Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras

Anexo Técnico HO-L1198 - Integración Económica

**Resumen Ejecutivo**

El desempeño logístico de Honduras es relevante a nivel global y constituye un marco de oportunidades para los países vecinos. La estrategia de Honduras en el ámbito logístico presenta retos relacionados a la necesidad de una mayor coordinación interinstitucional a fin de seguir desarrollando las principales zonas de relevancia logística como lo es el Conglomerado Logístico del Norte y su conexión con los principales nodos productivos de San Pedro Sula y Tegucigalpa con una visión integral y de largo plazo. Adicionalmente existe un enfoque claro en mejorar el funcionamiento de todo el sistema logístico que incluye la mejora en la conectividad global, integración de procesos y sistemas, fluidez de transporte, marco jurídico y fiscal adecuado y buen entorno o clima de negocios. Todo lo anterior, enfocado a consolidar a Honduras como un *hub* regional de cara al mercado regional y global con principal enfoque y ventaja comparativa en el litoral del Atlántico por la relevancia comercial que tienen el Puerto Cortés en el tránsito marítimo regional.

La operación objeto de análisis, es primer préstamo programático de Reformas de Política (PBP) enfocados en la mejora de la competitividad sectorial. El Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Cargas de Honduras (HO-L1198), tiene por objetivo contribuir a la mejora de la competitividad y la integración regional mediante el fortalecimiento institucional, legal y regulatorio del sector de logística de cargas y la facilitación comercial. Se espera que el programa tenga efectos tanto a nivel microeconómico como a nivel macro-global, concretamente, de acuerdo a la Matriz de Resultados de la operación, las medidas de política promovidas por el PBL, impactarán positivamente en la integración regional y global a través de la reducción de los tiempos de despacho en aduanas (horas) en aproximadamente 60% fundamentada tanto por la mejora de la coordinación interinstitucional en la logística de carga como por la mejora en los procesos de comercio exterior.

