

**Documento de Cooperación Técnica**  
**Panamá**  
**Apoyo al Fortalecimiento Técnico y a la Implementación de la Agenda Logística**  
**Nacional (PN-T1140)**

**I. Información Básica de la CT**

▪ País/Región:	Panamá
▪ Nombre de la CT:	Apoyo al Fortalecimiento Técnico y a la Implementación de la Agenda Logística Nacional
▪ Número de CT:	PN-T1140
▪ Jefe de Equipo/Miembros:	Juan Manuel Leño (TSP/CPN), Jefe de Equipo; Mónica Centeno Lappas (LEG/SGO); Reinaldo Fioravanti, Raúl Rodríguez, Laureen Montes Calero y Virginia Navas (INE/TSP); y Mónica Centeno Lappas (LEG/SGO)
▪ Taxonomía:	Apoyo Operativo
▪ Número y nombre de la operación que apoyará la CT:	PN-L1119. Segunda Fase del PBP, Apoyo al Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Panamá, Segunda Fase (PN-L1110)
▪ Fecha de Autorización del Abstracto de CT:	24 de julio de 2015
▪ Beneficiario:	Secretaría Logística y de Competitividad (Ministerio de la Presidencia, Panamá) y Ministerio de Obras Públicas (MOP)
▪ Agencia Ejecutora:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
▪ Donantes que Proveerán Financiamiento:	Fondo General de España (FGE)
▪ Financiamiento Solicitado del BID:	US\$400.000
▪ Contrapartida Local, si hay:	US\$100.000 (20% del total) en especie
▪ Periodo de Desembolso:	24 meses
▪ Fecha de Inicio Requerido:	Diciembre 2015
▪ Tipos de Consultores:	Firmas de consultoría internacional y consultores individuales internacionales
▪ Unidad de Preparación:	División de Transporte (INE/TSP)
▪ Unidad Responsable de Desembolso:	División de Transporte (INE/TSP)
▪ CT incluida en la Estrategia de País (s/n):	No
▪ CT incluida en CPD (s/n):	No
▪ Sector Prioritario GCI-9:	(b) instituciones para el crecimiento y el bienestar social; (d) integración internacional competitiva a nivel regional y mundial

**II. Descripción del Préstamo Asociado**

- 2.1 La presente CT apoyará el segundo Préstamo de Reformas de Política (PBP), en el marco del Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Panamá PN-L1110 (Fase I aprobada) y PN-L1119 (Fase II en preparación). El principal objetivo de este programa es contribuir a la mejora del desempeño logístico de Panamá, a través de la reducción de restricciones normativas e institucionales que afectan: (i) al conglomerado de Servicios Logísticos de Valor Agregado (SLVA); (ii) a la logística de apoyo al sector agrícola; y (iii) a la logística de apoyo al comercio regional. Los objetivos específicos incluyen: (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.

- 2.2 La segunda fase del PBL en preparación para el PBP (PN-L1119) se enfoca concretamente en la elaboración de los instrumentos legales, de planificación y de mejora de procesos necesarios, para continuar fortaleciendo la institucionalidad creada en el marco del préstamo anterior. La operación es una continuación de la implementación de las reformas de políticas del programa anterior (PN-L1110 aprobado en 2015) y por tanto es consistente con los componentes allí incluidos, a saber: (i) estabilidad macroeconómica; (ii) marco normativo e institucional de logística y transporte; y (iii) procesos de planificación integral y facilitación comercial.
- 2.3 El Componente 1 del PBP programático tiene como meta asegurar un contexto macroeconómico congruente con los objetivos del programa. El Componente 2 incluye reformas para garantizar: (i) aprobación del Plan Maestro de Logística (PMLOG) y la Estrategia Logística Nacional (ELN), ambos mandatos del decreto ejecutivo que crea el Gabinete Logístico; (ii) aprobación del decreto ejecutivo que incorpora a la Ley de Aduanas los acuerdos del Ley al Código Uniforme Aduanero (CAUCA) y el Reglamento del Código Uniforme Aduanero (RECAUCA); (iii) aprobación de un plan estratégico para el desarrollo de la inversión extranjera directa en servicios marítimos auxiliares; y (iv) fortalecimiento de la gestión de la Coordinación Logística (CL).
- 2.4 El Componente 3 incluye reformas para la: (i) elaboración del Plan de Transporte y Logística de la Zona Interoceánica (PTLZI); (ii) elaboración del Plan Maestro de Transporte y Logística (PMTL) a nivel nacional; (iii) aprobación de los lineamientos de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT); (iv) actualización del Plan de Desarrollo Urbano de las áreas metropolitanas del Pacífico; (v) aprobación de procesos armonizados de acuerdo al Convenio FAL 65 entre las autoridades responsables de la recepción de naves (Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y Autoridad Marítima de Panamá (AMP)); (vi) preparación del anteproyecto de ley para la aprobación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio; (vii) definición de medidas para la implementación de medidas de facilitación de corto plazo acordadas por el Consejo de Ministros de Integración y Comercio (COMIECO) de Centroamérica; (viii) inicio de operación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y plan para la incorporación de documentos aduaneros en la plataforma del Sistema Integrado de Gestión Aduanera; (ix) aprobación por la AIG y remisión al GL del Plan Maestro de Digitalización Integral del Sistema Logístico Nacional (PILCI - Plan Integrado de Logística y Comercio Internacional); (x) aprobación del esquema técnico para el intercambio de información estadísticas entre autoridades del canal; y (xi) remisión al GL del plan estratégico de capacitación en logística.

### III. Objetivos y Justificación de la CT

- 3.1 **Situación actual.** El sector logístico y de transporte tiene un rol estratégico en Panamá, dada su contribución a la generación de empleos y divisas. En los últimos cinco años, este sector ha crecido a un ritmo promedio del 9,2% anual y se prevé que continúe siendo uno de los principales motores de crecimiento<sup>1</sup>. Las inversiones

---

<sup>1</sup> Incluyendo las actividades de transporte, almacenaje y comunicaciones, este sector contribuyen en 19,5% al PIB en 2013 y se identifica como el pilar más importante de la economía panameña. PEG 2015-2019.

en el sector se han reflejado en mejoras en los indicadores logísticos internacionales. De acuerdo al Índice de Desempeño Logístico (LPI), Panamá ocupó en 2014 la posición 45 entre 160 países; mientras que en 2007 se encontraba en la posición 54 de 150 países.

