



GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA DE HONDURAS

★ ★ ★ ★ ★  
SECRETARÍA DE FINANZAS

Tegucigalpa, M.D.C., 20 de agosto de 2021

DGCP-FE-874/2021

Señor  
**MAURICIO CLAVER-CARONE**  
Presidente  
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)  
Washington, DC – Estados Unidos de América  
Su Oficina

Ref.: **HO-L1219, Programa de Reformas del  
Sector Transporte y Logística de Carga de  
Honduras III**

Estimado Señor Claver-Carone:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, para manifestarle que el Gobierno de la República de Honduras se ha comprometido en continuar con el fortalecimiento del sector logístico de cargas y transporte, con el fin de mejorar el desempeño, la calidad y competitividad de los servicios logísticos, y la integración nacional e internacional del país, fomentando el aprovechamiento del potencial de Honduras como *hub* regional de logística de carga y transporte.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha sido un socio clave del Gobierno de Honduras (GdH) apoyando al sector transporte a través de recursos financieros. Desde el 2008, el Banco ha aprobado operaciones de préstamo para este sector hasta por el monto de US\$533,7 millones y varias cooperaciones técnicas con fondos no reembolsables. Si bien la mayor parte de inversiones se han realizado mediante préstamos, consideramos importante el apoyo del BID hacia el fortalecimiento de la institucionalidad en el sector logística y transporte, en línea con los objetivos del Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG), el cual fue desarrollado y actualizado con recursos de Cooperaciones Técnicas Regionales (ATN/OC-14002-RG y ATN/MR-14003-RG).

El BID ha preparado un programa de Préstamos de Reformas de Política (PBP) con el Gobierno de Honduras, en el sector transporte y logística de cargas, bajo la modalidad programática, que está siendo desarrollado en tres fases independientes, pero técnicamente relacionadas. Durante la primera operación del Programa, aprobada en 2018 (HO-L1198, por US\$90,0 millones), el GdH avanzó en establecer las prioridades de la reforma del sector, conforme a los lineamientos del PNLOG y su Plan de Acciones Inmediatas (PIAI), incluyendo una priorización a nivel de política pública en el Plan Estratégico de Gobierno (PEG) 2018-2022. La segunda operación, aprobada en 2020 (HO-L1206, por US\$111,65 millones), se enfocó en la elaboración de los instrumentos legales y reglamentarios que soportan las reformas, respondiendo a las necesidades identificadas durante las socializaciones del PNLOG y la Ley de Transporte, y se apoyó la implementación de las medidas previstas en la Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio y Competitividad (ECFCC).





Actualmente está siendo preparada junto con el BID la tercera y última fase del Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras (HO-L1219), que prevé un financiamiento total de hasta US\$118,480,000.00 millones, orientada a completar el apoyo a las reformas sectoriales, incluyendo, entre otros aspectos, el proyecto de Ley de Logística, el Programa de Operador Económico Autorizado (OEA) y el marco de la Unión Aduanera con Guatemala.

La operación HO-L1219 comprende cuatro componentes:

- i) Estabilidad macroeconómica;
- ii) Reforma del marco normativo de logística de cargas y de facilitación del comercio;
- iii) Consolidación del marco institucional de logística de carga y transporte;
- iv) Establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, servicios de transporte y logística, y facilitación comercial.

A continuación, se describe un contexto macroeconómico de Honduras (sección A), y posteriormente, un resumen de los ejes y prioridades para el sector de logística (sección B), así como una síntesis de las reformas específicas que serán parte de esta operación (sección C).