1. **Introducción.**
   1. Honduras cuenta con acceso a ambos océanos y comparte frontera con El Salvador, Guatemala y Nicaragua. Su posición es un eslabón clave en la consolidación de los principales corredores de integración de Mesoamérica[[1]](#footnote-1) ya que en su territorio se encuentran partes importantes del Corredor Atlántico Mesoamericano (CAM), el Corredor Pacífico y los corredores del Triángulo Norte. Además, cuenta con el principal puerto Mesoamericano en el Mar Caribe (Puerto Cortés) y acceso al Océano Pacífico a través del Puerto San Lorenzo. Por tanto, la calidad de su infraestructura de transporte, la logística de carga y los procesos de comercio, tiene un impacto relevante en el desempeño del comercio no sólo de Honduras, donde el 80% de sus exportaciones se movilizan por tierra, sino también para el comercio intrarregional de Mesoamérica[[2]](#footnote-2), en particular para los países del Triángulo Norte, dentro de los cuales Honduras presenta el mayor volumen de comercio externo en relación con el PIB.
   2. Con respecto al Sistema Logístico Nacional de Honduras, el Conglomerado Logístico del Norte (CLN), los puertos y la red vial del Corredor Logístico Norte-Sur que los conecta, son de fundamental relevancia para los nodos productivos principales de San Pedro Sula, Tegucigalpa, Comayagua y La Ceiba. El CLN, se conforma esencialmente por los siguientes nodos: Puerto Cortes-San Pedro Sula- Frontera Entre Ríos, el A.I. de Palmerola y el futuro puerto seco o ZAL en la zona de La Barca, y el Puerto San Lorenzo. Este conjunto posiciona al país como actor clave en la distribución física internacional de mercancías y movilizando gran parte de las mercancías con origen y destino mesoamericano, sobre todo por el papel que juega puerto Cortés, el cual es el puerto Centroamericano más importante de la vertiente Atlántica.
   3. La logística de cargas representa un factor crítico para reducir los costos generalizados al comercio exterior, incluyendo las barreras tarifarias y no tarifarias, y contribuir a la competitividad en términos del Índice de Desempeño Logístico. Al respecto, el LPI de Honduras se encuentra rezagado con respecto al de los países de la región siendo que en el año 2016 ocupó el puesto 112 del Índice de Desempeño Logístico (LPI), detrás de El Salvador (83) o Panamá (40). En lo que respecta a la mejora del entorno para hacer negocios a través de la promulgación de leyes y mejoras institucionales que favorecen el crecimiento económico, en el caso de Honduras se observa que a pesar de los grandes avances en materia de infraestructura y manejo del Puerto Cortés, existen espacios de mejora en el fortalecimiento y coordinación interinstitucional y en la gestión logística que permitirían mejorar el desempeño del Sistema Logístico Nacional[[3]](#footnote-3).
   4. El actual modelo de gestión para el crecimiento económico y social de Honduras prioriza las inversiones en infraestructura vial, reconociendo que la existencia de carreteras y caminos en buen estado genera oportunidades para el desarrollo de las actividades productivas, así como para una mayor integración del país en la economía global. Esto se refleja en la Visión de País 2010 - 2038, particularmente en el objetivo orientado a lograr una “Honduras productiva, generadora de oportunidades y empleo digno”, donde se aspira a consolidar el liderazgo de Honduras como el más importante circuito de transporte terrestre interoceánico para el tránsito de mercaderías en Centroamérica. Cabe mencionar, que en el del Plan de Nación 2010-2022[[4]](#footnote-4) que acompaña la Visión de País, se incluye también un lineamiento específico para: y la “Imagen de País, Competitividad y Desarrollo de Sectores Productivos”. Honduras apunta a explotar la posición geográfica del país, a fin de convertirlo en un centro de transporte multimodal entre el mercado con mayor capacidad de adquisición (Estados Unidos) y las potencias económicas en Asia, Europa, Centro y Sur América.
   5. En el presente documento se analiza el *Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras (HO-L1198)* exponiendo los argumentos que explican cómo el proyecto contribuye a la integración de Honduras a nivel regional y global, validando por tanto su alineación con el desafío regional de Integración Económica planteado en la Estrategia Institucional del Banco (EIB) 2010-2020 (GN-2788-5). El documento está organizado de la siguiente manera. En la sección número II, se describe el contexto regional y el estado de la integración económica en el marco del proceso de integración centroamericana, haciendo énfasis en el caso particular de Honduras. En la sección número III se presentan los argumentos cualitativos y cuantitativos que demuestran que la operación contribuye a mejorar la integración económica regional y global. Finalmente, en la sección número IV se valida la alineación de la operación con el Desafío de Integración Económica de acuerdo con la EIB y con la Estrategia Sectorial del Banco de Apoyo a la Integración Competitiva, Regional y Global (GN-2564-4).
2. **Infraestructura e Integración Económica**

**Contexto Regional**

* 1. En el contexto internacional actual de bajo crecimiento económico global, el estado de la integración económica regional de los países de América Latina y el Caribe cobra vital importancia. Lo anterior, fue empíricamente demostrado, en el Informe macroeconómico del BID del año pasado[[5]](#footnote-5), en el cual, basándose en el análisis de los shocks externos relacionados a los fenómenos que afectan el flujo de recursos de las economías (como los precios internacionales de las materias primas, la demanda mundial de bienes y servicios y la tasa de interés de EEUU), la situación interna de los países de América Latina y el avance en el desarrollo de los mercados regionales, se concluye que independientemente del escenario comercial predominante, la región sólo puede ganar con un mercado interno más fuerte, más eficiente y plenamente integrado.
  2. En el ámbito regional, de acuerdo al Fondo Monetario Internacional (IMF, WEO) el crecimiento promedio del PIB real de Honduras ha sido de los más altos de Centroamérica, por el orden de 4.2% para los últimos diez años (Ver figura No. 1). Honduras es un país pequeño y abierto, el índice de apertura comercial medido por la ratio Comercio Total/PIB[[6]](#footnote-6) fue de 57% en el año 2016, superado solo por Nicaragua (61%) (Ver Figura No. 2), lo cual indica un alto grado de apertura comercial en comparación con lo que se observa en promedio para los países de Centroamérica (38%).