- 3.2 Sin embargo, a pesar de los notables avances, el desempeño logístico de Panamá ocupa una posición intermedia en comparación con otros países que tienen una localización geográfica de puertas de entrada o de cruce del comercio internacional. Por ejemplo, en 2014 el rendimiento promedio de Panamá fue de 70,3% respecto al país mejor posicionado en el LPI (Alemania); mientras que España con el estrecho de Gibraltar obtuvo un rendimiento mayor (87,1%) y Egipto con el Canal de Suez se situó por debajo (67%).
- 3.3 Dentro de los elementos que limitan la competitividad del país, se mencionan aspectos relacionados con la disponibilidad de infraestructura y servicios, así como barreras derivadas y vinculadas con aspectos legales, regulatorios e institucionales. Consciente de esta realidad, Panamá está abordando los retos del sector desde una visión multisectorial coordinada a nivel nacional. Particularmente, la CT propuesta tiene como fin último, contribuir a superar los desafíos relacionados con el planeamiento estratégico, la regulación y la institucionalidad.
- 3.4 En este contexto, el objetivo de la presente CT es contribuir a mejorar los sistemas y la planificación de la infraestructura y servicios logísticos de Panamá que puedan resultar en oportunidades de inversión. Para lo cual, la CT apoyará operativamente al segundo préstamo programático, a través de: (i) el planeamiento estratégico, regulación e institucionalidad del nuevo ordenamiento de infraestructuras para transporte y logística; (ii) la implementación de la Agenda Logística Nacional, resultado de la CT PN-T1108, para orientar la inversión planificada en el sector; (iii) la continuidad de los productos de la CT de Apoyo Regional a la Definición y Desarrollo de Planes Nacionales de Logística (RG-T2275)<sup>2</sup> y de las reformas de política de la Fase II del préstamo programático Apoyo al Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Panamá (PN-L1119).
- 3.5 Es importante destacar, que la presente CT está alineada con los objetivos del El Fondo General de España, en cuanto apoya actividades relacionadas con integración regional y mejora de la competitividad. Adicionalmente, la CT es consistente con la Estrategia de País de Panamá en proceso de elaboración, específicamente con el objetivo estratégico de “Profundizar los servicios logísticos, la eficiencia y la conectividad de la infraestructura productiva”. La CT también es consistente con el consenso logrado dentro de las mesas de diálogo público-privado, con el Plan Estratégico de Gobierno 2015-2019 y con las prioridades del Noveno Aumento General de Recursos del Banco (AB-2764) respecto a instituciones para el crecimiento y el bienestar social e integración internacional competitiva a nivel regional y mundial. La operación además se engloba las dimensiones del Marco Sectorial de Transporte del Banco,

---

<sup>2</sup> La CT RG-T2275 apoya la implementación de la agenda del sector transporte del Proyecto Mesoamérica (PM) y está orientada a facilitar la conectividad interna y externa de las economías de la región, mediante el mejoramiento de la infraestructura de transporte e integración, así como a la armonización de las legislaciones y regulaciones. También apoya la logística doméstica de cada uno de los países miembros del PM, que tiene impacto sobre los costos de distribución interna y está a su vez en el acceso a servicios de transporte de calidad de las PyMES.

contribuyendo a la inter institucionalidad para generar e implementar políticas, planificar y ejecutar proyectos, y monitorear y regular servicios.

#### **IV. Descripción de las actividades/componentes y presupuesto**

**4.1 Componente 1. Estudios y asistencia técnica.** Panamá ya está avanzando en la elaboración del Plan Maestro de Infraestructura de la Zona (PMIZI) Interoceánica y de la ELN. Por tal razón, este componente financiará la realización de estudios de planificación paralelos y complementarios, que articulen propuestas técnicas para la formulación de planes maestros de infraestructura de transporte y logística, así como el proyecto de Ley Marco en Logística. Los estudios a realizar son:

- a. Consultoría para la elaboración de un PMTL a nivel nacional. Este plan integrará las iniciativas sub sectoriales en vialidad, puertos y aeropuertos actualmente en curso; a partir de un diagnóstico de los planes y proyectos vinculados con la infraestructura de los distintos modos de transporte para los mercados de pasajeros y de cargas, incluyendo el PMIZI y la ELN. Estos insumos permitirán definir los lineamientos a largo plazo para el desarrollo del sector y facilitar la adopción de sistemas de planificación para el sector.
- b. Consultoría de apoyo a la supervisión de la ELN y la Fase I del PMIZI, a ser desarrollado por las instituciones panameñas del sector, bajo la supervisión de la CL del GL, dada la falta de experiencia de las mismas en planificación sectorial. Esta fase del PMIZI contempla los estudios de demanda que integren instrumentos tradicionales de planificación del transporte y los resultados de la ELN, también a ser desarrollada en paralelo por el gobierno y que dan continuidad a los resultados de un evento de identificación de segmentos estratégicos llevado a cabo en 2014.
- c. Consultoría para el desarrollo de un plan estratégico de fortalecimiento de la gestión del conocimiento y desarrollo de recursos humanos en el sector logístico.
- d. Consultoría de apoyo para ajustar el marco legal en función de optimizar la gestión en logística de cargas; incluyendo la coordinación institucional, el ordenamiento sectorial, y la inversión y el financiamiento del sector.

**4.2 Componente 2. Herramientas de diálogo y participación.** Este componente tiene como objetivo la difusión de buenas prácticas internacionales y la facilitación de la reflexión en temas de carácter vital para el funcionamiento del sistema logístico panameño, sirviendo de base para la toma de decisiones de los actores públicos y privados. Entre los temas que se tratarán en los talleres, se encuentran: ejemplos de estrategias nacionales, gestión de pesos y dimensiones, atracción de inversiones por parte de *big players* en el sector de servicios logísticos a gran escala (distribución, diferenciación postergada, etc.), servicios de valor agregado post manufactura, planes de promoción de infraestructura y servicios logísticos, comunidades logísticas, logística agrícola, sistemas de información logística, entre otros. Las actividades de este componente incluyen:

- a. Talleres y seminarios de buenas prácticas.
- b. Organización y facilitación de eventos, y actividades de generación de consenso derivado de los talleres y de los planes en elaboración.

- c. Gastos de participación de funcionarios de Panamá a eventos regionales, enfocados en la creación de consensos, la cooperación horizontal y otros, dirigidos a fortalecer las buenas prácticas.

**4.3 Resultados esperados.** El detalle de los resultados esperados de la ejecución de la CT se presentan en la siguiente matriz.