#### A. Contexto macroeconómico

- Durante 2020 el país registró una contracción ocasionada por la crisis sanitaria del COVID-19 y varios eventos climáticos extremos, lo que implicó retos importantes para las finanzas públicas. En un contexto de crisis sanitaria y económica, provocado por la pandemia por COVID-19 y agravado por los fuertes impactos negativos de las tormentas Eta e Iota, el BCH estima que en 2020 la economía hondureña se contrajo un 9.0%, frente a un crecimiento del 2,7% en 2019.
- Por su parte, la cuenta corriente de la balanza de pagos en 2020 presentó un superávit de 2.9% del Producto Interno Bruto (PIB), resultado influenciado principalmente por menores importaciones de bienes y servicios ante una menor demanda interna de las empresas y hogares, así como por el aumento interanual de los ingresos netos por transferencias corrientes, especialmente Remesas Familiares.
- Asimismo, las cuentas capital y financiera mostró flujos positivos, derivado de las indemnizaciones devengadas con reaseguradoras del exterior por siniestros provocados por las tormentas Eta e Iota, así como la contratación de deuda frente a no residentes con la utilización de instrumentos de cartera y préstamos.
- Para el año 2020, las reservas internacionales netas alcanzaron un saldo de US\$8,148.8 millones, permitiendo mantener una cobertura de 9.15 meses de importaciones de bienes y servicios, superior a las cifras proyectadas.
- La inflación interanual para 2020 se situó en 4.01%, dentro del rango de tolerancia previsto de  $4.0\% \pm 1.0$  pp.







## Resultados de las Finanzas Públicas 2020

- El comportamiento de las Finanzas Públicas al cierre de 2020, mostraron el compromiso del Gobierno en mitigar los efectos del COVID-19 y las tormentas tropicales Eta e Iota, para contrarrestar las oscilaciones de la actividad económica, preservar los empleos y la vida humana, a pesar de la disminución de la recaudación tributaria, una mayor brecha en los gastos, para atender los problemas antes mencionados, los cuales han prolongado el proceso de consolidación fiscal. Sin embargo, la política fiscal estuvo en línea con el cumplimiento de la Ley de Responsabilidad Fiscal (LRF), mediante la Cláusulas de Excepción aprobadas por el Congreso de la República, cuyo último Decreto Legislativo aprobado fue el No.177-2020.
- Los resultados para 2020, se ven reflejados con el cumplimiento por quinto año consecutivo de las tres Reglas Macro Fiscales contenida en la LRF desde su aprobación en 2016, en cuanto a la Regla Número 1 establecida en el Decreto Legislativo No.177-2020 indica un techo anual para el déficit global del Sector Público no Financiero (SPNF) que no podrá ser mayor de cinco punto seis por ciento (5.6%) del PIB. El resultado del balance del SPNF al cierre de 2020 señala un déficit de 5.5% del PIB menor en 0.1 puntos porcentuales (pp) en comparación con la meta establecida (5.6%) para 2020, lo anterior denota el compromiso de cumplir con lo establecido en la Cláusula de Excepción aprobada mediante el Decreto antes mencionado.
- El cumplimiento de las Reglas Macro Fiscales durante 2020, se debe en gran parte a las medidas tomadas de política económica para corregir las desviaciones en las cifras fiscales, para atender los efectos tanto del COVID-19 como de las tormentas tropicales de Eta e Iota. En tal sentido, el Gobierno tomó las medidas necesarias para mitigar los posibles riesgos.
- Es importante mencionar, que el déficit del SPNF como porcentaje del PIB cumplió con la meta establecida en la Cláusula de Excepción aprobado mediante Decreto Legislativo No.177-2020, situándose en 5.5% del PIB para 2020, inferior en 0.1pp en comparación con lo establecido para el cumplimiento de la Cláusula de Excepción de la LRF (5.6% del PIB). El cumplimiento en el SPNF, se debe en parte al menor déficit de la AC y al superávit presentado por los institutos de pensiones que estuvieron en línea con lo establecido en la Cláusula de Excepción.
- Los gastos totales del SPNF en su ejecución de 2020 fueron de L198,416.9 millones menor en L668.3 millones en las proyecciones realizadas para la Cláusula de Excepción (L199,085.2 millones), dicha disminución en los gastos totales en porcentaje del PIB es de 1.0pp pasando de un techo de gasto en la Cláusula de Excepción de 34.9% a 33.9% en su ejecución de 2020.
- Los ingresos corrientes de la AC para 2020 fueron de L91,917.3 millones, mayores en L1,773.2 millones en comparación a las proyecciones realizadas para la Cláusula de Excepción del Decreto No.177-2020 (L90,144.1 millones), explicados principalmente por







el nivel de recaudación de ingresos tributarios del estado los cuales mostraron un grado de cumplimiento de 101.7% con respecto a las estimaciones esperadas.

