

# La ayuda para el comercio y su aplicabilidad en las políticas públicas de Honduras: necesidades y limitaciones comerciales

---

**DOI: 10.5377/eya.v15i1.17179**

---

Recibido: 05/04/2023

Aceptado: 22/11/2023

**Kendall Ariana López Peña<sup>1</sup>**

## Resumen

---

La cooperación internacional entre donantes y receptores se ha caracterizado a lo largo del tiempo por una dicotomía entre los flujos reembolsables y no reembolsables de los donantes y las verdaderas necesidades de los países receptores.

La investigación pretende identificar la existencia de políticas públicas con inclusión de ayuda para el comercio en Honduras, y analizar si las necesidades y limitaciones comerciales son incluidas en los planes de desarrollo. Lo anterior, en el marco de la Iniciativa de Ayuda para el Comercio (AFT) de la Organización Mundial del Comercio que busca la creación de capacidad comercial en países en desarrollo.

El artículo concluye que las políticas públicas con inclusión de AFT en Honduras están vinculadas a las categorías de ayuda para el comercio de *Infraestructura económica* y *Capacidad productiva*, y no así, incluye las necesidades o limitaciones comerciales en el área de *Política comercial y Regulaciones y Ajuste relacionado al comercio*.

*Palabras claves:* Ayuda para el Comercio, políticas públicas, Organización Mundial del Comercio, Honduras

**JEL: F13, F53, F59, F35, G18**

---

<sup>1</sup> Profesora, Universidad Autónoma de Baja California <https://orcid.org/0000-0002-2924-1284> Correo Electrónico: [kendall.lopez@uabc.edu.mx](mailto:kendall.lopez@uabc.edu.mx) Tijuana, México.

# Aid for trade and its applicability in public policies in Honduras: commercial needs and limitations

---

DOI: 10.5377/eya.v15i1.17179

---

Received: 05/04/2023

Accepted: 22/11/2023

**Kendall Ariana López Peña<sup>1</sup>**

## Abstract

---

Over the year, international cooperation has been characterized by a dichotomy between refundable and non-refundable flows from donors and the realities of recipient countries.

The purpose of this research is to examine whether public policies including aid for trade in Honduras, as well as to analyze whether the country's trade needs and limitations are included in development plans. The following work is undertaken within the framework of the Aid for Trade Initiative of the World Trade Organization which seeks to create trade capacity in developing countries.

As a result of the findings, the article concludes the public policies in Honduras, including AFT, are related to the categories of Economics Infrastructure and Productive Capacity, and not to the needs and limitations of Trade Policy, Regulations, and Adjustment.

*Keywords: Aid for Trade, public policies, World Trade Organization, Honduras.*

**JEL: F13, F53, F59, F35, G18**

---

1 College professor, Autonomous University of Baja California [https:// orcid.org/0000-0002-2924-1284](https://orcid.org/0000-0002-2924-1284) Email: [kendall.lopez@uabc.edu.mx](mailto:kendall.lopez@uabc.edu.mx) Tijuana, México.

## I. Introducción

En el marco de la Conferencia de Hong Kong (2005) como mecanismo principal de toma de decisiones, nace y se establece la Iniciativa de Ayuda para el Comercio (en adelante AFT), la cual según la Organización Mundial del Comercio (OMC) tiene como propósito “prestar asistencia a los países en desarrollo, y en particular a los PMA, para que puedan comerciar” (OMC, s.f, párr. 1). La iniciativa de ayuda para el comercio (en adelante AFT, por sus siglas en inglés) liderada por la Organización Mundial del Comercio pretende impulsar a los gobiernos de los países en desarrollo y a los donantes a reconocer el papel que puede tener el comercio en el desarrollo. Y es así, que procura “movilizar recursos para hacer frente a las limitaciones relacionadas con el comercio, identificadas por los países en desarrollo y los países menos adelantados” (OMC, s.f, párr. 2).

La región centroamericana realizó su apuesta en la inserción en la economía mundial como mecanismo para impulsar el crecimiento y las oportunidades de su población. El aumento en la cantidad de acuerdos comerciales, los porcentajes de participación del comercio en el PIB de cada uno de los países y el aumento en las exportaciones intrarregionales demuestran el esfuerzo de la región hacia los procesos de apertura comercial. Sin embargo, dicha inserción también evidenció las limitaciones comerciales con las que cuenta la región en los procesos de integración económica. Según el Programa Estado de la Nación (2016):

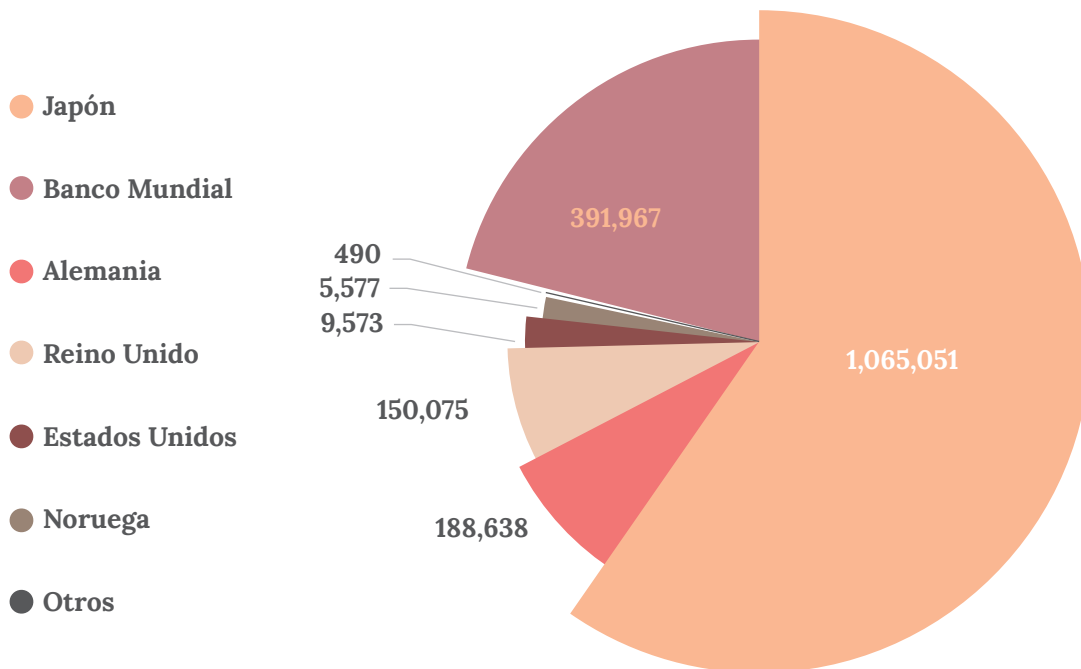
Si bien la mayor integración a la economía mundial le ha permitido a la región diversificar su base productiva y alcanzar altos niveles de crecimiento económico, ese desempeño no logró traducirse en niveles proporcionales de progreso social y se revirtieron rápidamente, debido a la fuerte contracción económica internacional de los años 2007-2010 y a la persistente desigualdad que tiende a concentrar las oportunidades productivas y los ingresos en pocos segmentos de población. Las políticas públicas internas han evidenciado poco margen de maniobra para mitigar los shocks externos y limitadas capacidades endógenas para generar oportunidades basadas en la productividad y la innovación. Los impactos económicos y sociales de esa coyuntura fueron mitigados parcialmente por las dinámicas de los mercados internos e intrarregional. (p. 164)

Así, en cuanto a la movilización de recursos financieros en materia de ayuda para el comercio desde el establecimiento de la iniciativa en el 2006 hasta el 2017, último periodo de sistematización de la ayuda <sup>1</sup>se observa que existe un progreso general en el total de desembolsos de ayuda para el comercio en los seis países de la región centroamericana con 326.90 millones USD, 626.20 millones USD, 587.00 millones USD, 529.00 millones USD, 527.90 millones USD y 652 millones USD; respectivamente. Siendo Nicaragua el mayor receptor de la AFT durante dicho periodo de estudio con un total desembolsado de 1,066.5 millones USD; a excepción del periodo 2012-2014, en el cual, Honduras se posicionó en el primer lugar con un total 228.10 millones USD. De modo que, los tres países centroamericanos prioritarios de los desembolsos de ayuda para el comercio,

1 Periodos 2006-2008, 2009-2011, 2012-2014, 2015, 2016 y 2017

específicamente en la región de Centroamérica son: 1) Nicaragua, 2) Honduras y 3) Guatemala. Siendo los principales donantes para Honduras: Japón, Banco Mundial y Alemania. (López, K. 2022)

Figura 1 Principales donantes de la AFT para Honduras (2007-2017). Millones de USD



Nota. Elaboración propia a partir de *Aid for Trade at Glance: Maintaining Momentum*, por OEDC y WTO, 2009; y *Aid for Trade at Glance: Economic Diversification and Empowerment*, por OEDC y WTO, 2019, <https://bit.ly/3oB3o74>.

Asimismo, Honduras y Costa Rica tienen los mayores receptores de desembolsos para el sector de “Generación y suministros de energía” con 234.2 millones USD y 143.7 millones USD, respectivamente. Mientras que, por el contrario, Guatemala con 16.3 millones USD y Panamá con 7.3 millones USD los menores receptores para este sector. Siendo este último país, el menor receptor. En la tabla 1 se observan los desembolsos de ayuda para el comercio por sector y categoría de AFT.