**Matriz de Resultados Indicativa**

Componente	Indicadores de Resultado	Unidad	Línea de Base	Meta	Medios de Verificación
Componente 1 y 2	Resultado 1: % de la inversión pública en el sector logístico que se origina en el Plan Maestro de Logística.	%	0 (2014)	40 (2018)	Informes de la Coordinación Logística
	Resultado 2: % de las disciplinas logísticas demandadas que son impartidas en el país	%	51 (2014)	60 (2018)	Informe del Observatorio Regional de Logística Mesoamérica
Componente 1: Estudios y asistencia técnica	PMTL a Nivel Nacional elaborado	Documento	0	1	Plan intermodal de mediano y largo plazo, para el ordenamiento y desarrollo de la infraestructura de transporte y logística
	Informes mensuales de supervisión a la ELN y la Fase I del PMIZI aprobados por el BID	Informe	0	8	Estructuración de base de datos, planes, programas y actividades para referencia cruzada con los ámbitos de acción presentados en el PNLOG; y cronograma de acción establecido y/o actualizado
	Plan Estratégico de fortalecimiento de la gestión del conocimiento y formación de recursos humanos para el sector logístico elaborado	Documento	0	1	Análisis de la brecha en gestión del conocimiento, estimación de demanda y propuesta de formación de recursos humanos del sector
	Propuesta de fortalecimiento del marco legal logístico diseñada	Documento	0	1	Análisis del marco legal panameño y propuesta de instrumentos de gestión del sector que armonice competencias, optimice la inversión y el financiamiento
Componente 2: Herramientas de diálogo y participación	Número de talleres y seminarios realizados para la difusión de buenas prácticas	Eventos	0	4	Nivel técnico del diálogo público privado después de asistencia técnica y difusión de buenas prácticas y el intercambio de información y experiencias
	Número de expertos contratados para la facilitación de los talleres y seminarios	Consultores	0	2	
	Número de funcionarios que participan en eventos de coordinación regional e intercambios de experiencias vinculados a temas de logística	Funcionarios	0	6	

- 4.4 **Presupuesto:** El presupuesto total de la CT será de US\$500.000. El Banco a través del aporte del Fondo General Español (FGE) financiará US\$400.000, y el Gobierno de Panamá aportará una contraparte local en especie por un valor de US\$100.000. El monto de financiamiento requerido por componente principal para lograr los resultados esperados, se muestra en la siguiente tabla.

**Presupuesto Indicativo**

Actividad / Componente	Descripción	BID/ Financiamiento por Fondo	Contrapartida Local	Financiamiento Total
<b>Componente 1: Estudios y asistencia técnica</b>	Este componente financiará la elaboración de un Plan de Infraestructura, Asistencia Técnica para supervisar la implementación de la ELN y el PMIZI y un plan estratégico de formación de recursos humanos	345.000	24.000	369.000
<b>Componente 2: Herramientas de diálogo y participación</b>	Difusión de buenas prácticas y actividades de reflexión	25.000	63.500	88.500
<b>Seguimiento, evaluación y supervisión de la ejecución de la CT</b>		30.000	12.500	42.500
<b>Total</b>		<b>400.000</b>	<b>100.000</b>	<b>500.000</b>

- 4.5 El equipo del proyecto tendrá la responsabilidad de supervisar y controlar la ejecución de la CT. Todos los productos de la CT serán objeto de revisión de calidad por parte del Banco.

## **V. Agencia ejecutora y estructura de ejecución**

- 5.1 **Agencia ejecutora.** A solicitud del beneficiario, el Banco a través de la División de Transporte (INE/TSP), será el ejecutor de la CT. Esta ejecución comprenderá: (i) 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 (ii) el seguimiento administrativo de las contrataciones (autorización de solicitudes de pago y manejo de los fondos). La División INE/TSP junto con la oficina de país del Banco en Panamá (CID/CPN) serán responsables de la administración del programa.
- 5.2 Las agencias gubernamentales de Panamá colaborarán con 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 del gobierno; 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.
- 5.3 **Adquisiciones y gestión financiera.** El Banco realizará las contrataciones de conformidad con las Políticas para la Selección y Contratación de Consultores (Documento GN-2350-9) y las Política para la Selección Y Contratación de

Empresas Consultoras para Trabajo Operativo Ejecutado por el Banco (GN-2765-1). El plan de adquisiciones se presenta en el Anexo 3. INE/TSP actuará como Unidad de Responsabilidad Básica (URB) de estas contrataciones.

- 5.4 **Supervisión.** La supervisión de la ejecución de la CT, será realizada por el equipo del Banco y consultores en coordinación con el Beneficiario.
- 5.5 **Estructura de ejecución.** El periodo de ejecución será de 18 meses y el plazo de desembolsos será de 24 meses.

## **VI. Riesgos importantes**

- 6.1 Por la naturaleza y actividades planteadas en la presente CT, no se identifican riesgos potenciales. En relación a los riesgos asociados con la ejecución del proyecto, el jefe de equipo concluye que son mitigados por el hecho que el Banco ejecutará la CT ayudando así al cumplimiento de los tiempos. Otro factor que contribuye a esta mitigación es el fuerte compromiso del Gobierno de Panamá con las reformas de políticas del PBP al que ésta operación apoya. Durante la ejecución se hará especial énfasis en la colaboración de las diversas instituciones gubernamentales y el sector privado con los consultores contratados, a fin de garantizar la provisión de la información necesaria para elaborar los estudios propuestos.

## **VII. Excepciones a las políticas del Banco**

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

## **VIII. Salvaguardias ambientales**

- 8.1 Esta CT no tiene implicaciones ambientales ni sociales por tratarse de la contratación de servicios de consultoría para la elaboración de estudios. De acuerdo a la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703), esta CT se clasifica como Categoría "C", ([SPF](#) y [SSF](#)).

### **Anexos:**

- [Anexo I. Carta de Solicitud de Presidencia](#)
- [Anexo II. Términos de Referencia para actividades/componentes a ser adquiridos](#)
- [Anexo III. Plan de Adquisiciones](#)



GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE  
**PANAMÁ**  
PRESIDENCIA  
PANAMÁ 1, PANAMÁ

Panamá, 17 de abril de 2015  
Nota DM-174-2015

Su Excelencia  
**DULCIDIO DE LA GUARDIA**  
Ministro de Economía y Finanzas  
Ciudad de Panamá, Panamá

Estimado Señor Ministro:

Reciba un saludo y éxitos en las labores que realiza, la presente tiene el objetivo de solicitarle el apoyo para iniciar los trámites necesarios para la coordinación de una Cooperación Técnica No Reembolsable entre el Banco Interamericano de Desarrollo y la Secretaría de Logística y Competitividad adscrita al Ministerio de la Presidencia.

