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

Anexo Técnico HO-L1219 - 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 el tercer 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-L1219), 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) 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-2) 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-3), en particular para los países del Triángulo Norte, dentro de los cuales Honduras presenta el segundo valor de comercio externo en relación con el PIB, con 14% en 2018 (SEC, 2019).
   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 Cortés-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 (LPI) del Banco Mundial. Al respecto, el LPI de Honduras se encuentra rezagado con respecto al de los países de la región mesoamericana siendo que en la última medición disponible, del año 2018, ocupó el sexto lugar de Mesoamérica (2,60/5,0), detrás de Panamá (3,28/5,0); México (3,05/5); Colombia (2,94/5,0); Costa Rica (2,79/5,0), y República Dominicana (2,79/5,0), estando por delante de El Salvador (2,58/5,0), Nicaragua (2,53/5,0)[[3]](#footnote-4) y Guatemala (2,41/5,0).

￼

* 1. 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[[4]](#footnote-5).
  2. 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[[5]](#footnote-6) 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.
  3. En el presente documento se analiza el *Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras Tramo III (HO-L1219)* 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).

1. **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 de 2019[[6]](#footnote-7), 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, 2019) 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[[7]](#footnote-8) fue de 62% en el año 2018, siendo el más alto de Centroamérica (SIECA, 2019), lo cual indica un alto grado de apertura comercial en comparación con lo que se observa en promedio para los países de Centroamérica (39.5%).

**Figura No. 1**

**Crecimiento anual (%) del Producto Interno Bruto – Honduras**

**2000 - 2019**

￼

*Fuente:* *Elaboración propia con datos del Banco Mundial (<https://datos.bancomundial.org/>)*

**Figura No. 2 Índice de Apertura Comercial de los países de Centroamérica Año 2018.**

## 

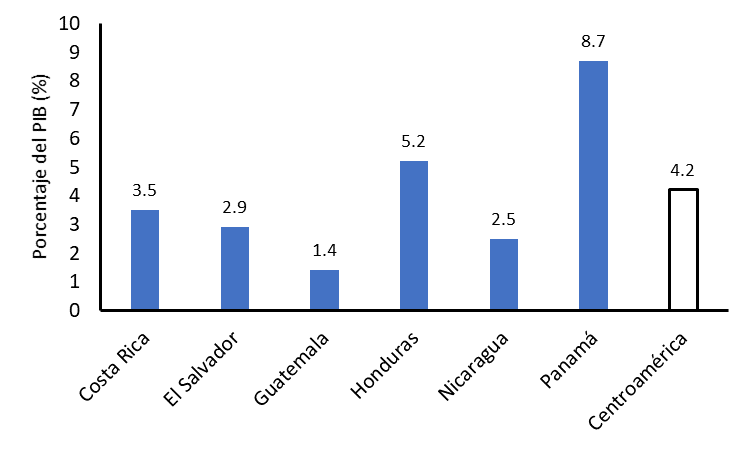
*Fuente Elaboración Propia con base en datos del Centro de Estudios para la Integración Económica (SIECA).*