Tabla 1 Desembolsos de AFT por sector y categoría (millones USD)

Categoría	Sector	Guatemala	Honduras	El Salvador	Nicaragua	Costa Rica	Panamá	Región
Política comercial y regulaciones	Subtotal	9.5	6.0	17.4	4.0	1.4	0,5	38.8
Infraestructura económica	Comunicaciones	2.8	0.8	2.4	3.0	2.5	1.2	12.7
	Generación y suministro de energía	16.3	234.2	24.0	46.0	143.7	7.3	471.5
	Subtotal	19.1	235	26.4	49	146.2	8.5	484.2
Capacidad Productiva	Banca financiera y servicios	12.8	45.3	33.9	12.0	18.8	0.4	123.2
	Negocios y otros servicios	13.0	14.2	34.8	8.0	3.4	0.0	73.4
	Recursos minerales y minería	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.8	1.0
	Turismo	2.9	7.8	3.5	5.0	0.1	0.1	18.4
	Subtotal	28.7	67.3	71.4	25	22.3	1.3	216
Ajuste relacionado con el comercio	Subtotal	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	<b>Total país %</b>	<b>7.8</b>	<b>41.7</b>	<b>15.6</b>	<b>10.6</b>	<b>23.0</b>	<b>1.4</b>	<b>100.0</b>

**Nota.** Elaboración propia, a partir de *Aid for Trade at Glance: Maintaining Momentum*, por OEDC y WTO, 2009; y *Aid for Trade at Glance: Economic Diversification and Empowerment*, por OEDC y WTO, 2019, <https://bit.ly/3oB3o74>.

De este modo, tanto la Organización Mundial del Comercio como los países donantes en el marco de esta iniciativa, reconocen la necesidad de que los países receptores, como Honduras identifiquen las políticas e incorporen el comercio en los planes de desarrollo, que permitan una mayor eficacia de los recursos desembolsados y una mayor coordinación entre los donantes y los países receptores.

Con base en lo anterior, el presente artículo pretende responder a las siguientes interrogantes acerca de ¿cuál es la viabilidad y/o existencia de políticas públicas con inclusión de ayuda para el comercio en Honduras? así como ¿son incluidas sus respectivas necesidades comerciales en los planes de desarrollo? De este modo, la investigación se desarrolla bajo la hipótesis principal de que las políticas públicas con inclusión de AFT en Honduras están vinculadas a las categorías de ayuda para el comercio de *Infraestructura Económica* y *Capacidad Productiva*.

El trabajo se estructura en cuatro secciones: 1. Apartado teórico, 2. Metodología, 3. Discusión de resultados y 4. Conclusiones. La primera sección correspondiente al apartado teórico se cimenta sobre el modelo operativo de análisis de políticas públicas planteado por Knoepfel *et al.* (2007) que contempla los componentes de actores, recursos e instituciones. Para efectos de este artículo se hará énfasis en el último componente de *instituciones*, o también lo que Knoepfel establece como reglas institucionales de nivel inferior, que se dividen en: a) Marco Constitucional, b) Reglas institucionales que ordenan las organizaciones administrativas y c) Reglas que ordenan el arreglo político-administrativo. Lo anterior, analizado a la luz de las áreas y sectores de la ayuda para el

comercio, establecidas en el último examen global de Ayuda para el Comercio 2019. Dichas áreas y sectores se explican en los constructos y categorías del segundo apartado, correspondiente a la metodología.

El tercer apartado corresponde a la sección de resultados. El marco constitucional incluye un análisis del Decreto Ejecutivo 018-2014: “Reforma al Marco Institucional y Normativo para la Innovación y el Impulso de la Inversión, el Comercio Exterior y el Turismo en Honduras”. Mientras que en las reglas institucionales que ordenan las organizaciones administrativas se incorpora un análisis de las limitaciones y/o necesidades comerciales establecidas en el Plan Nación 2010-2022 (en adelante PN) y el Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022 (en adelante PEG). Por otra parte, en cuanto a las reglas institucionales que ordenan el arreglo político - administrativo concerniente a la etapa de formulación de políticas públicas, se menciona la existencia de un “Plan de Acción Nacional para Fortalecer la Capacidad Comercial de Honduras” (también como conocido como NAP, por sus siglas en inglés), que incluye las necesidades o limitaciones comerciales en el área de *Política Comercial y Regulaciones y Ajuste relacionado al comercio*.

## II. Marco conceptual

El presente apartado se constituye desde dos ejes teóricos: ayuda para el comercio y las políticas públicas, desde el modelo operativo planteado por Knoepfel *et al.* (2007). En la interacción entre estos dos conceptos y sus respectivas categorías se fundamenta el proceso de investigación y, por lo tanto, la recopilación de la información.

### 2.1 Ayuda para el Comercio

La ayuda para el comercio es una iniciativa de carácter multilateral que nace en la Conferencia de Hong Kong en el año 2005 con el propósito de “prestar asistencia a los países en desarrollo, y en particular a los PMA, para que puedan comerciar” (OMC, s.f, párr. 1). La iniciativa de AFT liderada por la Organización Mundial del Comercio pretende impulsar a los gobiernos de los países en desarrollo y a los donantes a reconocer el papel que puede tener el comercio en el desarrollo. Procurando, “movilizar recursos para hacer frente a las limitaciones relacionadas con el comercio, identificadas por los países en desarrollo y los países menos adelantados” (OMC, s.f, párr. 2).

La revisión de la literatura permite observar que existen escasas referencias de revistas académicas que analicen las políticas públicas a la luz de la ayuda para el comercio. Por lo que, esta investigación exploratoria permite ser un punto de partida para futuras investigaciones en esta línea.

Lo anterior, obedece en parte a que el concepto en sí mismo aún resulta un poco confuso en la práctica. Tanto los países donantes como los países receptores tienen dificultades para implementar el componente de ayuda para el comercio en sus políticas de desarrollo. Para Peixoto Batista & Knoop (2022) “la Ayuda para el Comercio también posee una incidencia limitada en las políticas públicas, lo que está directamente relacionado con el reto de integrar el comercio en

las estrategias nacionales de desarrollo, sobre todo en los PMA” (p.111). Estas autoras reconocen que es necesario garantizar el compromiso político de los gobiernos que permitan el diálogo con las principales partes interesadas locales (gobierno, sector privado y sociedad civil) para lograr incluir el comercio en las estrategias nacionales de desarrollo (Peixoto Batista & Knoop 2022). Así, la importancia de desarrollar políticas comerciales coherentes a las realidades económicas de los países beneficiarios de la ayuda, según sus fortalezas, debilidades y retos particulares.

No obstante, muy a menudo, tanto en la formulación, concepción y ejecución de los proyectos y programas de ayuda para el comercio “no se tienen en cuenta las condiciones existentes en el país receptor, como el nivel de desarrollo, la cultura u otros elementos, lo que se debe a su vez a que la ayuda se concibe como una relación bilateral entre donante y receptor” (López, D & Muñoz, F (s.f); p.167).

Muy pocos planes nacionales de desarrollo o estrategias de reducción de la pobreza contenían objetivos y/o indicadores de desempeño relacionados con el comercio realmente categorizados. En consecuencia, pocos programas financiados por los donantes estaban vinculados a las estrategias de desarrollo de los países socios y no se evaluaban en función de los objetivos o indicadores propios del país. Los propios donantes no siempre fueron eficaces a la hora de garantizar una gestión basada en los resultados de sus propios programas (OCDE 2011 citado por Peixoto Batista & Knoop 2022, p. 135-136)

En ese sentido, los países de ingreso mediano alto pueden desempeñar un papel activo en el marco de la ayuda para el comercio a través del modelo cooperativo de cooperación triangular, en donde los países de ingreso medio alto tengan una participación más activa, lo que permitiría colocarlos en un “punto equidistante entre los países donantes y los países receptores. Estos países pueden actuar como facilitadores sociales sin tener que aportar fondos por concepto de ayuda. Esta fórmula permitiría realizar el papel de los países de ingreso mediano alto en el desarrollo del comercio” (López, D & Muñoz, F; s.f). Así, el concepto de “proximidad” jugaría un rol fundamental en una mayor eficiencia de la ayuda para el comercio a través de la cooperación triangular.

Para López, D & Muñoz, F (s.f):

Esa proximidad les permite participar junto con países donantes en actividades de cooperación destinadas a alcanzar las metas de la ayuda para el desarrollo a que la Ayuda para el Comercio se ha estructurado sobre la base de las estrategias nacionales de desarrollo formuladas por los países en desarrollo, las diferencias entre los donantes y los receptores pueden mermar la eficacia de la iniciativa (p.167).

En el marco de las funciones de monitoreo en materia de ayuda para el comercio, la Organización Mundial del Comercio establece tres temas que tratan de capturar las principales variables que deberán ser objeto de vigilancia en el Programa de Trabajo sobre la Ayuda para el Comercio: el primero, los datos sobre las corrientes de ayuda para el comercio son un indicador del nivel de financiación en condiciones favorables con la que se cuenta para poder progresar en la creación de más capacidad comercial; el segundo, la creación de capacidad comercial como una condición



necesaria para aumentar la competitividad internacional y mejorar los resultados comerciales de los países en desarrollo, en particular los PMA. Igualmente, en esta misma línea las políticas comerciales y las políticas de desarrollo favorables al comercio y tercero, los donantes y los países/regiones receptoras que comparten la responsabilidad de establecer una relación de colaboración para acceder a la ayuda para el comercio (OMC, 2008).

Finalmente, el presente artículo hace especial énfasis en la tercera principal variable objeto de vigilancia, que consiste en la capacidad de cada país o región en atraer nuevas corrientes de ayuda para el comercio y, de ser preciso, mejorar su política comercial y de desarrollo. Así como, su estrategia nacional o regional en materia de ayuda para el comercio. No obstante, dicha variable de vigilancia es observada por la OMC y por los PMA miembros como un reto, en donde la calidad de la relación que los países menos adelantados o los países en desarrollo como Honduras establezcan con sus asociados donantes puede favorecer la eficacia de la ayuda.

## 2.2 Modelo de análisis operativo de políticas públicas

---

El modelo de análisis operativo de políticas públicas planeado por Knoepfel *et al.* (2007) involucra actores, recursos e instituciones; siendo la Organización Mundial del Comercio uno de los principales actores en las políticas vinculadas a ayuda para el comercio en Honduras, a través de sus reglas institucionales de orden superior.