La aprobación de recursos de la Cooperación Técnica es por el equivalente a Cuatrocientos Mil Dólares de Los Estados Unidos de América, (US\$400,000.00) y tiene como objetivo fortalecer la capacidad institucional y técnica de la Secretaría de Logística y Competitividad, creada por medio del Decreto Ejecutivo 235 del 25 de marzo de 2015, la cual tiene entre sus funciones la coordinación y ejecución del diálogo público-privado, velar por la creación y ejecución del Plan Maestro de Logística, y de asesorar al ejecutivo en todo lo concerniente a la facilitación logística.

Agradeciendo la atención que le brinde a la presente,

Atentamente,

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS  
COOPERACIÓN TÉCNICA INTERNACIONAL  
Recibido: [Firma] Hora: 8:30 pm  
Fecha: (día) 22 (mes) 4 (año) 2015

[Firma]  
**ALVARO ALEMÁN H.**  
Ministro



AAH/amr

SECRETARIA GENERAL

Recibido: [Firma] - 3272  
Fecha: 21/4/2015  
Hora: 12:32





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

7 de mayo de 2015  
DS-CTI-232

Señor  
Tomás Bermúdez  
Representante en Panamá  
Banco Interamericano de Desarrollo  
Ciudad

Respetado señor Bermúdez:

Tengo a bien informarle que la Secretaría de Logística y Competitividad adscrita al Ministerio de la Presidencia, ha manifestado su interés en gestionar recursos de Cooperación Técnica No Reembolsable, a través del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por un monto hasta de US\$400,000.00 (Cuatrocientos Mil Dólares Americanos con 00/100), con el propósito de fortalecer la capacidad institucional y técnica de la Secretaría de Logística y Competitividad, creada mediante Decreto Ejecutivo 235 del 25 de marzo de 2015, la cual tiene entre sus funciones la coordinación y ejecución del diálogo público-privado, velar por la creación y ejecución del Plan Maestro de Logística, y de asesorar al ejecutivo en todo lo concerniente a la facilitación logística.

Esta operación es consistente tanto, con el consenso logrado durante las mesas de diálogo público-privado así como con el Plan Estratégico de Gobierno 2015-2019, el cual confirma el rol vital del Sector Logístico en el bienestar del país. Este plan contempla entre sus objetivos: afianzar la plataforma de servicios logísticos de nivel y calidad global que posee Panamá, de manera de preservar y aumentar las ventajas competitivas derivadas de la utilización de la misma.

En virtud de lo anterior, reiteramos que este Ministerio no tiene objeción en que se realicen las gestiones que correspondan para concretar dicha iniciativa.

Atentamente,

  
Iván Zarak A.  
Ministro, Encargado

IZA/ama/jc



**TÉRMINOS DE REFERENCIA****CONSULTOR PARA LA PROPUESTA DEL MARCO NORMATIVO Y LEGAL PARA LA GESTIÓN LOGÍSTICA****PANAMÁ****I. JUSTIFICACIÓN**

- 1.1. Panamá ha dado inicio a la ejecución del Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG), esfuerzo coordinado a través del Ministerio de la Presidencia y su Coordinación Logística (CL). El PNLOG es un instrumento que recoge los principales lineamientos estratégicos y el plan de acción de este sector transversal que es la logística de cargas.
- 1.2. Uno de los principales retos del plan consiste precisamente en su implementación transversal y la sincronización de las acciones de todos los actores involucrados. Para lo cual, la CL deberá hacer seguimiento a los planes y proyectos a cargo de múltiples ejecutores, coordinar con el sector privado, buscar financiamiento, asegurar que los proyectos sean oportunamente incluidos en los presupuestos y que la ejecución está en concordancia con la programación anual y quinquenal. Finalmente, la CL debe asegurar que las distintas instituciones, sin desmedro de sus competencias técnicas y legales, mantengan la orientación del proyecto que se acordó en el seno del Gabinete Logístico.
- 1.3. Actualmente, la ejecución de inversiones está en su fase inicial, y por tanto los retos mencionados aún no se han materializado. La presente consultoría busca generar propuestas de reformas en el marco normativo que rige la logística de cargas, identificando potenciales ajustes que contribuyan al desarrollo del sector en el corto, mediano y largo plazo

**II. OBJETIVOS**

- 2.1. El objetivo de la consultoría consiste en analizar el marco normativo y legal panameño existente con inherencia en la gestión de la logística de cargas, identificando los riesgos potenciales que puedan presentarse para asegurar el ritmo de implementación de las prioridades establecidas por el Gabinete Logístico, y proponiendo soluciones de corto, mediano y largo plazo que permitan el logro de los objetivos de desarrollo sectorial.

**III. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA**

Tipo de consultoría: Internacional

Perfil del consultor: Profesional universitario en el área de Derecho, políticas públicas, administración pública, o afín, con experiencia en derecho administrativo, desarrollo institucional y reforma del Estado. Experiencia en el sector de transporte y logística de cargas altamente deseable. Experiencia mínima deseable de 15 años.

Duración: 4 meses

Dedicación: 50 días consultor

#### **IV. ACTIVIDADES**

##### **A. Recopilación de información**

###### **4.1. Revisión de información secundaria**

- a. Revisión de los instrumentos de planificación del sector: PNLOG, Hoja de Ruta, Plan estratégico de Gobierno 2014-2019, D.E. del Gabinete Logístico y otros de relevancia
- b. Revisión del estudio legal del sector elaborado en el 2014 en el marco del PNLOG (Porras, 2014)
- c. Revisión de los instrumentos legales y normas que definen competencias, ciclo presupuestario, proceso de inversión pública, competencias a nivel central de las instituciones del sector, desconcentrado y descentralizado. Esto deberá incluir la revisión de leyes, D.E. y reglamentos.

###### **4.2. Entrevistas**

- a. El consultor llevará cabo las entrevistas a las siguientes instituciones, en particular a las dependencias vinculadas a la ejecución del PNLOG, legal y planificación, presupuesto y control de gestión: Ministerio de la Presidencia, MEF, ACP, AMP, MOP, ANA. Adicionalmente el consultor llevará a cabo un taller con estas y otras instituciones vinculadas al PNLOG, en particular la ATTT, Alcaldía de Panamá y de Colón, UABR, MIVIOT, MICI, SCF, MIDA pero sin limitarse a ellas. El taller será coordinado por la contraparte en Panamá.
- b. En dichas entrevistas el consultor identificará los elementos críticos que pueden incidir en una adecuada gestión logística por parte del Ministerio de la presidencia, poniendo el acento en los aspectos de competencias, ciclo presupuestario y financiamiento, procesos internos, control de gestión.