* 1. Honduras cuenta con una población de 9,7 millones de habitantes, un PIB de US$ 25,1 mil millones y un PIB per cápita de poder de paridad de compra equivalente a US$ 4.560 anuales. En 2019, su crecimiento real del PIB fue de 2,7%, su tasa de desempleo de 4,1% y su deuda pública equivalió a 43,4% de su PIB. Si bien en los últimos años, Honduras ha presentado un marco macroeconómico sólido, con tasas de crecimiento de hasta 5%, alta apertura comercial, un contexto externo favorable y una buena dinámica con su principal socio comercial, los Estados Unidos, el Banco Mundial y el FMI pronostican una caída del PIB de 5,8% en 2020, explicado por el efecto directo por las medidas de distanciamiento social y la caída de demanda tanto doméstica como externa por la contracción de la actividad económica de socios comerciales; sin embargo, se prevé una posible recuperación del crecimiento de 3,7% en 2021. La deuda de la Administración Central llegó un 54,4% del PIB estimado de 2020, mostrando un aumento de 8,7% con respecto al I trimestre del 2020, lo cual se explica por las contrataciones autorizadas por el Congreso Nacional para atender la emergencia humanitaria y sanitaria provocada por el COVID-19.
  2. La pandemia ha tenido impacto en los últimos meses de 2020, causando una disminución en la balanza comercial. En términos acumulados, el déficit de la balanza comercial se ubicó en USD 3.448,9 millones en agosto 2020, inferior en USD 252,9 millones con respecto al mismo período en 2019. Esta recuperación relativa se debe a que las exportaciones disminuyeron en 11,2%, dada la dificultad de comerciar ciertos alimentos, mientras que la disminución de las importaciones fue de 7,9% en términos interanuales, por la disminución en el valor importado del componente de los combustibles y lubricantes, bienes de capital y consumo. De igual forma, influyó la caída de la actividad económica nacional, el ingreso disponible de los hogares y las empresas. Se espera que la cuenta corriente cierre con un déficit de 2% del PIB.
  3. Honduras ha recibido el impacto de 10 huracanes mayores desde la década de los sesenta del siglo XIX. Los más letales han resultado ser el Fifí en 1974, Mitch en 1998 y el Eta de 2020. La diferencia más notable de Eta es que llegó en un momento complejo, con un fuerte deterioro del sector salud, así como mermas en la población y en la economía por la pandemia del COVID-19. En este contexto, cientos de pequeñas y medianas empresas cerraron operaciones, con un consecuente aumento en el nivel desempleo, lo cual repercutió negativamente en la frágil situación laboral del país, pues 7 de cada 10 personas pertenecen al sector informal. De este modo, se suscitaron impactos del huracán Eta en distintos nichos productivos de Honduras, tras afectar la infraestructura vial, las áreas de maquila, las rutas cafeteras, entre otros.
  4. En su estructura económica Honduras, refleja un sector terciario dominante en términos de su aporte al PIB (53.9% al cierre del 2018). Los sectores secundario y primario contribuyen en 32.4% y 13.8% al PIB nacional, respectivamente. Dicha estructura se ha mantenido relativamente estable entre los años 2007 y 2018, 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.
  5. Los principales productos de exportación de Honduras para el año 2019 fueron, en primer lugar, el café, té, yerba, ante y especias, con un valor de exportación de 959 millones de dólares y un volumen de 410 mil toneladas; en segundo lugar, frutas y frutos comestibles, cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías por 637 millones de dólares de 953 mil toneladas; en tercer lugar, grasas y aceites animales o vegetales con 344 millones de dólares representando 596 mil tonelada; y, en cuarto lugar, pescados y crustáceos por 358 millones de dólares con 48 mil toneladas (SIECA-SEC, 2021)[[8]](#footnote-9). Asimismo, de acuerdo con el Consejo Monetario Centroamericano (SECMCA) las exportaciones de las maquilas son muy importantes para el comercio de Honduras, ya que representan de manera agregada el 37% del total exportado en 2018.
  6. Por otro lado, los principales productos de importación de Honduras para el año 2019 fueron los aceites de petróleo –por 1,502 millones de dólares–, seguidos de medicamentos –por 431 millones de dólares–, teléfonos –por 245 millones de dólares– vehículos para transportar mercancías –por 199 millones de dólares– y vehículos para el transporte de personas –por 195 millones de dólares. Es de destacar que las exportaciones e importaciones intrarregionales de Honduras son mayoritariamente transportadas por vía terrestre y los principales socios comerciales son los Estados Unidos en el mercado extrarregional y los países de la región Centroamericana.
  7. Como se mencionó, Honduras cuenta con un predomino notable de las exportaciones de maquila que alcanzó el 55% del total en 2019[[9]](#footnote-10) –textil, equipamiento electrónico, productos farmacéuticos–. Entre las tendencias más relevantes observadas, está el incipiente desarrollo del segmento de los envases y el progresivo incremento de la transformación industrial del sector agrícola. Las exportaciones hondureñas a Centroamérica a través de uno de los principales corredores de integración de la región, el Corredor Pacífico, suponen un tercio del valor total (33%), siendo El Salvador (7%) y Guatemala (4,3) los destinos preferentes y, en menor medida, Nicaragua (2%), Costa Rica (1,2%) y Panamá (0,5%).
  8. 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 31.3% de sus exportaciones totales y el 14% de sus importaciones totales. Lo anterior, permite inferir que Centroamérica ha avanzado 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 22% de comercio total fue de carácter intrarregional para el año 2018, 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, mientras que la Unión Europea presenta niveles cercanos al 60%.
  9. 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.
  10. 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**