- En cuanto al balance global de la AC, éste mostró un déficit de 7.0% del PIB al cierre de 2020 influenciado principalmente por las medidas de alivio económico adoptadas para contener los efectos negativos de la pandemia COVID-19 así como por los efectos de las tormentas tropicales Eta e Iota.
- El gasto corriente al cierre de 2020 fue de L113,192.4 millones, mayor en L2,455.7 millones a las proyecciones realizadas para la Cláusula de Excepción del Decreto No.177-2020 (L110,736.7 millones), explicado principalmente por el aumento de las transferencias corrientes a los gobiernos locales, esto con el propósito de apoyar y poder responder de manera eficiente a la pandemia, a los efectos negativos de las tormentas tropicales Eta e Iota y a la crisis económica.
- Los gastos de capital de la AC al cierre de 2020 fueron de L24,991.6 millones, menor en L687.0 millones a lo proyectado para la Cláusula de Excepción del Decreto No.177-2020 (L25,678.7 millones), mostrando un porcentaje de ejecución de 97.3%. Cabe destacar que el 77.9% corresponde a Transferencias de Capital y el 22.1% corresponde a la Inversión Real.
- En cuanto, al cumplimiento de la segunda Regla de la LRF, que se refiere al gasto corriente primario, se estableció una tasa de crecimiento menor o igual al 8.0% de crecimiento del gasto corriente mediante la Cláusula de Excepción para el cierre de 2020. Cabe resaltar que se tomaron medidas de reorientación de gastos presupuestarios no prioritarios debido a los efectos de la pandemia y de las tormentas tropicales Eta e Iota, esto con el propósito de crear espacios para mitigar el impacto de la crisis sanitaria, humanitaria y económica. Sin embargo, a pesar de los mayores gastos el crecimiento del gasto corriente primario nominal de la AC fue de 7.8% menor en 0.2pp en comparación con la meta establecida (8.0%) para 2020.
- Para la tercera Regla de la LRF, que establece que los nuevos atrasos de pagos de la AC mayores a 45 días al cierre del año fiscal, a partir de la aprobación de la LRF, no podrán ser en ningún caso superior al cero punto cinco por ciento (0.5%) del PIB en términos nominales. En cumplimiento a dicha Regla, el resultado de 2020 refleja un monto equivalente a 0.46% del PIB. Este resultado, es coherente con el techo establecido en la LRF (0.5% del PIB) y consistente con el manejo responsable del desempeño en el plan de pagos y el compromiso por reducir los montos de deuda flotante por parte de la Tesorería General de la República (TGR).
- Para 2020, la concesión neta de préstamos de los Institutos de Previsión registró un monto de L1,847.8 millones, este comportamiento se debe en gran medida al buen desempeño de la cartera de préstamos del INPREMA lo que permitió que al cierre de 2020 recuperara L2,396.9 millones más de lo colocado. Sin embargo, el resto de los institutos tomaron medidas que fueron significativas para el cumplimiento de la meta de concesión







neta de préstamos establecida en el Programa Económico del País para los Institutos de Previsión, el cual para 2020 fue de L800.0 millones.