##### **B. Análisis y síntesis**

###### **4.3. Con base en lo anterior el consultor generará un análisis de la situación actual, identificando los riesgos que puedan afectar a la ejecución del PNLOG, y en particular, al rol de coordinación y de gestión de la CL del MP. Estos riesgos deben incluir:**

- a. Riesgos presupuestarios durante el ciclo de formulación y ajustes
- b. Riesgos financieros
- c. Riesgos de procesos complejos que afecten los plazos establecidos
- d. Riesgos técnicos que pudiesen afectar los acuerdos del GL

##### **C. Propuesta**

###### **4.4. Propuesta de instrumentos. El consultor generará una propuesta para mitigar y/o reducir los riesgos identificados a corto, mediano y largo plazo, tomando en cuenta la naturaleza de los proyectos prioritarios. La propuesta debe considerar:**

- a. La posibilidad de crear nuevas normas específicas (decretos y reglamentos)
- b. La reforma a normas existentes
- c. La reforma a leyes existentes, con énfasis en leyes en proceso actual de reforma
- d. La promulgación de nuevas normas, evaluando la pertinencia a largo plazo de una Ley Marco de Logística la cual fue priorizada durante el proceso de elaboración del PNLOG.

- 4.5. La propuesta deberá señalar los artículos y contenidos a modificar en instrumentos existentes, y en el caso de nuevos instrumentos, el consultor deberá proponer el contenido general de la norma jurídica con énfasis en el aspecto clave que impactará de forma positiva en la gestión logística. Igualmente deberá señalar eventuales ajustes a tomar en cuenta en normas jurídicas colaterales, si fuese el caso.
- 4.6. Matriz institucional de reformas normativas: Como parte de la propuesta el consultor indicará la matriz institucional vinculada de forma directa e indirecta al marco normativo propuesto, señalando responsabilidades directas e indirectas, entidades a consultar, entidades afectadas por el cambio, entre otras.

## **V. PRODUCTOS**

- 5.1. El consultor generará los siguientes productos:
  - a. Un informe de diagnóstico, a ser entregado a los dos meses de iniciada la consultoría, con la firma del contrato, con la síntesis de las actividades a y b del apartado 4 de estos TdR.
  - b. Un informe de propuestas, con el contenido señalado en la actividad c del aparte 4 de estos TdR.

## **VI. SUPERVISIÓN Y CONTRAPARTE**

- 6.1. La supervisión del contrato está a cargo del Banco Interamericano de Desarrollo. En Panamá la contraparte de la consultoría es la Coordinación de Logística del Ministerio de la Presidencia.

**TÉRMINOS DE REFERENCIA**  
**PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA**  
**PANAMÁ**

**I. ANTECEDENTES**

- 1.1. Panamá ha venido haciendo esfuerzos por modernizar el sistema de transporte y logística del país. En el año 2014, con asistencia del BID el país culminó la elaboración del Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG), que sirvió de base para la elaboración de la propuesta sectorial del Plan Estratégico de Gobierno 2014-2019, la reforma del Gabinete Logístico y la elaboración de la Hoja de Ruta de inversión sectorial.
- 1.2. El PNLOG, que sintetiza el ejercicio de diálogo y consenso público privado, identifica deficiencias importantes derivadas de la falta de planificación en el sector transporte. En efecto, Panamá no cuenta con un plan multimodal de transporte que integre los esfuerzos subsectoriales que vienen haciendo distintas agencias, entre las que destacan el Ministerio de Obras Públicas, la ATTT (tránsito de pasajeros y carga), la Autoridad Marítima de Panamá (puertos), la Autoridad del Canal de Panamá (Canal y más recientemente el Puerto de Corozal), el aeropuerto de Tocumen, la Autoridad de Aeronáutica Civil (gestión de aeropuertos y servicios aéreos), la Autoridad Nacional de Aduanas (pasos de frontera), el MEF (ferrocarril), la Secretaría de la Cadena de Frío (infraestructura logística de apoyo a la comercialización agrícola), para citar los más relevantes. El país no cuenta con un sistema de planificación ni bases de datos sectoriales que permita levantar y actualizar información de demanda que permita optimizar y priorizar las inversiones a realizar.
- 1.3. El problema que esto presenta es que en Panamá el transporte intermodal es un hecho. Existen operaciones mar-aire que giran alrededor de los puertos del canal, la Zona Libre de Colón y el aeropuerto Internacional de Tocumen. El país ha constatado que las mejoras en el principal eje vial del país que conecta con la zona interoceánica han generado una migración de la demanda, especialmente de carga, del sector aéreo al vial. Si bien el sistema de transporte de Panamá – a excepción de la zona de influencia directa del Canal de Panamá para la cual se ha decidido elaborar un plan específico sectorial – la expectativa a futuro es que el mismo se haga más complejo y que las operaciones intermodales se intensifiquen. De hecho, Panamá está priorizando? al desarrollo de la región del Barú al Occidente del país, en el eje Puerto Armuelles-Vacamonte que incluye la frontera de Paso Canoas, en particular centrado en el desarrollo portuario; se está dando un acento importante al desarrollo de la actividad agrícola en la zona de Chiriquí y Santiago, y la carga generada podría ser manejada por el conglomerado del canal, los puertos regionales o las fronteras con Costa Rica. En estas zonas se tiene la intención de desarrollar zonas logísticas de apoyo a las actividades respectivas (comercio transfronterizo, agrícola, otras).
- 1.4. Si bien la demanda del sistema logístico y de transporte puede cambiar radicalmente en los años venideros como resultado de estas iniciativas, es indispensable contar con un instrumento que permita consolidar un sistema de planificación a nivel nacional, que brinde las herramientas básicas para la actualización a futuro, y una línea base para evaluar el impacto y/o factibilidad de nuevos proyectos, y estime el orden de magnitud de las inversiones de más trascendencia. Todo lo anterior determina la importancia de elaborar un plan maestro de transporte y logística (PMTL) objeto de estos TdR.

## II. ALCANCES

- 2.1. El PMTL es un estudio de planificación que busca generar un plan de infraestructura y servicios de transporte, así como las bases para un sistema de planificación compuesto, entre otros, por sistemas regulares de recolección de información, modelos de actualización periódica, y un equipo de trabajo entrenado para las funciones de actualización y seguimiento del plan.
- 2.2. El PMTL debe generar:
  - a. Alcance 1: Un plan intermodal de transporte e infraestructura logística
  - b. Alcance 2: Las bases de un sistema de planificación

## III. OBJETIVOS

- 3.1. El plan maestro de transporte y logística – PMTL - tiene como objetivo general proveer los elementos necesarios para ordenar en el mediano y largo plazo el desarrollo de la infraestructura de transporte y logística, a la vez que sentar las bases de un sistema estable de planificación del sector, todo ello con miras a satisfacer con eficiencia y eficacia los requerimientos de la actividad económica y de la población en general; contribuyendo de tal forma a una mejora en la competitividad de la economía y en su integración a mercados internacionales.