Diversidad de autores argumentan distintos niveles en que la gobernanza actúa, específicamente la gobernanza y su vinculación en las políticas públicas. Así, el Centro Internacional de Comercio (ITC, por sus siglas en inglés) destaca el compromiso de los responsables políticos de alto nivel de los países en desarrollo como Honduras, para que identifiquen las políticas e incorporen el comercio en los planes de desarrollo (ITC, s.f.). De este modo, el presente documento incorpora el papel de las políticas públicas en materia de ayuda para el comercio, a partir del modelo de análisis de políticas públicas operativo, un enfoque basado en los actores, sus recursos y las instituciones; en donde:

Para representar de modo esquemático el desarrollo de los procesos de decisión de instrumentación presentes en las políticas públicas y concretar esta metahipótesis a través de estudios de casos [...] se coincide en ilustrar el desarrollo de los procesos de decisión y de implementación de las políticas públicas con la imagen de “ciclo”. (Knoepfel *et al.*, 2007, p. 6)

Knoepfel *et al.* (2007) explica en la primera variable de estudio que los actores son:

Todo individuo o grupo social vinculado con el problema colectivo que origina la política pública debe considerarse actor potencial del “espacio” de la mencionada política, aun si (momentáneamente) es incapaz de emprender acciones concretas durante una o varias fases de la intervención pública. (p. 12)

En esta investigación la Organización Mundial del Comercio se constituye como un actor de nivel superior para los niveles inferiores de las reglas institucionales. El segundo actor, es el Banco



Interamericano el cual es la contraparte institucional en América Latina y el Caribe en materia de ayuda para el comercio en la región y finalmente, se incluyen los actores públicos y privados involucrados en el proceso de planeación de desarrollo de Honduras en las temáticas de comercio, exportación, competitividad e inversión.

En el ciclo de la política pública en materia de ayuda para el comercio, el presente documento hace énfasis en la etapa III correspondiente al componente de *Instituciones*. La tercera variable de estudio y principal objeto en esta investigación, son las instituciones en la cual se puede distinguir tres niveles de reglas institucionales en Honduras: 1) Marco Constitucional, 2) Reglas institucionales que ordenan las organizaciones administrativas y 3) Reglas que ordenan el arreglo político administrativo (en adelante APA) propio de la política pública (Knoepfel *et al.*, 2007).

Según dicho autor “esta forma de organizarlas implica que las reglas institucionales que surgen de las de decisiones tomadas por un (conjunto de) actor (es) de un nivel superior representan obstáculos u oportunidades para el nivel o los niveles inferiores” (Knoepfel *et al* 2007, p. 25). Considerándose a las reglas institucionales de la OMC: Programa de Doha, Conferencia de Hong Kong (2005) y los Programas de Ayuda para el Comercio; reglas de un actor superior en la temática de ayuda para el comercio.

Con base en lo anterior, el modelo operativo aplicado analiza las necesidades comerciales en materia de creación y capacidad comercial de Honduras materializadas en sus planes de desarrollo (reglas institucionales). Con el propósito de identificar su consistencia con las prioridades de la Iniciativa de Ayuda para el Comercio de la OMC, para ser mayoritariamente sujeto de la coordinación y movilización de recursos derivados de organizaciones, agencias donantes multilaterales y países donantes.

### III. Metodología

La ayuda para el comercio tanto en la teoría como en la práctica resulta un poco confusa. Además, la revisión de la literatura permitió observar que, si bien existen informes ejecutivos por parte de organismos internacionales, así como algunos capítulos de libros aún existen escasas referencias de revistas académicas que analicen las políticas públicas a la luz de la ayuda para el comercio. Por lo que, la presente investigación es de tipo exploratoria y se constituye como un primer punto partida para futuras investigaciones en esta línea.

La metodología utilizada es cualitativa de los autores Thi Hong Phunong *et al.* (2017), la cual consiste en un estudio para el proceso de revisión sistemática de la literatura. Sin embargo, se realizan algunas adaptaciones para la presente investigación, donde se incluyó literatura gris, es decir no pares de trabajos académicos revisados, como: documentos de política e informes, a través de la incorporación de documentos, datos y recursos (fuentes secundarias) de la plataforma web de la OMC, particularmente los Exámenes Globales de la Ayuda para el Comercio; aunado a leyes, decretos, planes y estrategias de la República de Honduras, para la sistematización de información

de sus respectivas políticas públicas en materia de ayuda para el comercio. En ese sentido, la no incorporación de este tipo de literatura gris constituye precisamente una de las limitaciones de la metodología propuesta por dichos autores.

El análisis de las políticas con inclusión de AFT se orientó específicamente a Honduras por la disponibilidad de acceso a la información de dicho país. Asimismo, cabe señalar que, dentro de los países centroamericanos prioritarios de los desembolsos de ayuda para el comercio en Centroamérica, Honduras se colocó en el segundo lugar en calidad de receptor para la región.

La siguiente tabla detalla con mayor precisión la relación entre la unidad de análisis, los constructos, categorías y subcategorías de la presente investigación.

Tabla 2	Categorías y subcategorías de la investigación		
Unidad de análisis	Constructo	Categorías	Subcategorías
<b>Políticas públicas con inclusión de AFT</b>	(1) Políticas públicas	Marco constitucional	Decreto Ejecutivo 018-2014: Reforma al Marco Institucional y Normativo para la Innovación y el Impulso de la Inversión, el Comercio Exterior y el Turismo en Honduras.
		Reglas institucionales que ordenan las organizaciones administrativas	Plan Nación 2010-2022 Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022
		Reglas institucionales que ordenan el arreglo político - administrativo	Plan de Acción Nacional para Fortalecer la Capacidad Comercial de Honduras" (también como conocido como NAP, por sus siglas en inglés)
	(2) Ayuda para el Comercio	Política comercial y Regulaciones y Ajuste relacionado al comercio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Política comercial y gerencia administrativa</li> <li>• Facilitación del comercio</li> <li>• Acuerdos comerciales Regionales (ACP)</li> <li>• Negociaciones comerciales multilaterales</li> <li>• Educación comercial/ Capacitaciones</li> </ul>
		Infraestructura económica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transporte y almacenamiento</li> <li>• Comunicaciones</li> <li>• Generación y suministros de energía</li> </ul>
		Capacidad productiva	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicios financieros y bancarios</li> <li>• Negocios y otros servicios</li> <li>• Agricultura</li> <li>• Forestal</li> <li>• Pesca</li> <li>• Industria</li> <li>• Recursos minerales y minería</li> <li>• Turismo</li> </ul>

**Nota.** Elaboración propia a partir de *Aid for Trade at Glance: Economic Diversification and Empowerment* (pp. 519-525), por OECD y WTO, 2019, <https://bit.ly/3oB3o74>.

## IV. Discusión de resultados

El presente apartado realiza un análisis del componente de *Instituciones*, o también lo que Knoepfel (2007) establece como reglas institucionales de nivel inferior específicamente, el a) Marco Constitucional y las b) Reglas institucionales que ordenan las organizaciones administrativas; analizadas a la luz de las áreas y sectores de la ayuda para el comercio, establecidas en el último Examen global de Ayuda para el Comercio 2019.

### 4.1 Instituciones

#### a. Marco constitucional en Honduras

*a.1 Decreto Ejecutivo 018-2014: Reforma al Marco Institucional y Normativo para la Innovación y el Impulso de la Inversión, el Comercio Exterior y el Turismo en Honduras.*

En el marco del objetivo tres, referente a “Una Honduras productiva generadora de oportunidades y empleo que aprovecha de manera sostenible sus recursos y reduce la vulnerabilidad” expresado en el Plan Nación, así como en el Plan de Gobierno 2014-2017 denominado como Plan de Todos para una Vida Mejor, específicamente en el segundo propósito que estipula “La generación masiva de empleo, el desarrollo competitivo de Honduras y la democratización de la productividad”, surge el Decreto Ejecutivo 018-2014 que pretende impulsar la inversión, el comercio exterior y el turismo en Honduras; como mecanismos para el desarrollo económico del país, los cuales permitan palear la pobreza, el desempleo y la balanza comercial deficitaria que han caracterizado a Honduras por décadas.

El artículo 13 de este decreto, argumenta que los ocho sectores productivos prioritarios, impulsores para el crecimiento económico del país son: 1. El Sector Energético Nacional, 2. El Sector Agrícola y de Agronegocio, 3. El Sector de Ensamblaje Ligero, Hilandería y Maquila de Servicios Tecnológico, 4. El Sector Construcción y Vivienda, 5. El Sector Minería y Petróleo, 6. El Sector Forestal, 7. El Sector Turismo y 8. El Sector Infraestructura.

Sin embargo, como se mencionó anteriormente, el Gabinete del Sector de Desarrollo Económico con el propósito de lograr sus resultados establece una serie de ocho subsectores operativos<sup>2</sup>, en donde específicamente para el subsector de Promoción de Inversiones, Comercio y Competitividad el marco legal hondureño establece un conjunto de leyes que incluyen “Ley para la Promoción y Protección de Inversiones, Ley de Promoción de Alianzas Público Privada, Ley de Zonas de Empleo y Desarrollo Económico (ZEDE), Ley de Empleo por Hora, PCM018-2014 de PROHONDURAS, Ley para la Producción y Consumo de Biocombustibles y sus Reformas, Ley de Protección al Consu-

2 i) Agroalimentario; ii) Recursos Naturales; iii) Turismo; iv) Trabajo y Seguridad Social; v) Ensamblaje Ligero, Hilandería y Maquila de Servicios Tecnológicos; vi) MIPYME; vii) Educación Superior y Formación Profesional; viii) Promoción de Inversiones, Comercio y Competitividad.

midor, Ley de la Comisión Administradora de Petróleo (CAP); también, se cuenta con la Estrategia Nacional de Competitividad, para el crecimiento económico y el bienestar social” (Gobierno de la República de Honduras, 2015, pág. 57).

En esta misma línea, la Reforma al Marco Institucional y Normativo para la Innovación y el Impulso de la Inversión, el Comercio Exterior y el Turismo en Honduras establece para la operacionalización de dicho decreto, una serie de diecinueve instrumentos<sup>3</sup> conformados de políticas y estrategias en materia de Competitividad, Inversiones y Exportaciones; que resultan ser según en el modelo de Knoepfel *et al.* (2007, las reglas institucionales que ordenan el arreglo político administrativo y los planes de acción en materia de ayuda para el comercio.

## b. Reglas institucionales que ordenan las organizaciones administrativas.

### b.1 Plan Nación 2010-2022

El marco constitucional hondureño a través de su Decreto N°286-2009 establece la adopción de un Plan Nación, el cual bajo una visión a largo plazo es un documento que pretende atender los ejes estratégicos contemplados en la Visión País (2010- 2038), en periodos sucesivos de doce años.