**Figura No. 1 Producto Interno Bruto a precios constantes – Honduras**

*Fuente:* *Fondo Monetario Internacional (IMF)*

**Figura No. 2 Índice de Apertura Comercial de los países de Centroamérica Año 2016.**

## ***Índice de apertura comercial promedio de los países de Centroamérica es 38% para el año 2016***

*Fuente Elaboración Propia en base a Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA).*

* 1. En su estructura económica Honduras, refleja un sector terciario dominante en términos de su aporte al PIB (58% al cierre del 2016). Los sectores secundario y primario contribuyen en 28% y 13% al PIB nacional, respectivamente. Dicha estructura se ha mantenido relativamente estable entre los años 2007 y 2016, período en el que el peso relativo de los sectores agricultura, industria y servicios en la economía hondureña no ha presentado cambios significativos. El sector agropecuario y la producción industrial ligada a esta, destaca por su relevancia en el comercio exterior del país dado que los principales productos de exportación hondureños pertenecen a dicho sector. Otros sectores como la ganadería o la pesca dirigen su producción mayoritariamente al consumo nacional.
  2. Los principales productos de exportación de Honduras para el año 2016 fueron el café, representando 12% del total exportado, seguido del azúcar (11%) y en tercer lugar se encuentra el banano (6.4%). Las exportaciones de las maquilas son muy importantes para el comercio de Honduras ya que representan de manera agregada el 50% del total exportado. Los principales productos de importación de Honduras para el año 2016 fueron las máquinas, aparatos y materiales eléctricos (17%) seguido por productos de industrias químicas y conexas (15%). De lo anterior se puede concluir que las exportaciones hondureñas corresponden mayormente a productos primarios de bajo valor agregado y las importaciones se concentran en productos industrializados como vehículos, medicamentos y materiales para la construcción. Es de destacar que las exportaciones e importaciones de Honduras son mayoritariamente transportadas por vía terrestre y los principales socios comerciales son Estados Unidos y los países de la región Centroamericana.
  3. Al analizar las relaciones comerciales intrarregionales, se destaca que el comercio intrarregional es muy importante para la región Centroamericana en general, siendo que este representa el 32.4% de sus exportaciones totales y el 14.8% de sus importaciones totales. Lo anterior, permite inferir que Centroamérica ha avanzado significativamente en la integración comercial, lo cual le ha permitido aprovecha sinergias económicas y estar mejor preparada para choque externos provenientes de otras economías. Para el caso de Honduras, el 21% de comercio total fue de carácter intrarregional para el año 2016, siendo el principal socio de Centroamérica de El Salvador, no obstante están aún lejos de su potencial. Regiones en desarrollo como Sudeste Asiático presentan valores superior al 50% del comercio total.
  4. Otra medida del grado en que los mercados nacionales están integrados regionalmente y a nivel mundial está dado por la Inversión Extranjera Directa (IED). Esta variable es relevante porque representa la importancia de los flujos de capitales externos en las economías, para los cuales; la complejidad económica relacionada a la expansión del mercado interno y la dinámica exportadora, así como también el clima de negocios, juegan un rol relevante aunado a los factores de la infraestructura interna y los costos logísticos internos los cuales también condicionan fuertemente la IED. En Centroamérica, la IED representa un motor del crecimiento para la región, al respecto, con datos de la *Secretaría para la Integración Económica de Centroamérica (SIECA)*, se puede constatar que, de todos los países del bloque, Honduras junto con El Salvador y Nicaragua, tiene los niveles más bajos de IED de toda la región, captando Honduras para el año 2016, el 9% de la IED de CA fundamentada, entre otras cosas, por el dinamismo de las maquilas.

**Figura No 3. Inversión Extranjera Directa (IED) en Centroamérica y Honduras año 2016**

*Fuente:* Centro de Estudios para la Integración Económica, SIECA.