## IV. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA

Tipo de consultoría: Internacional

Fecha de inicio y duración: 1º de enero de 2016, duración máxima estimada ocho meses.

Lugar: Panamá y lugar de residencia del grupo consultor.

Calificación: Empresa con experiencia en planificación del sector transporte y logística. Experiencia en la realización de trabajos de alcances y complejidad similares a los que constituyen el objeto de esta contratación.

## V. ACTIVIDADES

- 5.1. A continuación se presentan los principales aspectos a desarrollar por el grupo consultor en la elaboración del PMTL. Esta descripción no es limitativa exhaustiva, se espera que el grupo consultor plantee en su Propuesta Técnica las actividades específicas adicionales a realizar y la metodología específica para la elaboración del Plan.

## VI. PERSONAL Y OTROS REQUERIMIENTOS ADICIONALES

### A. Equipo de trabajo

- 6.1. El grupo consultor deberá estar integrado por un grupo de especialistas altamente calificados, más el personal de apoyo que el grupo consultor considere necesario. El equipo de trabajo estará conformado de la siguiente manera:

Especialista	Descripción	Meses/hombre
<b>Director de Proyecto</b>	Profesional con título universitario con experiencia en gerenciamiento de planes y proyectos de transporte. Profesional del área de la ingeniería, economía y/o administración con Master de especialidad o MBA y experiencia profesional de 10 años como mínimo	6
<b>Especialista en planificación del Transporte</b>	Profesional con título universitario con experiencia en planes y estudios económicos de transporte. Experiencia en planificación del transporte, proyección y análisis de demanda, con al menos 10 años de experiencia profesional.	4
<b>Especialista Vial</b>	Experto en infraestructura vial y mantenimiento, con al menos 10 años de experiencia en el sector	2

<b>Especialista</b>	<b>Descripción</b>	<b>Meses/hombre</b>
<b>Especialista Portuario</b>	Experto portuario, experiencia en infraestructura y modelos de gestión, con al menos 10 años de experiencia en el sector	3
<b>Especialista en transporte aéreo</b>	Experto en transporte aéreo, infraestructura y modelos de gestión, con al menos 8 años de experiencia en el sector	1
<b>Especialista en economía del transporte</b>	Experto en evaluación económica de proyectos de transporte, con experiencia en proyectos de nacional. Experiencia mínima de 8 años	2
<b>Especialista en Logístico</b>	Experto en infraestructura y servicios logísticos promovidos por iniciativa pública. Experiencia mínima de 8 años	2
<b>Especialista en modelos de transporte</b>	Profesional del área de modelación, con al menos 5 años de experiencia profesional en modelación de redes de transporte y con conocimientos en Sistemas de Información Geográfica	2
<b>Experto legal e institucional</b>	Profesional del área regulación de procesos y procedimientos administrativos, con experiencia en administración pública, sector transporte y con conocimientos en comercio exterior. Experiencia deseable mínima de 8 años	1

## **VII. PRODUCTOS E INFORMES**

### **A. Informes Técnicos**

El consultor deberá presentar los siguientes informes conteniendo los productos indicados:

<b>Informe</b>	<b>Contenido</b>
<b>Inicio</b>	Informe inicial con el contenido detallado del plan de trabajo, en particular en lo relativo a levantamiento de información primaria (encuestas y entrevistas) y la organización de los talleres y seminarios previstos durante la ejecución del estudio. Idealmente debe ser entregado una vez culminada la etapa de revisión de la información disponible.
<b>Diagnóstico y síntesis</b>	Diagnóstico de base del alcance <sup>1</sup> , infraestructura de transporte y logística
<b>Propuestas y Plan de transporte</b>	Informe de selección de alternativas, análisis de escenarios y elaboración del plan
<b>Sistema de planificación</b>	Informe y manuales del sistema de planificación propuesto, incluyendo los modelos de transporte calibrados, alcance 2

### **B. Informes Administrativos**

- 7.1. El consultor deberá entregar un breve informe administrativo mensual de carácter gerencial indicando el avance relativo de cada una de las actividades, la descripción de los principales resultados así como de las restricciones encontradas para el cumplimiento de los plazos, objetivos y resultados esperados.

## **VIII. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES**

- 8.1. La consultoría está prevista desarrollarse en un lapso total máximo de 6 ½ meses. Durante este plazo, el consultor deberá generar los siguientes productos:
  - a. Informe de Inicio: 1 mes posterior a la firma del contrato
  - b. Informe de Diagnóstico: A los 3 meses de iniciada la consultoría
  - c. Informe del Plan de Transporte: a los 6 meses de iniciada la consultoría
  - d. Informe del sistema de planificación: a los 6 meses de iniciada la consultoría
  - e. Versión final, a los 6 ½ meses, una vez incorporadas las observaciones del MTOP

**IX. COORDINACIÓN Y SUPERVISIÓN**

- 9.1. La supervisión del contrato está a cargo del Banco, quién coordinará con la contraparte local que estará a cargo de la Coordinación de Logística de Panamá, con apoyo técnico del MOP y el MIVIOT.



## **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

### **CONSULTOR DE APOYO A LA SUPERVISIÓN DEL PLAN MAESTRO DE INFRAESTRUCTURA DE LA ZONA INTEROCEÁNICA Y COORDINACIÓN CON LA ESTRATEGIA MARÍTIMA NACIONAL**

#### **PANAMÁ**

#### **I. JUSTIFICACIÓN**

- 1.1. El Gobierno de Panamá (GdP) ha iniciado la implementación del Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG), instrumento producto del ejercicio de diálogo público-privado llevado a cabo entre 2013 y 2014 con la asistencia técnica del BID. Entre las acciones priorizadas por los grupos de diálogo y que forman parte de las condiciones del segundo tramo de un préstamo de Reforma de Política en Logística, se encuentra el desarrollo de un Plan Maestro de Infraestructura de la Zona Interoceánica (PMIZI) y una Estrategia Logística Nacional (ELN).
- 1.2. Ambos estudios son financiados por el Gobierno de Panamá. Con respecto al PMIZI el GdP ha decidido iniciar con la elaboración del estudio de demanda, estrechamente correlacionado con la ELN. De hecho, la ELN debe definir escenarios prospectivos para desarrollo del sistema logístico nacional, que servirá de base para la estimación detallada de la demanda potencial de servicios logísticos de valor agregado en 8 segmentos identificados como prioritarios durante la elaboración del PNLOG. A esto se suma la demanda tendencial de las actividades ya implantadas y que hacen uso del sistema de transporte y logística existente y futuro.
- 1.3. Durante la elaboración de ambos estudios el GdP ha decidido crear un Comité de seguimiento, pero Panamá tiene poca experiencia en la elaboración de estudios de transporte, razón por la cual la Coordinación Logística necesita contar con el apoyo de un consultor internacional experto en transporte y logística que apoye en la supervisión y coordinación de ambos estudios, así como en la coordinación con las instituciones vinculadas a la ejecución.