- No obstante, el indicador de concesión neta de préstamos no afecta el déficit del SPNF, dicho indicador se registra en la cuenta financiera del SPNF, en el financiamiento; sin embargo, la importancia del monitoreo de este indicador es relevante para las finanzas del Gobierno y el cumplimiento de sus metas en programas económicos con organismos internacionales.
- Cabe destacar, que la continuidad en el fortalecimiento de las finanzas públicas en años anteriores a través de la consolidación fiscal, ha contribuido en la estabilidad macroeconómica del país, de igual manera en la estabilidad del crecimiento de la deuda pública por medio de un manejo eficiente permitiendo que la sostenibilidad de la deuda en 2020 no se deteriorará en mayor proporción debido a la composición de deuda favorable en años anteriores en la que se contó con un perfil externo con una fortaleza crediticia clave, traduciéndose en conservar la mejora de las calificaciones del país por parte de las firmas calificadoras de riesgo soberano en 2020 por Standard & Poor's y Moody's Investor Service.

#### **B. Principales ejes y prioridades de la política de gobierno para el sector de logística**

- El desarrollo del sector transporte y logística de cargas y su adecuado desempeño es relevante para la competitividad de Honduras por su interrelación con los principales sectores productivos, como la agricultura y la industria manufacturera. Los desafíos del sector se encuentran en el elevado costo de transporte y su baja productividad, así como las ineficiencias en los procesos de comercio exterior. En los últimos años, Honduras ha consolidado instrumentos para el desarrollo de su sistema logístico.
- El Gobierno de Honduras identificó la necesidad de elaborar el PNLOG, complementado con su respectivo PAI. Estos instrumentos integran y ordenan los planes e iniciativas sectoriales y regionales de los sectores y agentes implicados, tanto públicos como privados, quienes han participado de su elaboración, estableciendo intervenciones específicas dirigidas a crear las condiciones (físicas, operacionales, de entorno y de negocios) requeridas para el surgimiento de una oferta logística robusta, fortaleciendo la coordinación público-privada.
- En adición a esto, por el país discurren importantes corredores logísticos regionales que movilizan cadenas productivas, tanto nacionales como mesoamericanas. Dentro del Sistema Logístico Nacional (SNL), el conjunto de conglomerados logísticos se interconecta a través de corredores viales estructurantes. Las características del Sistema Logístico Nacional (SLN), estrechamente vinculado al comercio exterior, evidencian la importancia que la infraestructura logística tiene en el ámbito regional. Esto, además, dota al país de un papel relevante en las diferentes iniciativas regionales, donde las más destacadas son el Sistema para Integración Centroamericano (SICA), el Proyecto Mesoamérica (PM) y el Plan para la Alianza para la prosperidad del Triángulo Norte.







- En este contexto, las prioridades del Gobierno de Honduras, en términos de desarrollo del sector, se articulan alrededor de una infraestructura básica funcional, con equipamientos tecnológicos, un marco normativo robusto, una estructura institucional sólida, una planificación estratégica, unos servicios de calidad y unos procesos de comercio simplificados.

### **C. Reformas asociadas al Programa del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras**

- El objetivo del programa es contribuir a la mejora del desempeño logístico de Honduras través de reformas sectoriales en los ámbitos regulatorio, institucional, de planificación y de facilitación comercial, que permita ganancias en la competitividad e integración regional. Los objetivos específicos del programa son: (i) consolidar un marco normativo con reglamentos específicos para la mejora de servicios de logística de carga con visión de largo plazo; (ii) el fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico a través del fortalecimiento y consolidación del Consejo Nacional Logístico (CNL) e instancia a nivel técnico; (iii) la mejora de la planificación integral en el sector y la prestación de servicios asociados; y (iv) la modernización y simplificación de los procesos y los sistemas tecnológicos de facilitación del comercio.

#### **Componente I. Estabilidad macroeconómica**

- El objetivo de este componente es asegurar un contexto macroeconómico congruente con los objetivos del programa, según lo establecido en la Matriz de Políticas y la presente Carta de Políticas Sectorial.