Considerando que la ayuda para el comercio constituye una iniciativa que busca en primera instancia reconocer el papel del comercio como un mecanismo para el desarrollo, es que el objetivo tres de la Visión País (2010-2038): “Una Honduras productiva, generadora de oportunidades y empleo, que aprovecha de manera sostenible sus recursos y reduce la vulnerabilidad ambiental”<sup>4</sup>, especifica-

- 
- 3
1. Política Nacional de Promoción de Inversiones
  2. Plan Nacional de Promoción de Inversiones
  3. Estrategia Nacional de Promoción de Inversiones
  4. Política Nacional de Promoción de Exportaciones
  5. Plan Nacional de Promoción de Exportaciones
  6. Estrategia Nacional de Promoción de Exportaciones
  7. Estrategia Nacional de Turismo Sostenible
  8. Política Nacional de Promoción Turística
  9. Plan Nacional de Promoción Turística
  10. Estrategia Nacional de Promoción Turística
  11. Estrategia Nacional de Imagen País
  12. Estrategia Nacional de Marca País
  13. Política Nacional de Competitividad
  14. Plan Nacional de Competitividad
  15. Estrategia Nacional de Competitividad
  16. Política Nacional de Desarrollo Competitivo de la MIPYME
  17. Plan Nacional de Desarrollo Competitivo de la MIPYME
  18. Estrategia Nacional de Desarrollo Competitivo de la MIPYME
  19. Los Protocolos de Gestión en materia de Inversión, Exportaciones y Turismo (Decreto Ejecutivo 018-2014. Artículo 12, p. 19).

- 4 Descripción de los Objetivos Nacionales de la Visión de País

“Escenario: En el año 2038, Honduras habrá consolidado el Desarrollo Regional como su modelo de gestión para el crecimiento económico y social bajo el marco de un proceso de desarrollo ambientalmente sostenible. Los planes de desarrollo territorial en cada región, se habrán constituido en el instrumento regulador y normativo para la inversión productiva, el desarrollo social y la inversión en infraestructura, existiendo armonías de intervención con la institucionalidad del Gobierno Central y los municipios en cada región. La vulnerabilidad física y ambiental se habrán reducido en un 75%. Honduras

mente en las metas “3.2 Elevar las exportaciones de Bienes y Servicios al 75% del PIB” y “3.3 Elevar al 80% la tasa de participación de energía renovable en la matriz de generación eléctrica del país”, permite reflejar una visión a largo plazo en la planeación de desarrollo de Honduras en materia de AFT. Asimismo, si bien el objetivo tres resulta más coherentes a los alcances de la iniciativa, la meta 4.1 Mejorar la posición de Honduras bajo el índice de Competitividad Global a la posición 50, correspondiente al objetivo cuatro (“Un Estado moderno, responsable, eficiente y competitivo”), también resulta ser otro elemento coherente a los Programas de Trabajo de AFT, bajo la premisa que la creación de capacidad comercial mejora la competitividad de los países en desarrollo.

En esta misma línea, reconociendo que la ayuda para el comercio procura la movilización de recursos para hacer frente a las limitaciones comerciales de los diferentes países en desarrollo y los países menos adelantados, en aspectos concernientes a la *Política comercial y Regulaciones y Ajustes relacionados al comercio, Creación de capacidad productiva* (empresas más competitivas) e *infraestructura relacionada al comercio* (infraestructura económica). Los lineamientos estratégicos en mayor alineación a la iniciativa AFT resultan ser el lineamiento ocho: “Infraestructura productiva, como motor de la actividad económica” y el lineamiento diez “Imagen de país, competitividad y desarrollo de sectores productivos”.

El Plan Nación (PN) (2010-2022) de Honduras en el marco del lineamiento estratégico ocho “Infraestructura productiva, como motor de la actividad económica” identifica una serie de necesidades comerciales en materia de infraestructura productiva (energía, transporte y comunicaciones), entendidas en el marco de la Iniciativa de AFT, como *infraestructura relacionada al comercio*, específicamente en los sectores de energía, transporte y comunicaciones.

La primera necesidad comercial corresponde al sector de energía, la cual está vinculada al costo que incide en la productividad y competitividad del país, así como la disponibilidad y calidad de los insumos energéticos, principalmente electricidad e hidrocarburos. El PN destaca la preocupación del país sobre el comportamiento al alza de los precios del petróleo y sus derivados en los mercados internacionales, debido a su impacto directo en el precio de la electricidad, ya que el 75% de dicha electricidad proviene de las centrales térmicas a base de combustible pesado. “La intensidad energética de Honduras es un 75% más alta que el promedio de los países latinoamericanos” (República de Honduras, 2010, p. 105).

El sistema hondureño requiere para los próximos 12 años una inversión superior a los US\$ 1,500 millones en generación, esencialmente hidroeléctrica y de otras fuentes renovables para satisfacer el crecimiento de la demanda. Adicionalmente, se requerirán inversiones en el orden de US\$ 250 millones para expandir el sistema de transmisión durante el mismo periodo. La Empresa Nacional de Energía Eléctrica enfrenta una de las peores crisis de su historia, operativa y financieramente, al verse afectada por los factores externos que afectan al subsector

---

será el país líder centroamericano en materia de servicios de logística y transporte, maquila, turismo y aprovechamiento sostenible de recursos naturales, generando energía, alimentos, minerales y derivados del sector forestal, como ningún otro país de la región. El emprendedurismo, la productividad y la calidad productiva serán parte del perfil cultural del hondureño promedio” (República de Honduras, 2010, p. 25).



eléctrico, y además al tener un nivel de pérdidas técnicas superiores al 25%. (República de Honduras, 2010, p. 25)

La segunda de las necesidades expuestas en el PN está orientada a infraestructura vial, en donde si bien el gobierno hondureño ha realizado altas inversiones públicas en este tema, los fenómenos naturales de los últimos años en Honduras menoscaban dicho esfuerzo e influyen en una tasa de pérdidas y de reconstrucción muy superiores al resto de los países de la región centroamericana. Tal necesidad o “preocupación” incluye las carreteras vecinales que, si bien son mantenidas por municipios o empresas privadas, finalmente resultan también para fines de tránsito de materias primas, productos y/o mercancías.

En esta misma línea de *infraestructura relacionada al comercio*, se encuentra el fortalecimiento de Puerto Cortés, este puerto marítimo resulta ser el más importante de Honduras (de los cuatro puertos que administra la Empresa Nacional Portuaria [ENP]), atendiendo el 85% de las importaciones y exportaciones del país, asimismo posee una fuerte participación en la región de Centroamérica, a través de las altas demandas provenientes de El Salvador y Nicaragua (República de Honduras, 2010). En ese sentido, se plantea la necesidad de fortalecer al mismo tiempo el Puerto Marítimo Castillas, como puerto de contingente, frente al alto volumen de tráfico que crece en Puerto Cortés. Lo anterior, por sus respectivas características de localización y profundidad.

La tercera de las necesidades está orientada al sector de telecomunicaciones. Honduras pese a sus fuertes atrasos en términos de cobertura y calidad de servicios de telefonía, según el PN (2010-2022) ha mejorado considerablemente en los últimos años, en buena medida debido a la participación de la iniciativa privada. No obstante, estos servicios actualmente no han logrado un nivel competitivo de participación y posicionamiento en el mercado. La siguiente tabla muestra algunos de los grandes desafíos planteados en el Plan Nación (2010-2022), en materia de *infraestructura relacionada al comercio*.

Tabla 3

Necesidades comerciales en materia de Infraestructura relacionada al comercio, a partir del Plan 2010-2022

1. En el ámbito interno, debe propiciarse la articulación vial entre los centros de producción, los mercados de consumo y la exportación; la diversificación de la matriz energética mediante la puesta en valor del extraordinario potencial hídrico del país; la habilitación de riego para potenciar la aún incipiente productividad agrícola; las telecomunicaciones como mecanismos para llevar conocimientos, tecnología y acceso globalizado a nuestras comunidades y el acceso al agua, como fuente de vida y de salud para todos los hondureños.

2. En el ámbito de la región centroamericana y de los flujos comerciales globalizados, Honduras debe aprovechar su localización geográfica con el fin de constituirse como el más importante circuito de transporte terrestre interoceánico para el tránsito de mercaderías en Centroamérica. Lo anterior implicará constante inversión, renovación e innovación y la construcción de un aparato de servicios conexos con extraordinarias posibilidades para el país. Honduras debe asumir el reto de mantener a Puerto Cortés como el más importante puerto en el Atlántico de Centroamérica, desarrollar Puerto Castilla, como un puerto alternativo de gran potencial y buscar espacios de mejora competitiva de largo plazo para los puertos de Henecán y Amapala, en el Golfo de Fonseca. Asimismo, y, bajo el marco de la consolidación de Honduras como nación líder centroamericana en materia de servicios portuarios, debe profundizarse el análisis para la puesta en servicio de un “Puerto Seco” para contenedores en la ciudad de Potrerillos, desde donde los mismos serían trasladados a Puerto Cortés utilizando una renovada y modernizada línea férrea.

Tabla 3

Necesidades comerciales en materia de Infraestructura relacionada al comercio, a partir del Plan 2010-2022

3. La generación de energía de fuentes renovables, con especial énfasis en la energía hidroeléctrica, debe ser un tema de atención continua durante la vigencia del Plan de Nación. Debe reconocerse que, así como la localización geográfica y la articulación vial representan una oportunidad de liderazgo regional para Honduras, la generación hidroeléctrica debe colocar al país en una posición de avanzada con respecto al resto de las naciones de la región, constituyéndole en un mecanismo de distinción y competitividad nacional y en un medio para potenciar competitivamente a las empresas con operaciones en el país.

4. La expansión de los sistemas de riego hasta atender las zonas productivas agrícolas a nivel nacional significará un esfuerzo de décadas. La consolidación de Honduras como garante de su propia seguridad alimentaria y como una potencia regional exportadora de alimentos, es una expectativa realizable, que debe ser construida mediante un esfuerzo constante y sistemático de los próximos gobiernos.

