



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

21 de marzo de 2016  
DdFP/NRI/348

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 con 00/100 (US\$200.0 millones), a desembolsarse en el año 2016, basado en las acciones del "Programa de Apoyo a Reformas del Sector de Transporte y Logística II – PN-L1119".

Mediante la presente le manifiesto a usted el compromiso del Gobierno de Panamá de mejorar el desempeño logístico del país, por medio de reformas normativas, institucionales y operacionales 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 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 logístico 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, éste último ha sido esencial para establecer las bases para una futura estrategia de un Plan Maestro del sector.

En este marco, la operación PN-L1119 comprende acciones de reforma y compromisos a partir de 2016, conformando la segunda operación orientada a la implementación de reformas en el sector de transporte y logística. Las medidas de políticas propuestas para esta segunda operación son congruentes con las del primer programa (PN-L1110) dando continuidad al proceso de modernización y reformas ya iniciados. La operación PN-L1119 comprende tres componentes:

El primer componente tiene como objetivo asegurar un contexto macroeconómico estable y consistente con los objetivos del programa.

.../

El segundo componente articula acciones en dos ejes: (i) reforma y fortalecimiento de los instrumentos normativos que definan un marco estratégico para la logística, que faciliten el comercio exterior del país y que estimulen la inversión extranjera; y (ii) apoyo al fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico, con la implementación de instancias de alto nivel que coordinen la implementación de planes y proyectos, y faciliten la toma de decisiones entre todas las instituciones claves del sector.

En el tercer componente, se respaldan las reformas que brindarán mejor planificación al sector y eficiencia en la operación de los procesos de facilitación comercial, estructurando acciones en dos ejes: (i) apoyo al 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; y (ii) apoyo a 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 los recursos humanos.

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

#### A. Contexto económico

La economía de Panamá ha crecido a un ritmo sostenido. El Producto Interno Bruto (PIB) creció en promedio 7.5% anual entre 2008 y 2015; este crecimiento fue impulsado por la inversión, especialmente la relacionada con la expansión del Canal de Panamá y la ejecución de programas de inversión pública en infraestructura. En el año 2014, el país registró un crecimiento de 6.1%, el déficit por cuenta corriente estimado en 2015 fue del 8.8% del PIB; déficit que se financia principalmente a través de la Inversión Extranjera Directa (IED), que representó el 13.4% del PIB en 2014. La deuda pública al 2014 fue de 37.1% del PIB y para 2015 alcanzó a 39.1% dentro de los parámetros de la Ley de Responsabilidad Fiscal.

Panamá es una economía muy abierta (la suma de exportaciones e importaciones en 2014 alcanzó alrededor del 84.0% del PIB), cuyos principales sectores económicos son los de transporte y comunicaciones, la construcción y el sector inmobiliario, y los servicios financieros; todos ellos fuertemente relacionados con el conglomerado del Canal de Panamá y el Centro Bancario Internacional (CBI).

Las necesidades brutas de financiamiento del Gobierno Central<sup>1</sup> para el periodo 2016 – 2020 se estiman en US\$13,976 millones, o un promedio US\$2,795 millones anuales. Para el año 2019, la deuda neta del Sector Público No Financiero (SPNF), representará un 33.5% del PIB. Dados estos indicadores, se desprende que la situación macroeconómica de Panamá es

---

<sup>1</sup> No incluye Caja de Seguro Social (CSS).

estable y que este marco proporciona condiciones ideales para lograr los objetivos del programa de reformas de políticas que se propone el GOPN en el mediano plazo.

Por el lado de las finanzas públicas, se espera que el déficit fiscal de Panamá se reduzca en el mediano plazo. La Ley de Responsabilidad Social Fiscal ha ayudado al Gobierno a llevar a cabo su política fiscal de manera prudente dado que cualquier aumento en el límite del déficit fiscal debe ser aprobado por la Asamblea Nacional. Por lo tanto, el GOPN está comprometido en alcanzar su meta de déficit fiscal ajustado del SPNF de 0.5% del PIB para el año 2019.