#### **II. OBJETIVOS**

- 2.1. Apoyar a la Coordinación de Logística del Ministerio de la Presidencia y al Comité de Seguimiento del PMIZI en la supervisión de este plan, en la coordinación de las actividades de los grupos consultores responsables de la ejecución del PMIZI y de la ELN, facilitar la interacción de las empresas con las instituciones en las fases de recopilación de información y otros aspectos necesarios para la buena culminación de ambas consultorías.

#### **III. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA**

Tipo de consultoría: Internacional

Perfil del consultor: Profesional universitario del área de economía, transporte y logística, ordenamiento del territorio, planificación del transporte, administración de empresas, con experiencia en planes de transporte y de preferencia planes de logística. Experiencia mínima deseable de 15 años en el sector.

Duración: 8 meses

Dedicación: 90 días consultor

#### **IV. ACTIVIDADES**

- 4.1. El consultor deberá llevar a cabo las siguientes actividades:

- a. Facilitar la interacción de la empresa responsable del PMIZI con las instituciones que deben suministrar información durante la ejecución del proyecto
- b. Hacer seguimiento a los planes de trabajo y acuerdos contractuales y alertar a la CL y al BID sobre cualquier retraso en la ejecución del PMIZI y la ELN
- c. Vigilar por la coherencia entre los elementos que inciden en la demanda entre la ELN y la PMIZI, velando por la continuidad y el desarrollo incremental de los productos
- d. Participar en las reuniones del comité de seguimiento del PMIZI
- e. Revisar los informes parciales y finales de la consultoría y generar un informe de comentarios técnicos con base en los requerimientos de los TdR, del contrato con la firma y el acta de negociación final
- f. Llevar a cabo reuniones de trabajo con las entidades involucradas en el PMIZI y la firma consultora a fin de velar por que las bases de datos, modelos, GIS a ser adoptados sean compatibles con los sistemas existentes en dichas instituciones
- g. Cualquier otro relacionado con la supervisión técnica y la administración del contrato de consultoría

## **V. PRODUCTOS**

- 5.1. El consultor generará informes mensuales de actividad en los que reseñará el número de días trabajados. El número total de días no podrá sobrepasar los días totales previstos en el contrato.

## **VI. FORMA DE PAGO**

- 6.1. El pago se realizará mensualmente en proporción al número de días de trabajo reportados vs. el número total de días contratados.

## **VII. CONTRAPARTE**

- 7.1. La supervisión estará a cargo del Banco. La contraparte oficial del contrato en Panamá será la Coordinación de Logística del Ministerio de la Presidencia.

## **TÉRMINOS DE REFERENCIA**

### **PLAN ESTRATÉGICO DE FORMACIÓN DE RRHH EN LOGÍSTICA – ESTIMACIÓN DE DEMANDA PANAMÁ**

#### **I. JUSTIFICACIÓN**

- 1.1. El Gobierno de Panamá ha iniciado la implementación del Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG), instrumento producto del ejercicio de diálogo público-privado llevado a cabo entre 2013 y 2014 con la asistencia técnica del BID. El PNLOG establece como prioridad el desarrollo de tres subsistemas logísticos: a) *hub* de servicios logísticos de valor agregado del conglomerado del Canal, b) apoyo al sector agrícola, y c) apoyo al comercio intrarregional. Para cubrir las necesidades específicas de servicios logísticos de estos grupos de demanda el país tiene el reto de generar una oferta de RRHH en todos los niveles.
- 1.2. Durante el proceso de elaboración del PNLOG las mesas de diálogo público-privado pusieron el acento en las necesidades de formación de corto plazo a nivel técnico. Como complemento al trabajo de las mesas el BID contrató una consultoría que intentó cuantificar el déficit a este nivel e identificar las prioridades de corto plazo<sup>1</sup>. La demanda fue estimada tomando como proxy las vacantes de la base de datos de la bolsa laboral de Panamá-Pacífico a sabiendas que dichas cifras eran muy preliminares.
- 1.3. Además de esta necesidad, se presume que hay un déficit actual a nivel de las posiciones estratégicas, gerenciales y de supervisión debido a carencias en la oferta de formación de nivel profesional de grado superior, y universitaria de primer, segundo y tercer ciclo que cubrirían las áreas de gestión global, suministro, planificación y control de producción, transporte, distribución y post-venta y seguridad, por hablar de las funciones directas, pero se presume que este déficit abarca igualmente las funciones de consultoría.
- 1.4. En su ambición de consolidarse como un hub internacional que evoluciona de uno marítimo a uno de servicios logísticos, y a sabiendas de la importancia que la investigación incide en el conocimiento aplicado, y que en este caso específico se refiere a la prestación de servicios, Panamá vislumbra crear un centro de investigación internacional. En tal sentido, el BID ha contratado una consultoría que está desarrollando un enfoque conceptual del proceso de gestión del conocimiento que brindaría lineamientos a esta consultoría.
- 1.5. Con base en lo anterior el BID desea contratar una consultoría que permita afinar el diagnóstico de la oferta actual de formación e identifique las prioridades a mediano y largo plazo en términos de desarrollo de los recursos humanos del sector.

#### **II. OBJETIVO DE LA CONSULTORÍA**

- 2.1. El objetivo de la consultoría consiste en desarrollar un análisis de demanda que integre el Plan Estratégico de Desarrollo de RRHH en Logística, que permita identificar las disciplinas demandadas, cuantificar los requerimientos y el déficit, identificar la oferta y, en función de ello, analizar la brecha entre la demanda y

---

<sup>1</sup> La consultoría “Estudio de Necesidades, Oferta Académica y Plan Piloto de Formación a nivel técnico en Logística” (Allard, 2014), identificó un déficit de unas 16.000 puestos de trabajo para fines del 2013, que la mayor parte de las áreas que habría que cubrir en los próximos años no cuenta con una oferta de formación, y señaló como disciplinas prioritarias las siguientes: Asistente/coordinador de Tráfico/Aduanas, Operador de montacargas/operario de logística/ayudante almacén, empacador/Consolidador, coordinador de ruta/transporte, asistente de Contabilidad logística.

oferta de formación y proponer prioridades y líneas estratégicas de acción para resolver la misma.