**Nota.** Tomado y adaptado de Visión País 2010-2038 y Plan Nación 2010-2022 por República de Honduras, 2010, pp. 109-112.

Por otra parte, en cuanto a las necesidades y/o limitaciones comerciales expresadas en el lineamiento estratégico diez “Imagen de país, competitividad y desarrollo de sectores productivos”. El PN (2010-2022) argumenta, en primera instancia la existencia de nuevos mercados de interés para Honduras, tales como China y la India. Sin embargo, se resalta la necesidad de mantener y fortalecer los sistemas de transporte y comunicación con su principal socio comercial, Estados Unidos; asimismo la importancia de constituir mecanismos para un mayor aprovechamiento de las ventajas del tratado de libre comercio, CAFTA. En esta misma línea, se plantea la necesidad del establecimiento de un centro de transportación multimodal que vincule los mercados de Asia, Europa y Centroamérica. Lo anterior, aprovechando su posición geográfica y sus altas compras por parte del mercado norteamericano.

Resulta necesario también, el establecimiento y fortalecimiento de estrategias para localizar sectores y nichos donde se pueda explotar las ventajas comparativas que Honduras posee. Asimismo, el PN resalta la importancia de promover la integración regional centroamericana, el cual permita posicionar a Centroamérica como un centro financiero y tecnológico especializado.

El Plan Nación 2010-2022 señala el papel del sector de minerales, en el cual se permita realizar un tratamiento estratégico de estos recursos, en particular de los minerales raros. Igualmente, este documento expresa otras de las limitantes en cuanto al bajo nivel de eficiencia de la inversión bruta y la escasa productividad de mano de obra. Así, se reitera en realizar esfuerzos sostenidos y de largo plazo que contribuyan al mercadeo de la producción nacional, la promoción del turismo y la creación de espacios para nuevas inversiones (República de Honduras, 2010).

Otra de las necesidades está orientada al Programa de Imagen País y la importancia del fortalecimiento en contenido, intensidad y financiamiento, específicamente en el perfil nación, la estrategia de diferenciación y la marca País. Denotando la importancia de fortalecer el sector turismo en el marco de este programa y en alineación a los intereses comerciales de Honduras. El PN particu-



larmente para esta necesidad en el sector turismo, señala la colaboración y liderazgo del servicio diplomático y consular.

En conclusión, cada una de las necesidades antes expuestas están orientadas a la categoría de ayuda para el comercio, *Infraestructura Económica*. Incluso, pese a mencionarse buscar un mayor aprovechamiento del CAFTA con el mercado de Estados Unidos y de promover la integración regional con Centroamérica (que corresponderían a la categoría de Política comercial y Regulaciones), en ambos componentes sus necesidades están orientadas en materia de infraestructura económica.

### b.2 Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022

El Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022 (en adelante PEG) es un documento que formula la Secretaría de Coordinación General de Gobierno (SCGG)<sup>5</sup>, el cual posee un enfoque sectorial y una serie de objetivos estratégicos. Los sectores de desarrollo<sup>6</sup> planteados en el PEG mayormente alineados a la Iniciativa Ayuda para el Comercio liderada por la Organización Mundial del Comercio constituyen primero el *Crecimiento Económico, Incluyente y Sostenible*. En este sector se identifican varios componentes que se vinculan con el desarrollo económico, tales como: la estabilidad macroeconómica y fiscal; la promoción hacia el exterior, para atracción de inversión, turismo y exportaciones; el fortalecimiento de la participación de las empresas micro, pequeñas y medianas en las actividades económicas; la formulación, coordinación, ejecución y evaluación de las políticas de empleo; y el aprovechamiento racional de los recursos naturales (Gobierno de la República de Honduras, 2019).

Segundo, *Infraestructura y Desarrollo Logístico*, en el cual “se vinculan con este sector los temas o componentes que tienen incidencia en el transporte y la logística, que se requiere para mejorar y facilitar el comercio de bienes y servicios, como ser: infraestructura y transporte terrestre, marítimo y aéreo; energía; y telecomunicaciones, entre otros” (Gobierno de la República de Honduras, 2019). Destacando en el primer sector, la atracción de inversión, el sector productivo -turismo- y exportaciones, el fortalecimiento de la participación de las empresas micro, pequeñas y medianas en las actividades económicas; y en el segundo sector resaltando las categorías de infraestructura relacionada al comercio y la facilitación del comercio de la iniciativa de AFT.

El PEG establece que, en cuanto al *Crecimiento Económico, Incluyente y Sostenible*, Honduras posee algunas debilidades en el área de competitividad, específicamente en los rubros de infraestructura, eficiencia del mercado de trabajo, instituciones, mercado de bienes, educación superior y

---

5 A inicios de 2014, se realizaron varias reformas a la Ley General de la Administración Pública, entre las que destacan la creación de la Secretaría de Coordinación General de Gobierno (SCGG), la cual asumió las funciones de SEPLAN y, por consiguiente, fue la entidad encargada de preparar y coordinar la ejecución del Plan Estratégico de Gobierno, para el periodo 2014-2018 (Gobierno de la República de Honduras, 2019).

6 El «Sector» es el espacio de producción de bienes y servicios, que articula cadenas de valor público (bienes y servicios), en cuya producción intervienen, en mayor o menor medida, diferentes instituciones, las cual pueden ser Secretarías de Estado, entidades desconcentradas y descentralizadas, así como programas y proyectos [...] el sector (de desarrollo) es el espacio donde la planificación y el presupuesto se concretizan, en procesos de creación de bienes y servicios de beneficio público (valor público) (Gobierno de la República de Honduras, 2019).

capacitación. Además, la competitividad del país es muy débil en la capacidad para adaptarse a los retos de la innovación, en comparación a otros países de la región como Costa Rica y Panamá. En cuanto al tema de atracción de inversiones, también presenta áreas importantes donde el país muestra debilidades, tales como resolución de insolvencia, protección de inversionistas minoritarios y cumplimiento de contratos.

La resolución de insolvencia se refiere al tiempo necesario para que los acreedores recuperen su deuda, costo de los procedimientos para resolver una disputa comercial y los resultados, que se refieren a lo que recuperan los acreedores, en el proceso de liquidación del negocio.

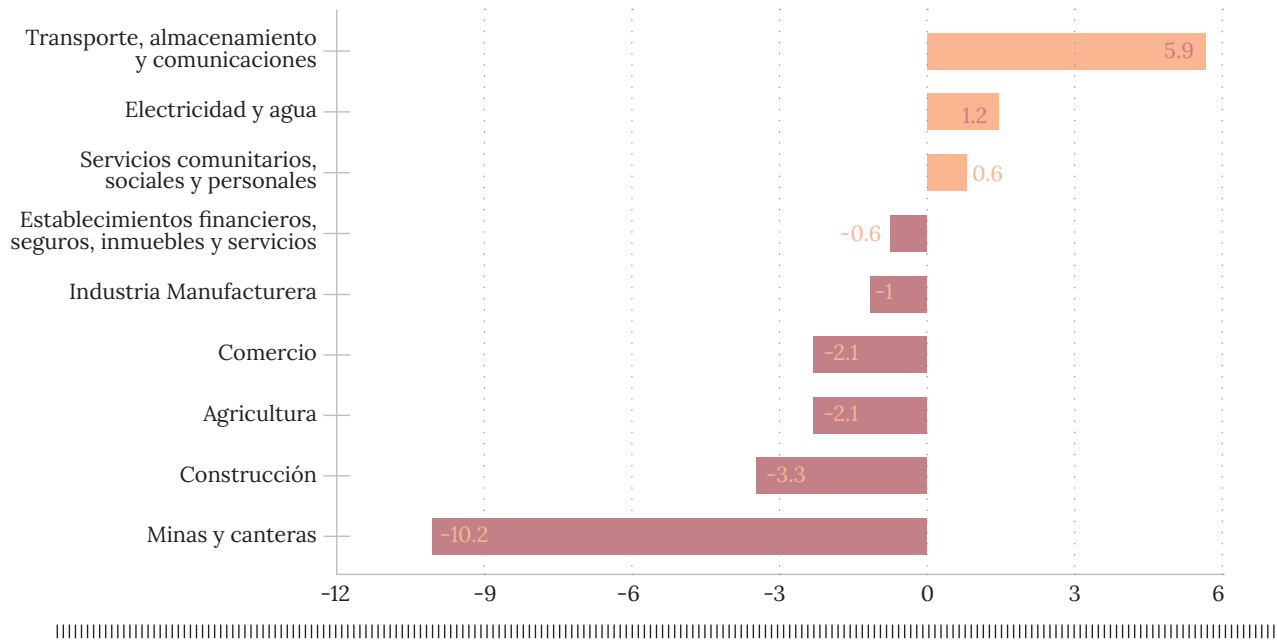
La protección de los inversionistas minoritarios aborda los conflictos de intereses que pudiesen existir y en contra del mal uso, por parte de los directores de los activos corporativos, para beneficio personal.

El cumplimiento de contratos, indica si el número de días y de procedimientos para hacer cumplir los contratos son altos, ya que esto aumenta la inseguridad y se encarece el costo para las empresas. (Gobierno de la República de Honduras, 2019, p. 48)

Durante el periodo 2003-2012 en cuanto al desempeño de la productividad a nivel sectorial, el sector electricidad y agua, transporte, almacenamiento y comunicaciones, y servicios comunitarios, sociales y personales, presentaron tasas positivas, mientras que los sectores agricultura, industria manufacturera, establecimientos financieros, seguros, bienes inmuebles y servicios, tuvieron un aporte negativo a la productividad, específicamente los sub sectores productivos de manufactura y minas, y canteras. Sin embargo, ante la interdependencia entre industrias, el impacto de innovaciones sectoriales repercute en la productividad total de cada factor (sector productivo), tal y como se observa en la Figura 2.

Así, innovaciones sectoriales de agricultura, electricidad y agua, construcción, transporte, almacenamiento y comunicaciones, contribuyen negativamente a las productividades sectoriales, en otras palabras, representan frenos a la expansión de la productividad sectorial. Por otro lado, innovaciones provenientes de minas, manufactura, comercio, establecimientos financieros y servicios comunitarios, contribuyen de forma positiva a la productividad de cada sector, son los motores de la productividad sectorial. (Gobierno de la República de Honduras, 2019, p. 50)

Figura 2 Total de factores por sector económico



**Nota.** Tomado del *Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022*, por el Gobierno de la República de Honduras, 2019. n. 50.