* 1. Con respecto a las iniciativas de integración regional, Honduras forma parte del proceso de integración Centroamericana, siendo miembro del Sistema de Integración Centroamericana (SICA)[[7]](#footnote-7) y participando de todas las instancias de coordinación regional, que contribuye a generar economías de escala facilitando su participación en el comercio global. El rol de Honduras en la integración regional mesoamericana es de gran relevancia por poseer infraestructuras de integración relevantes para el comercio intra y extra-regional, teniendo además un efecto estructurador importante de la logística macro-regional de los países americanos. Las infraestructuras y servicios de Honduras sirven al comercio externo de los países de la región y al mismo tiempo significan oportunidades para la mejora del desempeño de las propias exportaciones de la región. Por ejemplo, dentro de las infraestructuras de transporte multimodales relevantes destaca Puerto Cortés, ya que maneja el 86% del total de contenedores que acceden a puertos hondureños[[8]](#footnote-8) y es uno de los más importantes de la vertiente atlántica de Centroamérica, ocupando el puesto número 19 en el ranking de puertos mesoamericanos por movimiento de carga[[9]](#footnote-9). Honduras se localiza en la posición 88 de 162 países considerados en el Índice de Conectividad Marítima, indicativo de una valoración favorecedora en cuanto a conectividad marítima en relación con la valoración del resto de infraestructuras nacionales. En el ámbito vial, los corredores de integración regionales atraviesan Honduras y completando la conectividad del istmo Centroamericano tal es el caso del Corredor Pacífico. En materia fronteriza, el desempeño de los procesos de comercio exterior realizados en los puestos Aduaneros de Honduras, son fundamentales para que el SLN evolucione positivamente y en beneficio a la región. Al respecto, Honduras ha realizado esfuerzos para implementar la *Estrategia Centroamericana de Facilitación Comercial y Competitividad* *con énfasis en gestión coordinada de fronteras* (COMIECO, BID y USAID 2015). Dicha estrategia promueve un enfoque regional para la modernización de pasos de frontera basado en la implementación de medidas de facilitación comercial y control fronterizo.

**Integración y logística**

* 1. La logística es relevante para el comercio regional y global debido a que su objeto es movilizar los bienes en la economía y sus flujos agregados. La evidencia empírica demuestra que el buen desempeño logístico beneficia la competitividad de las economías, lo cual tiene una incidencia directa en los flujos de comercio tanto regionales como globales. Esto se fundamenta en el hecho de que los costos logísticos impactan en los precios finales de los bienes y servicios, lo cual se traduce en pérdidas o ganancias de competitividad en relación con el resto de los competidores globales, afectando la posición externa del país. En tal sentido, existe una relación inversa entre exportaciones y costos logísticos y de transporte **(Krugman y Livas, 1996)**. Adicionalmente, el desarrollo logístico tiene un impacto directo en el acceso a mercados y el flujo de bienes y servicios, afectando temas de *economía espacial* directamente relacionados con la integración regional **(Venables, 1996)**, específicamente a través del efecto en la geolocalización de empresas provocados por abaratamiento de los costos logísticos y el aprovechamiento de economía de escala y el acceso a nuevos mercados.
  2. En el ámbito regulatorio, la evidencia empírica demuestra que el marco legal es relevante para el desempeño logístico y consecuentemente para el crecimiento económico. En **Haidar, J.I. (2012)** se demuestra empíricamente que cada reforma positiva en las regulaciones de comercio transfronterizo (es decir, tiempo, costos y procedimientos necesarios para exportar o importar una carga) está asociada con un aumento del 0.15% en la tasa de crecimiento económico promedio. Un efecto relevante de las reformas de política del sector transporte y logística es el ocasionado en la dinámica de entrada y salida de firmas. Al respecto, altas regulaciones sobre la actividad empresarial, así como los altos costos de ajuste de la fuerza laboral, parecen afectar negativamente la entrada de nuevas pequeñas empresas. **Desai et al. (2003)** se explora el impacto del entorno institucional en la naturaleza de la actividad empresarial en toda Europa; se demuestra que una mayor equidad y una mayor protección de los derechos de propiedad aumentan las tasas de ingreso, reducen las tasas de salida y reducen el tamaño promedio de las empresas.
  3. En un análisis realizado por el BID es donde se estudia empíricamente los resultados en el crecimiento económico de las reformas estructurales legales que afectan la facilidad para hacer negocios tanto en el ámbito lógico como de facilitación comercial, llevadas a cabo durante el período 2004-2017 en Panamá. El fundamento teórico de este análisis es que el nivel de ingresos es una función del marco regulatorio existente, pero un cambio en el nivel de ingresos es más una función de cómo cambia y mejora el marco regulatorio. El análisis utilizó los indicadores del *Doing Business* (DB) del Banco Mundial de los indicadores de las regulaciones comerciales, como un determinante importante del crecimiento económico enfocado fundamentalmente en la actividad de las firmas. Se encontró que existe una relación positiva entre las reformas regulatorias llevadas a cabo en Panamá en el período analizado y los incrementos en el PIB Nominal. El coeficiente estimado en el modelo es positivo e igual a **0.03**, significativo al nivel de 5%. **esto quiere decir que cada reforma regulatoria del clima de negocios está asociada, en promedio, con un aumento de 0.03% en el crecimiento económico.** Las evidencias antes mencionadas, sugieren que los países deberían priorizar la reforma de sus regulaciones comerciales, de transporte y logística al diseñar políticas de crecimiento.