**Porcentaje del PIB nacional y regional**

**Año 2018**



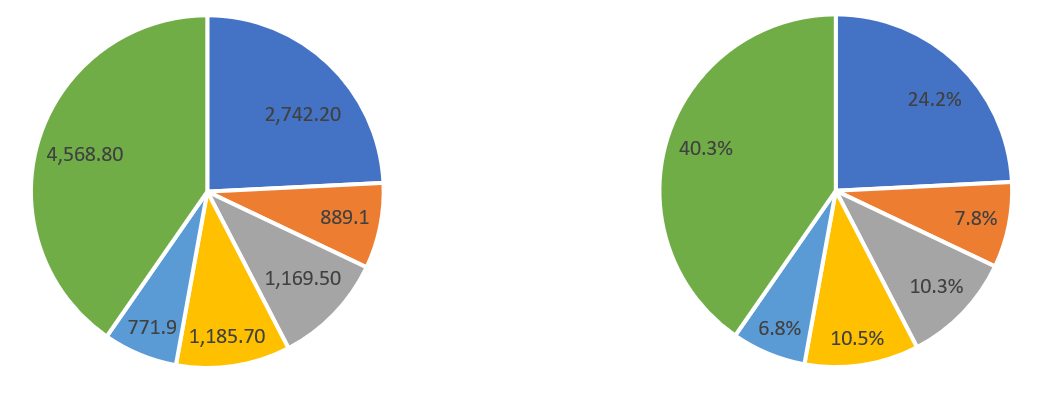
*Fuente:* Centro de Estudios para la Integración Económica, SIECA.

**Figura No 4. Inversión Extranjera Directa (IED) en Centroamérica**

**US$ Millones**

**Distribución a nivel de país**

**Año 2018**



*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)[[10]](#footnote-11) y participando de todas las instancias de coordinación regional, que contribuye a generar economías de escala facilitando su participación en el comercio global. En la actualidad, Centroamérica vive uno de los momentos con más respaldo y con mayor impacto de la historia de su proceso de integración. El lanzamiento en 2015 de la Unión Aduanera entre Guatemala y Honduras y la posterior adición de El Salvador en 2018 se vio fortalecida por el lanzamiento en mayo de 2019 de la Declaración Única Centroamericana (DUCA), que une las tres principales declaraciones aduaneras que amparan el comercio de mercancías en Centroamérica. Asimismo, en el marco del proceso de integración profunda entre Honduras y Guatemala, a partir de enero de 2018 se implementó el uso de la Factura y Declaración Única Centroamericana (FYDUCA) para realizar las transferencias (exportaciones) y adquisiciones (importaciones).
  2. El rol de Honduras en la integración regional mesoamericana es de gran relevancia por poseer infraestructuras de integración significativas 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.
  3. 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[[11]](#footnote-12) y es uno de los más importantes de la vertiente atlántica de Centroamérica, ocupando el puesto número 24 en el ranking de puertos latinoamericanos[[12]](#footnote-13) por movimiento de carga que elabora la CEPAL. Puerto Cortés cuenta con 6 muelles y tiene capacidad para albergar un buque Post-Panamax de 10 mil TEUS. Honduras se localiza en la posición 92 de 162 países considerados en el Índice de Conectividad Marítima[[13]](#footnote-14) del PNUD, indicativo de una valoración favorecedora en cuanto a conectividad marítima en relación con la valoración del resto de infraestructuras nacionales.
  4. En el ámbito vial, Honduras es atravesada por el corredor pacífico, el corredor atlántico y el corredor turístico mesoamericano. En materia fronteriza, el desempeño de los procesos de comercio exterior realizados en los puestos aduaneros de Honduras, son fundamentales para que el Sistema Logístico Nacional (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). La Gestión Coordinada de Fronteras (GCF) es un modelo de gestión de aduanas que promueve la coordinación de agencias públicas y privadas con el fin de mejorar la eficiencia en los procesos de recaudación tributaria, control fitosanitario, seguridad y facilidad de tránsito. La inversión esencial en un modelo de GCF se enfoca en controles automatizados y no intrusivos, permitiendo transitar del estado aduanero actual, hacia una verdadera Unión Aduanera presente en toda Centroamérica. El modelo GCF es capaz de racionalizar inversiones, y maximizar la eficiencia en los controles aduaneros, garantizando la trazabilidad de las mercancías y reduciendo los costos privados asociados a seguros y atrasos en los pasos de frontera.