En relación con el subsector agropecuario, el PEG señala a este como una de las fuentes de empleo e ingresos de Honduras. Sin embargo, en los últimos 15 años no ha logrado un crecimiento sostenido, particularmente en los temas de productividad y competitividad colocándose por debajo de otras actividades económicas como las industrias manufactureras e intermediación financiera. Dichas limitaciones en materia de productividad, así como de rentabilidad se encuentran asociadas al consumo interno, que favorecen a una progresiva diversificación agropecuaria, hacia actividades de exportación, como es el caso del café, la palma africana e incluso a la pesca no tradicional. Entre otra de las necesidades comerciales en este subsector, se destaca la limitada transformación de la producción agroalimentaria:

Causada principalmente por: a) insuficiente asignación de recursos y dificultad para tener acceso a financiamiento; b) limitada investigación, innovación y capacitación; c) limitada inversión en infraestructura productiva, principalmente de riego; d) comercialización, con fuerte participación de intermediarios. Estos problemas se vinculan a la baja capacidad de la administración pública agrícola, para atender de manera eficaz áreas específicas, como riego, financiamiento, mercadeo, inteligencia de mercados, entre otras. (Gobierno de la República de Honduras, 2019, p. 52)

El subsector textil<sup>7</sup> y manufactura intermedia en Honduras, se constituye entre los más sólidos del país, en donde la manufactura intermedia (autopartes y equipo eléctrico para autos) en Honduras resulta ser uno de los más dinámicos de la economía y con un gran potencial de crecimiento. No obstante, según el Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022 pese a su 4,0% de crecimiento en el 2017, aún existen importantes problemas y/o limitaciones en este subsector, así como en los subsectores turismo y forestal. Siendo este último el que menores aportes genera a la producción del país y de mayores retos para las pequeñas y medianas empresas de dicho subsector.

La siguiente tabla recoge las principales limitaciones comerciales en cuanto a los subsectores textil y manufactura, turismo y forestal.

Tabla 4 Categorías y subcategorías de la investigación

Textil y Manufactura	Turismo	Forestal
a) Normativa, para acceder a los incentivos, muy engorrosa;	a) Conectividad aérea, debido a limitadas condiciones de la infraestructura aeroportuaria	a) Gran parte de la industria primaria se conforma de aserraderos que generan altos desperdicios, poco valor agregado y no están diseñados para aprovechar los nuevos diámetros de los árboles remanentes.
b) Altos costos de energía y de logística;	b) Limitadas acciones en promoción y mercadeo, por la falta de la asignación de un mayor presupuesto	b) Las industrias forestales PYMES no están desarrolladas y se ven limitadas por la falta de acceso a financiamiento, limitaciones al entorno y acceso a recursos y mecanismos de productividad.
c) Procesos engorrosos y dispersos (SAR, SEFIN, SDE, Municipalidades y otros), para crear una empresa, para importar y exportar;	c) Limitada Infraestructura Hotelera y Urbanización	c) Informalidad y las bajas capacidades empresariales de las pequeñas y medianas empresas del sector las vuelve menos competitivas.
d) Escasez de mano de obra calificada;	e) Percepción de inseguridad y deteriorada imagen de Honduras en el exterior, debido a diferentes factores	d) Poca diversificación de la industria forestal (basada en madera sólida)
e) Pérdida de competitividad y limitaciones de Puerto Cortés		e) Las industrias forestales PYMES se ven limitadas por la falta de acceso a financiamiento, limitaciones al entorno y acceso a recursos y mecanismos de productividad. Sumado a la informalidad y las bajas capacidades empresariales, de las PYMES del sector, las vuelve menos competitivas.

**Nota.** Adaptado del *Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022*, por el Gobierno de la República de Honduras, 2019, pp. 54-56.

Finalmente, el sector de desarrollo *Crecimiento Económico, Incluyente y Sostenible* señalado en el PEG destaca un último subsector alineado a los componentes de la Iniciativa de la Ayuda para el

7 El subsector textil es el segundo rubro en importancia, dentro de subsector (29.6% del total), solo superado por la elaboración de productos alimenticios, bebidas y tabaco (47.1% del total); y se considera uno de los pilares de la economía del país, al ser una plataforma de desarrollo de las exportaciones (Gobierno de la República de Honduras, 2019).

Comercio, el cual en términos generales está asociado a las necesidades que enfrentan las micro, pequeñas y medianas empresas de Honduras en cuanto a sus bajos niveles de productividad y competitividad, bajos ingresos y limitado acceso a mercados:

Debido a factores como: a) limitada asistencia y formación profesional; b) altos costos de producción; c) dificultad de acceso a financiamiento; d) falta de maquinaria, equipo e insumos; e) poco acceso al desarrollo tecnológico; f) acceso limitado o nulo de la información de mercadeo; y, g) altos costos y procesos engorrosos para formalizar las empresas. (Gobierno de la República de Honduras, 2019, pp. 57-58)

En esta misma línea, en cuanto a las capacidades de las empresas, también existe una relación entre la baja productividad y otros factores, tales como:

Tamaño de las empresas, ya que gran parte de las empresas se caracterizan por ser micro o pequeñas; la informalidad, que caracteriza el tipo de organización de las empresas y personas que se auto emplean; la baja inversión en la formación de los recursos humanos y procesos productivos innovadores, para incrementar la productividad; y, el bajo acceso a crédito, que determina la baja capacidad que tienen las empresas, para invertir en procesos de expansión. (Gobierno de la República de Honduras, 2019, p. 50)

Por otra parte, en cuanto al sector de desarrollo de *Infraestructura y Desarrollo Logístico* planteado en el PEG, alineado a categoría de *infraestructura relacionada al comercio* de la Iniciativa Ayuda para el Comercio de la OMC resulta importante señalar, primero, que los estándares viales no están adaptados al fuerte movimiento de tránsito de carga, por lo cual generalmente provoca: incidencias de seguridad vial, bajos niveles de servicio y congestión en zonas urbanas y vías de acceso a nodos de comercio exterior (puertos y pasos de frontera). Aunado a esto, se suma la “inexistencia de variantes o libramientos, que aseguren fluidos movimientos de carga, y la implementación de horarios de entrada a zonas urbanas, en particular en San Pedro Sula, que limitan el movimiento de la carga de larga distancia” (Gobierno de la República de Honduras, 2019, p. 68).

Otro de los problemas coherentes a la *infraestructura relacionada al comercio*, es la existencia de debilidades en el alcance y calidad del sistema de mantenimiento rutinario, así como en obras de rehabilitación, debido a restricciones presupuestarias en el Fondo Vial; que afectan el desempeño logístico del país: generando demoras, sobre costos operacionales al transporte terrestre, y en ocasiones, pérdidas de producto en los movimientos terrestres de carga. Asimismo, los costos elevados de construcción y mantenimiento de las vías de comunicación terrestre, debido a la compleja geografía del país resultan finalmente, en malas condiciones de la red oficial y un desarrollo territorial no equilibrado con inequidades en la conectividad de los diferentes departamentos de Honduras.

Según el PEG, existen otros problemas en las limitaciones del mantenimiento de la infraestructura vial como:

- La práctica de sobrecarga del transporte es algo común, debido a la falta de control de pesos y dimensiones, lo que contribuye a un deterioro más acelerado de las carreteras, accidentes viales y daños al pavimento.

- Los operativos en la ruta se limitan a permisos, no al sobrepeso ni a las condiciones técnicas del vehículo.
- La no utilización de programas o software de diseño y mantenimiento de carreteras, que determinen su vida útil y la periodicidad de su mantenimiento
- Además, la alta vulnerabilidad de la red, a fenómenos naturales (climáticos, geológicos, otros), no garantiza continuidad de recorrido en temporada de invierno (ej. transporte de la madera desde las áreas de explotación hasta los aserraderos) (Gobierno de la República de Honduras, 2019).

En el marco del Plan Nacional de Logística de Cargas – PNLOG Honduras, 2015-2030, realizado por el Gabinete Sectorial de Infraestructura Productiva (GSIP) del Gobierno de Honduras, y Tecnología empleada con la colaboración del Banco Interamericano de Desarrollo a través de un préstamo de 90 millones USD <sup>8</sup>, Honduras ha establecido como meta posicionar al país como una plataforma logística a nivel regional y en ese sentido ha reiterado tanto en el Plan Nación 2010-2038 como Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022, la priorización en la mejora de los principales puertos, en particular de Puerto Cortes, debido a la relevancia estratégica del mismo en la región y su papel en cuanto a los volúmenes de las importaciones y exportaciones. No obstante, según el PEG pese a los avances en materia de infraestructura portuaria que se han realizado, actualmente todavía persisten problemas y/o limitaciones en Puerto Cortes, tales como:

- Congestión en el entorno portuario (por restricciones en la vialidad urbana de acceso a las instalaciones del puerto) y el uso de instalaciones extraportuarias para la operativa de contenedores en sistemas de vigilancia (rayos gamma), obsoleta.
- Problemas de congestionamiento de buques en bahía, por atrasos en la construcción del muelle 3b, en la terminal de graneles sólidos, recientemente concesionada, que incrementa los tiempos en bahía y muelles. (Gobierno de la República de Honduras, 2019, p. 72)

Asimismo, en otros puertos como Puerto Castilla, Puerto San Lorenzo y Puerto La Ceiba.

- Puerto Castilla: este puerto presenta problemas de conectividad con la red vial oficial del país, y demoras derivadas del paso obligado por La Ceiba, así mismo, la carretera de acceso tiene capacidad limitada (2 canales). Por ser un puerto que no cuenta con personal permanente de la SAR, SENASA, ello restringe las operaciones.
- Puerto San Lorenzo: este puerto presenta limitaciones operativas, debido a restricciones de la infraestructura, en particular el patio de contenedores y el muelle de atraque. A esto se suma déficit en el equipamiento - grúas y plugs para cadena de frío, que deben ser incrementados de 30 a 120 unidades-. Todo ello impide incrementar movimientos de carga, situación que favorece a los puertos salvadoreños de La Unión y Acajutla. Al igual que Puerto Castilla, la ausencia de personal permanente de control y limitada disponibilidad de equipo afecta la eficiencia de las operaciones vinculadas al comercio exterior.