1. **Aspectos generales de la operación en términos de integración regional**
   1. El Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras (HO-L1198), tiene como objetivo general contribuir a la productividad y a la integración nacional y regional Honduras. El programa reforzará las acciones que se han llevado a cabo por parte del BID de mejoramiento de los Corredores Viales de Integración (HO-L103 y HO-L1121), y el mejoramiento del Sistema de Transporte Urbano de la capital del país (HO-L1061) enfocados en mejorar las condiciones de productividad del país y por tanto su competitividad de cara a una mejor inserción en los mercados regionales e internacionales. Asimismo, se han realizado estudios de planificación de transporte multimodal en Mesoamérica financiados con recursos de Cooperación Técnica del BID. El programa objeto de análisis, es el a primer préstamo programático de reformas de política (PBP) enfocado en promover las reformas y la institucionalidad necesaria para mejorar el sector logístico. La segunda fase se enfocará en la elaboración de los instrumentos legales, de planificación y de mejora de procesos y la tercera fase se enfocará en la implementación de los instrumentos de planificación y herramientas puestas en lugar.
   2. El programa contribuirá al desempeño logístico del país porque aportará a la consolidación del marco normativo e institucional de logística de carga introduciendo lineamientos de planificación de política de largo plazo, así como también en la adopción del Marco legal de logística de carga. En el aspecto organizacional se detectan avances en el contexto institucional fortalecido, dado a la consolidación de una instancia interinstitucional al más alto nivel de Gobierno que facilita la coordinación y la toma de decisiones en materia de logística integrando el sector privado. En lo que respecta al establecimiento de procesos de planificación integral, el programa apoyará la elaboración de importantes instrumentos claves de política económica y sectorial, como lo es el Plan Maestro de Transporte y Logística del Conglomerado Logístico del Norte (PM-CLN) y su vínculo con el Plan de Movilidad de San Pedro Sula.
   3. Igualmente, el programa contribuirá a desarrollar una industria sólida, integrada y bien regulada de transporte por vía terrestre; esto no solamente mejorará significativamente el transporte intermodal, sino que además reducirá los costos de logística. Como ya se ha demostrado, el desempeño logístico de Honduras es de vital relevancia para el comercio intrarregional, con lo cual reformas enfocadas en políticas que permitan avanzar en el desempeño institucional de Honduras evidentemente presentarán externalidades positivas para los países de la región que utilizan los servicios logísticos e infraestructuras del país. Dentro de las medidas de política relevantes que permitirán fortalecer el marco legal del sector, se encuentra el Reglamento del seguro de carga al transportista que incluye: responsabilidad civil, cobertura a medios de transporte y cobertura a la carga y el Reglamento de pesos y dimensiones incluyendo en el alcance establecer los límites a los pesos y dimensiones y las penalidades.
   4. En materia de facilitación comercial, el programa apoyará la materialización de la coordinación regional para la armonización de las políticas arancelarias y procedimientos aduaneros de alto impacto para el desempeño del comercio regional, además de temas específicos de fortalecimiento de las capacidades institucionales que otorgue una perspectiva integral a los procesos del comercio internacional. Un aspecto en concreto es que las reformas de política ligadas a la armonizando procesos y procedimientos, dotará de agilidad a la recién creada *Unión Aduanera Guatemala-Honduras* y sentará las bases para la futura adhesión de El Salvador en la UA. Desde el punto de vista de la integración regional de Centroamérica, el programa promueve la implementación de los acuerdos asumidos en el Marco de la Unión Aduanera Centroamericana relacionados a la habilitación de tres puestos fronterizos integrados con Guatemala, incluyendo la frontera de *Corinto-Entre ríos, El Florido y Agua Caliente.* Adicionalmente, la simplificación de trámites aduaneros y la facilitación de procesos relacionados a la implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) y del sistema de análisis integral de riesgo aduanero, representa un avance significativo para el Sistema de Integración Centroamericana. Lo anterior, se reflejará en menores tiempo de despacho para la carga en aproximadamente 60%, siendo especialmente relevante la mejora de procesos en la Aduana El Florido (con Guatemala) y la Aduana de El Amatillo (con El Salvador) que es la que sirve al Corredor Pacífico o Mesoamericano.