### **III. CARACTERÍSTICAS DE LA CONSULTORÍA**

Tipo de consultoría: Internacional

Perfil del consultor: Profesional universitario del área de economía, transporte y logística, educación o afín, con experiencia en el diseño y adaptación de programas de formación. Experiencia deseable en sector de logística en el área de Derecho, políticas públicas, administración pública, o afín, con experiencia en derecho administrativo, desarrollo institucional y reforma del Estado. Experiencia mínima deseable de 15 años.

Duración: 5 meses

Dedicación: 60 días consultor

### **IV. ACTIVIDADES**

#### **A. Revisión de información secundaria**

- 4.1. El consultor deberá hacer una revisión de la información secundaria disponible que permita hacer un diagnóstico de la situación. De forma específica el consultor deberá revisar:
  - a. Estudios del INADEH y del BID para el MICI sobre la situación de los RRHH a nivel técnico
  - b. Proyecto de creación de un centro de formación en logística en el INADEH
  - c. Currícula de universidades y centros de formación que ofrecen programas en el sector a todo nivel
  - d. Estudios del MEDUCA
  - e. Estudios del SENACYT
- 4.2. Complementariamente el consultor deberá revisar los instrumentos estratégicos y de planificación del sector, entre ellos el PNLOG, los avances de la Estrategia Logística Nacional en elaboración

#### **B. Levantamiento de información primaria**

- i. Información de Demanda
- ii. Información de Oferta

#### **C. Análisis y síntesis de brechas**

#### **D. Líneas de acción sugeridas**

### **V. PRODUCTOS Y FORMA DE PAGO**

- 5.1. **Informe Inicial:** Metodología de trabajo incluyendo el plan para la realización de encuestas, entrevistas y taller Focus Group. Representa el 25% del monto total de la consultoría, a ser entregado a los 15 días de firmado el contrato
- 5.2. **Informe No. 1:** Informe de diagnóstico, correspondiente a las actividades a, b y c. Representa el 40% de la consultoría, a ser entregado a los 3 meses luego de la firma del contrato
- 5.3. **Informe No. 2:** Informe de Líneas de acción, correspondiente a la actividad d. Representa el 25% de la consultoría, a ser entregado a los 4,5 meses posterior a la firma del contrato

- 5.4. **Informe Final:** Recogiendo las observaciones a los informes anteriores y consolidando ambos en un solo informe integral. Representa el 10% del monto total y debe ser entregado a los 5 meses después de la firma del contrato.

**VI. SUPERVISIÓN**

- 6.1. La supervisión estará a cargo del Banco. La contraparte oficial del contrato en Panamá será la Coordinación de Logística del Ministerio de la Presidencia.

## PLAN DE ADQUISICIONES

<b>País:</b>	Panamá
<b>Agencia Ejecutora:</b>	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
<b>Proyecto:</b>	Apoyo al fortalecimiento técnico y a la implementación de la Agenda Logística Nacional
<b>Numero de Proyecto:</b>	PN-T1140
<b>Descripción del Proyecto:</b>	El objetivo de esta Cooperación Técnica (CT) es contribuir al mejoramiento de los sistemas y la planificación de las infraestructuras y servicios logísticos de Panamá, identificando potenciales oportunidades de inversión que respondan a los principales desafíos del sector.

Componentes	Descripción	Costo Estimado (US\$)	Método de Adquisición <sup>1</sup>	Fuente de Financiamiento en %		Comentario
				BID	Contraparte	
<b>Componente 1: Estudios y asistencia técnica</b>	Servicios de consultoría para la elaboración del Plan Nacional de Transporte y Logística	250.000	SBCC	100	0	Siguiendo las políticas de adquisiciones del FGE (50% ligado), este componente será llamado a licitación siguiendo las políticas del Banco y aplicando la restricción de que sólo firmas españolas podrán ser adjudicatarias <sup>2</sup>
	Servicios de consultoría de apoyo a la supervisión a la Estrategia Logística Nacional y el Plan Maestro de Infraestructura de la Zona Interoceánica - Fase I: Estudio de Demanda	45.000	CCII	100	0	
	Servicios de consultoría para la elaboración del plan estratégico de formación de recursos humanos en logística	30.000	CCII	100	0	

<sup>1</sup> Firmas Consultoras: **SBCC**: Selección Basada en la Calidad y el Costo; **SBC**: Selección Basada en la Calidad; **SBPF**: Selección Basada en Presupuesto Fijo; **SBMC**: Selección Basada en el Menor Costo; **SCC**: Selección Basada en las Calificaciones de los Consultores; **SD**: Selección Directa. Consultores Individuales: **CCIN**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Nacional; **CCII**: Selección basada en la Comparación de Calificaciones Consultor Individual Internacional.

<sup>2</sup> Los Términos de Referencia para las contrataciones de los consultores españoles deberán ser sometidos vía GCM al MINECO para su difusión simultánea por este.

Componentes	Descripción	Costo Estimado	Método de Adquisición	Fuente de Financiamiento en %		Comentario
	Servicios de consultoría para la elaboración de la propuesta de ajuste al marco legal en cuanto a gestión logística	20.000	CCII	100	0	
	Revisión y seguimiento de la ejecución del Componente 1, por parte del Gobierno de Panamá	24.000	-	0	100	La contrapartida local en especie será proveída por la contraparte mediante la disposición de su personal. Por tanto no será necesario proceso de adquisiciones.
<b>Componente 2: Herramientas de diálogo y participación</b>	Desarrollo de talleres y seminarios de buenas prácticas. Organización de un evento de diálogo regional. Las principales actividades incluyen definición de una agenda, convocatoria e invitación de expertos, organización logística, supervisión y ejecución del evento	4.000	-	0	100	
	Servicios de consultoría para garantizar asistencia técnica y/o facilitación de los eventos y las actividades de generación de consenso derivado de los talleres y de los planes en elaboración	9.700	CCII	51	49	La contrapartida local en especie será proveída por la contraparte mediante la disposición de su personal. Por tanto no será necesario proceso de adquisiciones.
	Viajes de funcionarios de Panamá a eventos regionales, enfocados en la creación de consensos, la cooperación horizontal y otros dirigidos a fortalecer las buenas prácticas	74.800		27	73	La contrapartida local en especie será proveída por la contraparte mediante la disposición de su personal. Por tanto no será necesario proceso de adquisiciones.
<b>Seguimiento, evaluación y supervisión</b>		42.500	CCII	71	29	
<b>Total</b>		<b>500.000</b>		<b>80</b>	<b>20</b>	