---

<sup>8</sup> IDB (s/f). Proyecto N° HO-L1198: Programa de Reformas al Sector Transporte y Logístico de carga de Honduras. Disponible en <https://www.iadb.org/es/project/HO-L1198>



- Puerto La Ceiba: en el centro de la ciudad de La Ceiba se encuentra el denominado muelle fiscal, el cual presenta altos niveles de deterioro, aunque existen acciones en curso para su remodelación, y la primera etapa del malecón con fines turísticos. (Gobierno de la República de Honduras, 2019, p. 73)

Por otra parte, en materia de infraestructura aeroportuaria el PEG señala que Honduras no cuenta específicamente con un plan nacional para el desarrollo aeroportuario, así como tampoco con un modelo institucional integral, que incluya a todos los aeropuertos, internacionales y locales, que resuelvan los problemas actuales, como la insuficiencia de equipos y personal altamente capacitado en todas las áreas (Gobierno de la República de Honduras, 2019).

En ese sentido, en cuanto a los principales aeropuertos, resulta importante señalar que el aeropuerto Toncontín (Tegucigalpa) “presenta restricciones en su infraestructura (pista de corta longitud: 2,021 metros) y localización, (ubicación en área de alta presión urbana), limitando la oferta de vuelos de carga, obligando a la movilización en bodega de aviones comerciales (pasajeros), modalidad en la que la oferta es limitada” (Gobierno de la República de Honduras, 2019). Mientras que, por su lado el aeropuerto Ramón Villeda Morales (San Pedro Sula) su principal problemática es que no opera a total capacidad, por deficiencia en los procesos de comercio exterior.

Las problemáticas relacionadas a los altos costos que genera el sector energía en la productividad han sido planteadas desde en el PN y se reiteran en el Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022. Según éste a partir de diciembre 2017 existe una menor dependencia de los derivados del petróleo (alrededor del 39%) en el subsector eléctrico y por tanto el restante 61% de la energía proviene de fuentes renovables (hidroeléctricas, biomasa, eólicas y solares). Sin embargo, a pesar de la disminución de la generación térmica, aún el aumento del precio internacional del petróleo influye en los altos costos de energía en el país.

En relación con el sector de telecomunicaciones y TIC, la constante es una amplia y persistente brecha digital. Honduras a diferencia de los otros países de la región de Centroamérica e incluso de América Latina presenta fuertes desigualdades en la capacidad para adquirir nuevas tecnologías. Según el PEG 2018-2022, “la brecha digital es algo que va de la mano de las desigualdades socioeconómicas entre los diferentes grupos de países”, [...] por lo tanto, “la persistencia de desigualdades, en el ámbito social y económico, también redundan en una brecha digital persistente” (Gobierno de la República de Honduras, 2019, p. 76). De modo que, pese a Honduras realice esfuerzos y avances en otros sectores productivos que inciden en la competitividad, los atrasos en las brechas digitales generan también en un corto, mediano y largo plazo impactos negativos en la eficiencia de los mercados y la innovación productiva del país.

El Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022 incluye un conjunto de estrategias sectoriales que contienen respectivas medidas de política. En el anexo 2 del presente documento se establece una vinculación entre las medidas de políticas planteadas en los sectores de desarrollo “Crecimiento Económico, Incluyente y Sostenible” e “Infraestructura y Desarrollo Logístico”, como políticas con inclusión de ayuda para el comercio en Honduras y las categorías de AFT (ver anexo 2).



Finalmente, en dicho anexo 2 se observa que las principales medidas políticas adoptadas en el PEG 2018-2022 están orientadas, primero a la categoría de *infraestructura económica* y segundo a la *capacidad productiva*. Tanto en el Plan Nación 2010-2022 como específicamente en el Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022 no se observan necesidades comerciales en materia de *Política comercial y Regulaciones y Ajuste relacionado al Comercio*, que se materialicen en las estrategias sectoriales y asimismo en las medidas políticas planteados en el PEG.

Resulta importante destacar, que si bien el *Decreto Ejecutivo 018-2014: Reforma al Marco Institucional y Normativo para la Innovación y el Impulso de la Inversión, el Comercio Exterior y el Turismo en Honduras* establece la operacionalización de diecinueve instrumentos, que incluyen una Política Nacional de Promoción de Exportaciones y un Plan Nacional de Exportaciones, la ausencia de documentación oficial que contenga los lineamientos y alcances de estas políticas, no permite observar las necesidades comerciales en materia específicamente de *Política comercial y Regulaciones*, así como de *Ajuste relacionado al Comercio*, al menos en las reglas institucionales que ordenan el arreglo político - administrativo concerniente a la etapa de formulación de políticas públicas. No obstante, sí existe un Plan de Acción Nacional para Fortalecer la Capacidad Comercial de Honduras (también como conocido como NAP, por sus siglas en inglés).

La primera versión surge en el 2003 y establece tres áreas prioritarias: 1) Preparación y participación en las negociaciones comerciales, 2) Implementación de acuerdos comerciales y 3) Transición hacia libre comercio.

En el transcurso del tiempo, el NAP evolucionó y en junio de 2005 Honduras presentó un nuevo NAP que incluyó áreas prioritarias que requerían apoyo en aspectos relacionados con TCB. El 2008, se presentó la última versión del documento, que incluyó 30 perfiles de proyectos considerados importantes para fortalecer las capacidades comerciales de Honduras. (República de Honduras, 2010, p. 4)

Las tres versiones anteriores (2003, 2005 y 2008) reconocen que Honduras no contaba con las condiciones institucionales para maximizar las ganancias del DR-CAFTA y por tanto surge la necesidad de apoyar la capacidad institucional y administrativa que permita implementar el DR-CAFTA (en ese momento), así como otros tratados firmados. Así, se establece como área prioritaria el fortalecimiento del gobierno para cumplir a cabalidad e implementar los Tratados de Libre Comercio (TLC), en particular el DR-CAFTA, tratado que se encontraba negociando durante el periodo (2003-2008); específicamente el fortalecimiento de la capacidad negociadora y el mejoramiento de la competitividad del país fueron ejes medulares en los programas y proyectos de fortalecimiento de capacidades (República de Honduras, 2010).

Asimismo, se suman otras áreas de preocupación como:

1) aspectos sanitarios y fitosanitarios; 2) derechos de propiedad intelectual; 3) trabajo; 4) medio ambiente; 5) aduanas (procedimientos aduanales y normas de origen); 6) infraestructura; 7) información de mercado (desarrollo de sistemas de información y mercados); 8) apoyo a la pequeña y mediana empresa para que se adapten a las nuevas condiciones de mercado; 9)

clima de inversión; 10) financiamiento (especialmente para el sector agrícola y la pequeña y mediana empresa). (República de Honduras, 2010, pp. 6-7)

En ese sentido, en el NAP 2003 se señalaba que “la mayor necesidad del equipo negociador de Honduras era recibir entrenamiento internacional en leyes de comercio y adecuar las habilidades de negociación comercial” (República de Honduras, 2010, p. 7). También mencionaba que “otra necesidad primordial para Honduras es involucrar/comprometer completamente al sector privado en próximas negociaciones” (República de Honduras, 2010, p. 7); en donde organismos como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) apoyaron someramente en el desarrollo de las áreas antes mencionadas a la Secretaría de Comercio e Industria (SIC) y la USDA, por su parte, al personal del área fitosanitaria de la Secretaría de Agricultura y Ganadería (SAG).

La propuesta de Plan Nacional para fortalecer la capacidad comercial de Honduras (2010) tal y como se mencionó anteriormente establece una serie de proyectos que requiere Honduras para fortalecer su capacidad comercial en el marco del DR-CAFTA, así como “iniciativas tentativas a mejorar las capacidades de la pequeña y mediana empresa, con el objetivo de que puedan aprovechar los beneficios que ofrecen los TLC” (República de Honduras, 2010, p. 16).

El anexo 1 muestra una sistematización de 20 proyectos contemplados en el Plan Acción Nacional para fortalecer la capacidad comercial de Honduras (NAP). En general, las categorías de ayuda para el comercio integrados en dicho NAP 2008 incluyen primero, *política comercial, regulaciones y ajuste relacionado al comercio*, específicamente en las subáreas de política comercial y manejo administrativo y facilitación del comercio. Segundo, la *creación de capacidad comercial*, específicamente en los sectores de agricultura y negocios y otros servicios. Solamente, cinco proyectos corresponden a la primera categoría, de los cuales los proyectos uno, dos y tres corresponden a política comercial y manejo administrativo; mientras que los proyectos cuatro y cinco a facilitación del comercio (simplificación y armonización de trámites). Resulta importante destacar, que al revisar los perfiles de proyectos del NAP no se observa la inclusión de proyectos en materia de negociaciones multilaterales de comercio que incorpore el apoyo de la Organización Mundial del Comercio, así como de otra organización multilateral relacionada con el comercio.

Por otra parte, si bien no es un objetivo de esta investigación, realizar una evaluación técnica de los perfiles de proyectos, resulta importante destacar que algunos de éstos carecen de la terminología correcta en la formulación y metodología del respectivo proyecto. Tal es el caso, del proyecto “Nuevas empresas exportadoras”, el cual menciona la realización de:

#### Diagnóstico gratuito de la situación de la empresa:

El mismo se realizará en forma participativa entre un Asesor del Proyecto asignado por la SIC y los principales integrantes de la empresa. El diagnóstico comprenderá las distintas áreas de gestión de la empresa y en caso de justificarse se verá complementado con un diagnóstico tecnológico que determinará su proceso productivo y establecerá recomendaciones de inversión bajo diferentes hipótesis de disponibilidad de recursos, demanda de productos de

exportación y estableciendo los posibles impactos.