   5. Adicionalmente se contemplan medidas establecidas en el CAUCA y RECAUCA[[10]](#footnote-10) relacionadas a la incorporación de la figura del Operador Económico Autorizado (OEA) la cual es una acreditación establecida por protocolos internacionales para probar el cumplimiento de ciertas medidas relacionadas con la seguridad y buenas prácticas en la cadena de suministro internacional de mercancías. Un aspecto clave de la certificación es que permitirá prevenir los riesgos que enfrenta la cadena logística internacional, en tal sentido, la futura implementación tendrá impactos en la integración regional porque permitirá reducir el costo y tiempo de paso por la aduana, reducir las inspecciones a la carga, dar prioridad en la aplicación de los controles, asegurar la cadena logística, aligerar el procedimiento durante el despacho de las mercancías, aplicar un sistema de gestión que permita mitigar el riesgo y el reconocimiento mutuo del programa de las empresas hondureñas certificadas como OEA por otros programas globales, incluyendo países Centroamericanos que ya cuentan con el programa.
   6. Como ya se ha mencionado, la relevancia regional de Honduras se evidencia en el uso de los puertos por parte de los países de Centroamérica además de los corredores viales utilizadas por el transporte de carga regional. Por lo anterior, existen oportunidades de continuar mejorando las cadenas logísticas e implementando medidas de política y administrativas que permitan continuar el proceso de modernización del sistema logístico lo cual continuará impactando positivamente a los países de la región. El programa reforzará los resultados obtenidos hasta la fecha en materia de coordinación transfronteriza, sobre todo en temas de fortalecimiento de las capacidades institucionales y de coordinación regional a nivel Centroamericano.
2. **Validación de criterios en el marco de la Estrategia de Integración**
   1. El *Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras, (HO-L1198),* está alineada con el desafío de desarrollo de integración económica incluido en la Estrategia Institucional del Banco 2010-2020 (GN-2788-5); puesto que contribuir a la mejora del desempeño logístico de Honduras y a la mejora de su competitividad especialmente por medio la planificación integral de la infraestructura de transporte, la mejora en los procesos de comercio exterior y armonización de la normativa arancelaria del país, con la adoptada en por el Sistema de Integración Centroamericana. Dentro de los resultados esperados del PBL y que atañen a la integración económica se espera mejorar el comercio internacional de Honduras y Mesoamericano reduciendo los tiempos de despacho en aduanas según se presenta en la matriz de resultados de la operación. El proyecto contribuye con el Marco de Resultados Corporativo (CRF) 2016-2019 (GN-2727-6) a través del indicador vinculado con el Desafío Regional de Integración Económica reflejados en la Matriz de Resultados del Programa de **tiempos de procesamiento de las agencias públicas para el comercio internacional de bienes y servicios y acuerdos regionales, subregionales y extra regionales de integración e iniciativas de cooperación apoyados** adicionalmente, está alineado con el indicador auxiliar de **proyectos transnacionales y transfronterizos** debido a impacto que tendrán las reformas al contexto de comercio regional y global y que permitirán a Honduras posicionan progresivamente como *hub* de servicios logísticos favoreciendo en competitividad a la región.
   2. Finalmente, de acuerdo con la Estrategia Sectorial de Apoyo a la Integración Competitiva Regional y Global (GN-2565-4), una operación de integración regional se clasifica como tal en la medida en la que atiende a uno de los cuatro criterios siguientes: (i) focalización multinacional, (ii) subsidiariedad nacional, (iii) adicionalidad regional, y (iv) compensación de fallas de coordinación. La presente operación cumple con el criterio de **Focalización Multinacional** ya que las reformas propuestas, aunque a nivel nacional, atienden a objetivos de mejora de la integración comercial de otros países. También se apoyarán medidas de planificación y gestión de las infraestructuras del país que están alineadas con la focalización multinacional mediante la preparación y aprobación de planes nacionales orientados a la mejora de las principales infraestructuras de integración (puertos y aeropuertos).
   3. La presente operación también cumple con el criterio de **Subsidiaridad Nacional,** ya que contribuye a la armonización de normas ligadas a una iniciativa supranacional y con normativas de carácter internacional. Concretamente las medidas establecidas para el cumplimiento del CAUCA y RECAUCA, así como la Implementación del Convenio de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional (FAL65) de la Organización Marítima Internacional y la implementación de medidas legales, regulatorias y administrativas para la facilitación comercial acordadas por el Consejo de Ministros de Integración Económica de Centroamérica (COMIECO).