**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 inversamente proporcional entre costos logísticos y de transporte y exportaciones, pues cuanto más altos son los primeros, más bajas serán las exportaciones **(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 términos de inversión en obras que apoyen la logística y la integración primero hay que considerar que la inversión en el sector de transporte y logística de carga promueve la conectividad y materializa los flujos de mercancías, servicios y personas al tiempo que se mejora el acceso a servicios básicos de salud, educación e inserción a mercados de trabajo (CEPAL, 2019).
  3. En segundo lugar, la inversión en tales obras se justifica debido a que el crecimiento de los volúmenes de tráfico internacional (carga y pasajeros) causa presión sobre la infraestructura actualmente disponible. Además, debido a que cada vez se demanda una mayor velocidad en las operaciones, aranceles más bajos y mejores servicios de valor agregado, la presión por mayores y mejores instalaciones de soporte logístico es cada vez más alta.
  4. En tercer lugar, invertir en el sector de transporte y logística de carga genera mayores inversiones en infraestructuras de apoyo a la actividad exportadora, pues “tanto la logística como la movilidad sostenible requieren una infraestructura física y tecnológica que favorezca la integración operativa y arancelaria de los distintos modos de transporte” (CEPAL, 2019, pág. 278). Algunos ejemplos de tales inversiones son: frigoríficos y zonas de consolidación, descarga, descanso o procesos de control fitosanitario.
  5. 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 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 de aproximadamente 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 altos costos de ajuste de la fuerza laboral, parecen afectar negativamente la entrada de nuevas pequeñas empresas. **Desai et al. (2003)** explora el impacto del entorno institucional en la naturaleza de la actividad empresarial en toda Europa y encuentra 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.
  6. En un análisis realizado por el BID en donde se estudian los efectos en el crecimiento económico de reformas 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, parten del fundamento teórico de que el nivel de ingresos es una función del marco regulatorio existente. El análisis utilizó los indicadores del *Doing Business* (DB) del Banco Mundial sobre regulaciones comerciales, como un determinante del crecimiento económico enfocado fundamentalmente en la actividad de las firmas. Se encontró que existe una correlación 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.** Estas 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 Tramo III (HO-L1219), 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. El programa objeto de análisis se enfoca en concretar las reformas de política propuestas anteriormente, iniciando por la evaluación de los avances logrados con la implementación de los Planes – PEG, PNLOG y PAI – que dan origen a los ajustes normativos para la transformación del sector. El primer préstamo programático de reformas de política (PBP) estuvo enfocado en promover las reformas y la institucionalidad necesaria para mejorar el sector logístico, mientras que la segunda fase se enfocó en la elaboración de los instrumentos legales, de planificación y de mejora de procesos.

**Sistema Logístico Nacional de Honduras**



Fuente: PNLOG Honduras, 2017.