#### Formulación gratuita de un Plan de Fortalecimiento y Mejora:

Toda empresa seleccionada deberá contar un plan de fortalecimiento y mejora orientado a la exportación a fin de satisfacer los objetivos del Proyecto, priorizando la mejora de gestión y determinación de las necesidades de asistencia técnica y capacitación identificadas en el diagnóstico. (República de Honduras, 2010, pp. 31-32)

Sin embargo, este diagnóstico de la situación de la empresa, por tratarse de un proceso de internacionalización, debería consistir en un diagnóstico de potencial exportador, que evalúa entre otros aspectos la capacidad productiva, comercial y financiera para iniciar un proceso de exportación a nuevos mercados internacionales. Del mismo modo el “Plan de fortalecimiento y Mejora”, debería tratarse de un plan estratégico de marketing, como elemento clave en los procesos de internacionalización. Sin embargo, en los objetivos y actividades no se contempla tampoco el componente de gestión comercial para la introducción y penetración de los productos hondureños en los mercados internacionales de destino.

De la misma manera, si bien el proyecto “Fortalecimiento institucional de la Secretaría y Comercio (SIC) para la promoción de exportaciones (Campaña informativa de oportunidades de exportación)”, podría ser un proyecto complementario al antes mencionado. Igualmente, no usa las acepciones técnicas correctas en la formulación del proyecto, debido a que no se trata de una campaña “promocional” para las empresas exportadoras y/o con potencial exportador, sino un proceso de sensibilización sobre las ganancias de la diversificación de mercados, de acuerdo con sus capacidades productivas, comerciales y financieras que permitan hacerle frente a las normativas y regulaciones de los nuevos mercados.

Finalmente, resulta importante señalar que de los 20 proyectos planteados en el NAP 2008 (anexo 1), solamente el proyecto “Acceso a las Tecnologías para las MiPYMES”, a través de la Secretaría de Industria y Comercio de Honduras realiza la solicitud de apoyo de cooperación internacional, tanto financiero como técnico para el seguimiento del proyecto en futuras etapas. En cuyo caso, podría haber sido sujeto de recursos financieros en el marco de la Iniciativa Ayuda para el Comercio.

## V. Conclusiones

Después de varias décadas, la región centroamericana ha logrado retomar el camino del crecimiento económico, como resultado del cese de los conflictos armados suscitados en los años noventa, y, por tanto, lograr la aplicación de estrategias de apertura comercial y modernización de los sectores productivos. Los países de la región han materializado estas estrategias a través del impulso de reformas jurídicas e institucionales que han favorecido las inversiones intrarregionales en diversos sectores económicos, así como el surgimiento de empresas centroamericanas transnacionales y multinacionales.

El artículo titulado “La Ayuda para el Comercio y su aplicabilidad en las políticas públicas de Honduras: necesidades y limitaciones comerciales” buscó responder a las interrogantes acerca de ¿cuál es la viabilidad y/o existencia de políticas públicas con inclusión de ayuda para el comercio en Honduras? así como ¿son incluidas sus respectivas necesidades comerciales en los planes de desarrollo?

La hipótesis principal que cimentó el análisis y discusión de resultados señalaba que las políticas públicas con inclusión de AFT en Honduras están vinculadas a las categorías de ayuda para el comercio de *infraestructura económica y capacidad productiva*. En ese sentido, el modelo operativo de análisis de políticas públicas, orientado al componente de instituciones, muestra que las principales medidas políticas adoptadas en el PEG 2018-2022 están orientadas, en primer lugar, a la categoría de *infraestructura económica*; específicamente en: fortalecer el mantenimiento permanente y temporal de la red de carreteras y caminos, a nivel nacional; lograr una mayor eficiencia en los puertos marítimos, agilizar la ejecución de obras del proyecto de ampliación y modernización de Puerto Cortés, entre otras. En cuanto a la *capacidad productiva* las medidas políticas adoptadas por el PEG 2018-2022, incluyen: el fomento de desarrollo de cadenas productivas con orientación a la exportación, ampliación de la infraestructura de riego, en apoyo a la productividad y diversificación agrícola de pequeños y medianos productores; así como la capacitación y asistencia técnica para agricultores y centros de atención a la MIPYME, etc. (ver anexo 2).

Así, tanto en el Plan Nación 2010-2022 como específicamente en el Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022 no se observan necesidades comerciales en materia de *Política comercial y Regulaciones y Ajuste relacionado al Comercio*, que se materialicen en las estrategias sectoriales y asimismo en las medidas políticas planteadas en el PEG.

Existió un Plan de Acción Nacional para Fortalecer la Capacidad Comercial de Honduras (también como conocido como NAP, por sus siglas en inglés) orientado a fortalecer la capacidad institucional y administrativa de Honduras en el marco de la negociación del DR-CAFTA, así como otras áreas orientadas a la facilitación del comercio. Este NAP en sus versiones 2003, 2005 y 2008 se constituyeron como un pilar de la categoría de AFT *Política comercial y Regulaciones y Ajustes relacionados al comercio* en Honduras, concretamente en el área de Acuerdos Comerciales Regionales.

Con base en lo anterior, se concluye que sí existen políticas públicas con inclusión de ayuda para el comercio en Honduras, las cuales contemplan las necesidades comerciales orientadas a las categorías de AFT de *infraestructura relacionada al comercio*<sup>9</sup> y la capacidad productiva. De modo que, se evidencia una cierta coherencia entre las categorías de la Iniciativa Ayuda para el Comercio de la Organización Mundial del Comercio y los planes de desarrollo de Honduras (reglas institucionales). No obstante, en dichos planes de desarrollo no se incluyen necesidades o limitaciones comerciales en el área de *Política comercial y Regulaciones y Ajuste relacionado al comercio*, más allá de las establecidas en el NAP 2003, 2005 y 2008.

---

9 También entendida como Infraestructura económica según la categorización del último Aid for Trade at Glance 2019.

## VI. Referencias

- Centro de Comercio Internacional. (s.f). *Ayuda para el Comercio*. <http://www.intracen.org/itc/acerca-del-itc/mision-y-objetivos/ayuda-para-el-comercio/>
- Gobierno de la República de Honduras. (2015). *Plan Estratégico Sector de Desarrollo Económico*. [https://portalunico.iaip.gob.hn/portal/ver\\_documento.php?uid=MTIwNjc2ODkzNDc2MzQ4NzEyNDYx-OTg3MjM0Mg==](https://portalunico.iaip.gob.hn/portal/ver_documento.php?uid=MTIwNjc2ODkzNDc2MzQ4NzEyNDYx-OTg3MjM0Mg==)
- Gobierno de la República de Honduras. (2019). *Plan Estratégico de Gobierno 2018-2022*. [http://www.scgg.gob.hn/sites/default/files/2019-01/Plan%20Estrate%CC%81gico%20de%20Gobierno%202018-2022%20%28PR4%29\\_0.pdf](http://www.scgg.gob.hn/sites/default/files/2019-01/Plan%20Estrate%CC%81gico%20de%20Gobierno%202018-2022%20%28PR4%29_0.pdf)
- Hynes, W.; Holden, P. (2016), "What Future for the Global Aid for Trade Initiative? Towards an assessment of its achievements and limitations", *Development Policy Review*, 34 (4), 593-619, <https://doi.org/10.1111/dpr.12165>.
- Knoepfel, P., Larrue, C., Varone, F., & Hinojosa, M. (2007). Hacia un modelo de análisis de políticas públicas operativo: Un enfoque basado en los actores, sus recursos y las instituciones. *Perspectivas Teóricas, Ciencia Política* (3), 6-29.
- La Gaceta. (2014). Decreto N° 18/11 / PCM - Reforma el Marco constitucional y normativo para la Innovación e Impulso de la Inversión, el Comercio Exterior y el Turismo en Honduras.
- López, D & Muñoz, F (s.f). *Ayuda para el Comercio y cooperación internacional para los países de ingreso mediano: el caso de Chile*. [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/booksp\\_s/cmark\\_chap10\\_s.pdf](https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/cmark_chap10_s.pdf)
- OMC. (s.f). *Ayuda para el Comercio*. [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/devel\\_s/a4t\\_s/aid4trade\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/devel_s/a4t_s/aid4trade_s.htm)
- OMC. (2016). *Conferencias Ministeriales*. [https://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/minist\\_s/minist\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/thewto_s/minist_s/minist_s.htm)
- OECD & WTO. (2007). *Aid for Trade at Glance: 1er Global Review*.
- OECD & WTO. (2011). *Aid for Trade: Showing Results*.
- OECD & WTO. (2013). *Aid for Trade at Glance: Conneting to Value Chains*.
- OECD & WTO. (2019). *Aid for Trade at Glance: Economic Diversification and Empowerment*. e <https://bit.ly/3oB3o74>
- OECD & WTO. (2009). *Aid for Trade at Glance: Maintaining Momentum*. [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/aid4trade09\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/aid4trade09_e.pdf)
- Peixoto Batista, J., & Knoop, V. (2022). La ayuda para el comercio, sus límites y desafíos. *Latin American Journal of Trade Policy*, 5(12), 107-175. <https://doi.org/10.5354/0719-9368.2022.66785>
- Programa Estado de la Nación. (2016). *Quinto Informe Estado de la Región en Desarrollo Humano Sostenible. Capítulo 4: Panorama Económico*.

- República de Honduras. (2010). *Propuesta de Plan de Acción Nacional para fortalecer la capacidad comercial de Honduras*.
- República de Honduras. (2010). *Visión de País 2010-2038 y Plan Nación 2010-2022*. <https://observatorioplanificacion.cepal.org/sites/default/files/plan/files/HondurasPlandeNacion20102022.pdf>
- SEPLAN. (2009). *Decreto Legislativo No. 286-2009, Ley para el Establecimiento de una Visión de País y la Adopción de un Plan de Nación para Honduras*. [https://www.siteal.iiep.unesco.org/sites/default/files/sit\\_accion\\_files/hn\\_3042.pdf](https://www.siteal.iiep.unesco.org/sites/default/files/sit_accion_files/hn_3042.pdf)
- Thi Hong Phunong, L., Biesbroek, G., & Wals, A. (2017). The interplay between social learning and adaptive capacity in climate change adaptatition: systematic review. *NJAS-Wageningen Journal of Life Science*