1. Incluye el territorio de los países del istmo centroamericanos y los estados del sur y este de México. [↑](#footnote-ref-1)
2. El Corredor Logístico es catalogado como una de las vías importantes para la integración centroamericana, ya que permite la interconexión de puertos del Atlántico (Puerto Cortés) con los del Pacífico (La Unión en El Salvador) y con las Aduanas de El Amatillo y Guasaule, configurándose como ruta interoceánica para el transporte y el comercio internacional. En este corredor se moviliza una importante carga de productos (aproximadamente 1.963.308 kg al año) como banano, café, metálicos y plásticos, la mayoría derivados de la importación o exportación. [↑](#footnote-ref-2)
3. En el *Doing Business* el cual mide el desempeño del entorno legal, regulatorio e institucional, Honduras se situó en 2017 en el lugar 105 del ranking global para 190 países. [↑](#footnote-ref-3)
4. Documento que recoge los ejes estratégicos que atienden los desafíos que enfrenta la Nación y alrededor de los cuales debe ejecutarse la acción pública y privada que se encamina al cumplimiento de los objetivos intermedios de la Visión de País. [↑](#footnote-ref-4)
5. [*Informe Macroeconómico de América Latina y el Caribe 2017. Caminos para crecer en un nuevo mundo comercial (2017) Banco Interamericano de Desarrollo.*](https://idblegacy.iadb.org/es/investigacion-y-datos/informe-macroeconomico-de-america-latina-y-el-caribe-2017,20812.html) [↑](#footnote-ref-5)
6. Este indicador, nos permite determinar la importancia relativa del comercio internacional en la economía de un país, y al mismo tiempo nos da una noción de que tan vulnerable es el país a los choques externos provenientes de otras economías o a contagio por crisis sistémica. [↑](#footnote-ref-6)
7. Honduras, suscribió el Protocolo de Tegucigalpa a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA) el 13 de diciembre de 1991. [↑](#footnote-ref-7)
8. Puerto Cortés movilizó 11.2 millones de toneladas en el año 2016, en tanto que los puertos del Norte de Guatemala (Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla) movilizaron entre los dos 4.3 millones de toneladas para el mismo período. Datos tomados de Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo COCATRAM, 2016. [↑](#footnote-ref-8)
9. ALG [↑](#footnote-ref-9)
10. Código Aduanero Centroamericano y Reglamento del Código Aduanero Centroamericano. [↑](#footnote-ref-10)