* 1. 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 aprobación del Plan Maestro de Transporte y Logística del Conglomerado Logístico del Norte (PM-CLN), del Proyecto de Ley de Logística y del reglamento del seguro del transporte terrestre de carga.
  2. El Plan Maestro del Conglomerado Logístico del Norte (PMCLN) plantea proyectos prioritarios que sienten las bases para el desarrollo de un centro logístico a través de un plan de usos del suelo, acciones prioritarias para resolver los problemas de congestión e ineficiencias actuales, y rehabilitar la infraestructura esencial que se vio deteriorada como resultados de los eventos climáticos del año 2020. Los proyectos principales son: (i) el plan de uso del suelo del CLN, (ii) la preparación de pliegues y concesión, rehabilitación y modernización de zona de carga del aeropuerto de San Pedro Sula, (iii) el plan de gestión de tráfico en San Pedro Sula y Puerto Cortés y (iv) el libramiento de San Pedro Sula.

**Conglomerado Logístico Norte de Honduras**



Fuente: PNLOG Honduras, 2017.

* 1. 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.
  2. 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, 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.
  3. Adicionalmente se contemplan medidas establecidas en el CAUCA y RECAUCA[[14]](#footnote-15) 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.
  4. 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.
  5. Finalmente, la crisis del COVID-19 ha puesto de manifiesto la necesidad de diversificar las cadenas globales de valor, por lo que la operación abonará a que Honduras aproveche la nueva realidad para extender su participación en las cadenas de productos existentes o ampliar a nuevos sectores con una visión de integración y planeamiento estratégico a largo plazo. Asimismo, una tendencia precursora que se ha visto consolidada por la disrupción del COVID-19 es la digitalización y automatización. La coyuntura de la pandemia ha acelerado la transformación tecnológica del sector logístico y comercial, de modo que la operación también ayudará a aprovechar oportunidades generadas en materia de tecnología mediante desarrollo de herramientas aplicadas al comercio y logística para profundizar la integración de Honduras con la región y el mundo.

1. **Validación de criterios en el marco de la Estrategia de Integración**

4.1 El Apoyo al *Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras Tramo III, (HO-L1219),* está alineada con el desafío de desarrollo de integración económica incluido en la Estrategia Institucional del Banco 2010-2020 (GN-2788-5); puesto que contribuye 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.

4.2 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, en este caso logísticos, orientados a la mejora de las principales infraestructuras de integración (puertos y aeropuertos) y al funcionamiento del comercio intra y extrarregional.

4.3 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, son relevantes las acciones establecidas para mejorar el control de las FYDUCAS por procedencia de empresas beneficiarias, para avanzar en la transformación del marco operativo conforme a los acuerdos internacionales existentes como el Convenio de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional (FAL65) de la Organización Marítima Internacional y el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial de Comercio (OMC) –Paquete de Bali–, así como implementar las 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-2)
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-3)
3. La medición del LPI de Nicaragua corresponde a 2016, pues es la más reciente existente. [↑](#footnote-ref-4)
4. 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-5)
5. 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-6)
6. [*Informe Macroeconómico de América Latina y el Caribe 2019. Construir oportunidades para crecer en un mundo desafiante..*](https://idblegacy.iadb.org/es/investigacion-y-datos/informe-macroeconomico-de-america-latina-y-el-caribe-2017,20812.html) [↑](#footnote-ref-7)
7. 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-8)
8. Sistema de Estadística Centroamericano <http://www.sec.sieca.int/>. El sistema de SIECA no reporta datos de las maquilas. [↑](#footnote-ref-9)
9. Portal Logístico Mesoamericano del BID <https://dblogistico.com/>. [↑](#footnote-ref-10)
10. Honduras, suscribió el Protocolo de Tegucigalpa a la Carta de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA) el 13 de diciembre de 1991. [↑](#footnote-ref-11)
11. Puerto Cortés movilizó 642,218 TEU en el año 2017 , en tanto que los puertos del Norte de Guatemala (Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla) movilizaron 1,022,512‬ TEU para el mismo período. [↑](#footnote-ref-12)
12. Ver: <https://www.cepal.org/es/notas/ranking-movimiento-portuario-contenedores-2017> [↑](#footnote-ref-13)
13. Ver <https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/UNCTAD_Liner_Shipping_Connectivity_Index_2004-2018.xlsx> [↑](#footnote-ref-14)
14. Código Aduanero Centroamericano y Reglamento del Código Aduanero Centroamericano. [↑](#footnote-ref-15)