#### **Componente II. Reforma del marco normativo de logística de carga y de facilitación comercial**

- Bajo este componente se apoya la consolidación de un marco normativo de logística que introduzca una visión de largo plazo y establezca los lineamientos estratégicos del sector, así como también la modernización del marco legal de transporte terrestre de carga, abarcando aspectos vinculados con la seguridad en el transporte y los servicios del transporte de carga. Adicionalmente, el componente consolidará los acuerdos normativos de los compromisos asumidos por Honduras en el marco de la Unión Aduanera (UA) centroamericana, contribuyendo al posicionamiento del país como hub regional.
- La primera operación apoyó la: (i) aprobación de las prioridades de gobierno 2018-2022 que incluyan al sector logístico como eje estratégico en el marco de la elaboración del Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022; (ii) aprobación del PNLOG por el CNL, que refleja un acuerdo interinstitucional y multisectorial público-privado; (iii) actualización del marco institucional del Consejo Nacional de Seguridad Vial al marco legal vigente, incluyendo a las instituciones con competencia en el sector de logística de carga y transporte; (iv) elaboración de reglamentos que fortalecen la seguridad en el transporte de carga: con el seguro del transporte terrestre de cargas y de pesos y dimensiones; y (v)







la implementación del marco normativo, entre la República de Guatemala y la República de Honduras, de conformidad con lo establecido en el Protocolo Habilitante para el Proceso de Integración Profunda hacia el libre tránsito de mercancías y de personas naturales entre ambos países.

- La segunda operación apoyó la: (i) aprobación del PEG 2018-2022 que refleja la priorización del sector logístico dentro de las políticas del Gobierno Nacional; (ii) aprobación del Plan de Acciones Inmediatas (PAI) a cinco años por el CNL; (iii) elaboración de un proyecto de Ley de Logística -la cual incluye criterios de eficiencia energética-, a fin de modernizar el marco normativo del sector en consulta con la Unidad Técnica del CNL; (iv) actualización del Plan Estratégico del Consejo Nacional de Seguridad Vial incorporando aspectos de seguridad del transporte de carga terrestre; (v) aprobación de reglamento de pesos y dimensiones, que incluye límites de pesos y dimensiones y penalidades; y (vi) actualización del Reglamento Operativo de la UA entre Guatemala y Honduras.
- La tercera y última operación apoyará la: (i) evaluación de los avances logrados en la implementación del PEG 2018-2022, incluyendo recomendaciones para el fortalecimiento de su implementación; (ii) evaluación y actualización del PAI a cinco años por el CNL; (iii) aprobación del proyecto de Ley de Logística por parte del Ejecutivo; (iv) elaboración de un plan de acción del CNSV incorporando la implementación de medidas vinculadas con la seguridad del transporte de carga terrestre; (v) aprobación del reglamento del seguro del transporte terrestre de carga que incluye al menos: responsabilidad civil, cobertura a medios de transporte, y cobertura a la carga; y (vi) ratificación del reglamento operativo de la UA Guatemala-Honduras, adoptando las recomendaciones sobre bioseguridad.

### **Componente III. Consolidación del marco institucional de logística de carga y transporte**

- El componente apoya el fortalecimiento de la institucionalidad del sector logístico de carga a través de la creación de una instancia de decisión de alto nivel, integrada por instituciones claves vinculadas al sector logística de carga, una instancia de coordinación y ejecución, y mecanismos de monitoreo del impacto de las políticas y proyectos en el desempeño del sector de logística de carga.
- Para lograrlo, la primera operación incluyó la aprobación del diseño institucional de la estructura organizacional para la gestión de la logística de cargas. El diseño incluyó: (i) una instancia de decisión de alto nivel integrada por las principales instituciones públicas y privadas con competencias en el sector de logística de carga; (ii) una instancia técnica conformada por los organismos ejecutores responsables de la gestión de proyectos y la coordinación entre los distintos organismos; (iii) mecanismos permanentes de monitoreo y análisis e inteligencia de mercados; (iv) el mecanismo de asignación presupuestaria anual y de financiamiento para el cumplimiento de las funciones de la instancia técnica y los objetivos del CNL.