#### B. Principales ejes y prioridades de la Política del 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, y consolidarse como un hub logístico mundial. Este esfuerzo inversor, cuya piedra angular es la ampliación del Canal de Panamá, pero que se extiende más allá del mismo, presenta desafíos importantes que requieren la reducción de restricciones normativas e institucionales, que limitan que el país disfrute integralmente de sus ventajas comparativas.

El sector de transporte y logística es uno de los pilares más importantes de la economía panameña, contribuyendo en un 18% al PIB en 2015. En los últimos cinco años, el sector creció a un ritmo promedio del 8.9% anual y se prevé que continúe siendo uno de los principales motores de crecimiento del país. El sector es de importancia estratégica para Panamá por su importancia económica y su papel como generador de empleo y de divisas. A través de los encadenamientos de las actividades productivas, el sector logístico potencia la dinamización de la economía y fortalece la competitividad de la producción nacional.

En ese contexto, las prioridades del gobierno en términos de desarrollo del sector, reflejados en el Plan Estratégico de Gobierno 2015-2019 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 II”

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;

### 1- Estabilidad Macroeconómica

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

### 2- Marco normativo e institucional de logística y transporte

El objetivo de este componente es fortalecer el marco legal y regulatorio en logística y consolidar el marco institucional de logística y transporte en el sector. Se contemplan acciones en dos ejes:

- Marco normativo de logística. Se apoyará la reforma de los instrumentos normativos que definan un marco estratégico para la logística, facilite el comercio exterior y la inversión extranjera. Se espera para este subcomponente la aprobación por el Gabinete Logístico (GL) de la revisión del PNLOG, incluyendo objetivos, programas y proyectos; aprobación por el GL de la Estrategia Logística Nacional; presentación a la Asamblea Nacional del proyecto de Ley de Aduanas que permite la armonización con el código aduanero regional de Centroamérica; y la aprobación por parte de la AMP de un Plan de Desarrollo de IED en servicios marítimos auxiliares.
- Marco institucional de logística y transporte. En este subcomponente, se busca el fortalecimiento de la gestión de la Coordinación Logística (CL) por medio de la creación del comité consultivo permanente del sector privado y la aprobación del plan de trabajo plurianual de la CL y 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.

### 3- Procesos de planificación integral y facilitación comercial

Este componente tiene como objetivo fortalecer el proceso de planificación integral del sector y los procesos de facilitación comercial. Se contemplan acciones en dos ejes:

- Procesos de planificación integral. Se avanzará la elaboración del Plan de Transporte y Logística de la Zona Interoceánica (PTLZI); la elaboración del Plan Maestro de Transporte (PMTL); y la aprobación del Plan Estratégico del Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial (MIVIOT) con los lineamientos de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT).
- Procesos de facilitación comercial. Se avanzará la aprobación de procesos armonizados entre los sistemas de recepción de naves de la ACP y la AMP en el área de influencia del Canal en el marco del Acuerdo FAL 65; la aprobación y publicación de la Ley para ratificación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC - Paquete de Bali; definición de medidas de corto plazo acordadas en el marco del COMIECO; incorporación a las plataformas SIGA y VUCE de las modificaciones de los procesos

aduaneros definidos en el marco de integración regional centroamericano (Código Uniforme Aduanero (CAUCA), Reglamento del Código Uniforme Aduanero (RECAUCA); aprobación por la Agencia de Inteligencia Gubernamental (AIG) del Plan Maestro de Digitalización Integral del Sistema Logístico Nacional ; aprobación del esquema de intercambio de información estadística entre la AMP y la ANA para obtener información de parte de empresas individuales; y remisión al GL del Plan Piloto de Capacitación en Logística.

## Conclusión

Como se desprende de lo descrito, el GOPN 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 Panamá en un hub de referencia logístico mundial e integrando al país en las cadenas productivas regionales e internacionales.

Esta visión de mediano y largo plazo desarrollada por el GOPN y definida en el Plan Estratégico de Gobierno (PEG) es el principal elemento orientador para futuras acciones en esta área. 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

Atentamente,

  
Horacio Montenegro  
Viceministro Encargado

HM/KCdeJ/VMRC/pe

