiera del proyecto; (iii) coordinar la preparación de los Términos de Referencia (TdR) de las consultorías por contratar y realizar la adquisición de bienes, y selección y contratación de los servicios de consultoría requeridos según las normas, políticas y procedimientos del BID; (iv) preparar / revisar informes sobre el estado de avance del proyecto; (v) preparar y actualizar el Plan de Adquisiciones (PA). Las actividades se ejecutarán en coordinación con los Organismos Beneficiarios, el MOPC y el MIC, quienes apoyarán en los procesos de definición de términos de referencia y alcance de los servicios, revisión de informes y otras actividades de seguimiento y evaluación.

VI. Riesgos Importantes

6.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, no se identifican riesgos potenciales. Debido a que no presenta mayores riesgos de gestión fiduciaria, no se requiere de auditoría financiera.

VII. Salvaguardias Ambientales

7.1 La clasificación ESG para esta operación es "indefinida".