- La segunda operación incluyó: (i) la consolidación y funcionamiento del CNL, integrado por las principales instituciones con competencias en el sector de logística de carga, responsable de acordar los lineamientos estratégicos y planes plurianuales; y (ii) la consolidación y funcionamiento de la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL) que incluyen entre otras funciones: (a) la coordinación de actividades con entidades públicas y privadas para el desarrollo y ejecución de planes y proyectos del sector, incluyendo medidas de eficiencia energética y de fomento a la inclusión de personas con discapacidad; y (b) las actividades encomendadas por los Gabinetes Sectoriales y alineados con el PNLOG.
- Esta operación incluirá específicamente la: (i) aprobación del Informe de Gestión Institucional del CNL, incluyendo el avance de las acciones del PAI; y (ii) aprobación del Informe de Gestión de la UTEL, incluyendo logros y retos asociados con la pandemia, la cooperación interinstitucional para acceso e inserción sociolaboral de personas con discapacidad en el sistema logístico, y sobre tema de género.

**Componente IV. Establecimiento y modernización de procesos de planificación integral, servicios de transporte, logística y facilitación del comercio.**

- El componente contribuye a fortalecer la planificación integral del sector y la promoción de medidas que contribuyan a mejorar la calidad del servicio de transporte. Apoyará también la interoperabilidad de los sistemas de las agencias involucradas en el comercio exterior y su adecuación a normas internacionales y regionales. En tal sentido, el componente se divide en los siguientes dos subcomponentes.

**Subcomponente IV.1. Establecimiento de procesos de planificación integral y mejora de servicios de transporte y logística de carga.**

- Este subcomponente tiene por objetivo la mejora en la planificación integral del sector mediante la elaboración de planes maestros subnacionales enfocados en los conglomerados logísticos prioritarios y la integración armónica al sistema logístico urbano. Asimismo, busca mejorar los servicios de transporte incorporando la visión de género y diversidad en lo relacionado al transporte automotor terrestre de carga.
- Para cumplir con estos objetivos, la primera operación contempló la: (i) aprobación de un acuerdo interinstitucional que incluyó los siguientes lineamientos para la elaboración de un Plan Maestro del Conglomerado Logístico del Norte (PMCLN), y su mecanismo de supervisión; (ii) implementación de un sistema de registro de vehículos por medio de tarjetas inteligentes a fin de obtener un diagnóstico para la actualización de la flota de vehículos de transporte de carga terrestre; y (iii) la creación de un sistema nacional de capacitación para pilotos que incluya: (a) el Programa Nacional de Capacitación de Pilotos para las diferentes categorías de licencias de Honduras; (b) normas que regulan la operación de la Escuela Nacional de Transporte Terrestre; y (c) normas que regulan la operación de las escuelas privadas y públicas, de acuerdo al mandato de la Ley de Transporte administrada por el Instituto Hondureño del Transporte Terrestre (IHTT).







- La segunda operación contempló la: (i) creación del mecanismo interinstitucional de supervisión del PMCLN; (ii) elaboración de un plan de modernización de la flota de transporte y logística de carga considerando incentivos financieros y medidas de eficiencia energética, de acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre; y (iii) el inicio de la operación de las escuelas privadas de pilotos y de la Escuela Nacional de Transporte Terrestre, incluyendo capacitación en pautas de eco-driving y un programa de incentivos para la capacitación de mujeres, de acuerdo al mandato de la Ley de Transporte administrada por el IHTT.
- La tercera operación comprende la: (i) aprobación del PMCLN por parte del CNL; (ii) aprobación del plan de modernización de la flota de transporte y logística de carga considerando incentivos financieros de acuerdo con la Ley de Transporte Terrestre; y (iii) el plan de sostenibilidad técnica y financiera de la ENTT, que incluye asignación presupuestal anual y funcionalidad de las escuelas privadas de formación de pilotos, incluyendo el programa de incentivos para la capacitación de mujeres.

#### **Subcomponente IV.2. Modernización de los procesos de facilitación del comercio.**

- El objetivo del subcomponente es avanzar con el proceso de mejoras al marco operativo y los sistemas tecnológicos a nivel nacional que contribuyan a la implementación de los compromisos asumidos por Honduras en los acuerdos internacionales de facilitación de comercio, incluyendo; (i) el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial de Comercio (OMC) – Paquete de Bali; y (ii) la implementación de herramientas tecnológicas y procesos que permitan cumplir con los compromisos prioritarios asumidos por Honduras en el marco de los acuerdos de facilitación de comercio establecidos por el Consejo de Ministros de Integración Económica Centroamérica (COMIECO) y en los compromisos asumidos en el marco de la UA entre Honduras y Guatemala.
- Para conseguir este objetivo, se apoyó en la primera operación: (i) el inicio de la creación del Portal de Gestión Integral de Comercio Exterior (PGICE); (ii) el inicio de la implementación de la fase piloto del Programa de Operador Económico Autorizado (OEA); (iii) la adopción de requisitos tecnológicos necesarios para la implementación de la primera fase de la Estrategia de Gestión Coordinada de Fronteras (GCF): Dispositivos de Radiofrecuencia (RFID) de trazabilidad; y (iv) el fortalecimiento de uso de la FYDUCA en la comercialización de mercancías en libre circulación en la UA Honduras – Guatemala, a través de un mecanismo electrónico / informático de emisión.
- La segunda operación planteó: (i) el inicio de la implementación de procesos y herramientas requeridos en el contexto del PGICE, incluyendo el Módulo Integrado de Gestión de Riesgos y la VUM; (ii) la aprobación del Acuerdo Ministerial de constitución del Programa de OEA y de su Manual de Procedimiento que pone en marcha el Programa; (iii) el avance en la implementación de las medidas cuarta y quinta de la ECFCC: RFID de trazabilidad y cámaras, respectivamente; y (v) la actualización de las herramientas tecnológicas y digitales para la consolidación de información de FYDUCA en el Data







GOBIERNO DE LA  
REPÚBLICA DE HONDURAS



SECRETARÍA DE FINANZAS

Página 10/10  
DGCP-FE-874/2021

Warehouse institucional de la administración tributaria, para monitoreo y gestión a través de la herramienta de inteligencia de negocios.

- Complementando los resultados de la primera y segunda fase, la tercera operación plantea la: (i) aprobación del diseño funcional y operativo del Portal de Gestión Integral de Comercio Exterior (PGICE); (ii) entrada en Vigencia en Honduras del Programa OEA; (iii) implementación del acuerdo regional sobre el set de datos para las transmisiones de certificados fito y zoosanitarios con al menos dos países; y creación de herramientas que realicen control cruzado de las FYDUCAS por procedencia de empresas beneficiarias, para medir funcionalidad en términos de atributos, métricas y datasets.

#### D. Conclusión

- De lo descrito anteriormente, el Gobierno de la República de Honduras se compromete a través de estas acciones de política, a continuar el fortalecimiento del sector logístico de cargas y transporte, con el fin de mejorar la calidad y competitividad de servicios logísticos y la integración nacional e internacional del país; permitiendo establecer las condiciones para transformar Honduras en un hub logístico de referencia regional. En este sentido, se continuará avanzando en estos ámbitos, para lo cual es necesario continuar con el apoyo del BID en las áreas señaladas.
- En ese sentido, la Secretaría de Estado en el Despacho de Finanzas, en nombre y representación del Gobierno de la República de Honduras, solicita formalmente al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) la aprobación de un financiamiento a desembolsarse en el presente año hasta por un monto de **Ciento Dieciocho Millones Cuatrocientos Ochenta Mil Dólares de los Estados Unidos de América (US\$118,480,000.00)** para el **"Programa de Reformas del Sector Transporte y Logística de Carga de Honduras III"**.

Hago propicia la ocasión para reiterarle a Usted mi especial consideración y estima.



**LUIS FERNANDO MATA ECHEVERRI**  
Secretario de Estado