

## **Sector Industrial<sup>1</sup>**

### **Manufactura y Maquila**

#### **1. Introducción**

La industria manufacturera y maquiladora sufrió daños directos relativamente pequeños como producto del Huracán Mitch. Sin embargo, la producción se vio afectada por la destrucción de la infraestructura vial, la paralización del aeropuerto de San Pedro Sula y las interrupciones en las comunicaciones. Además, la producción para el mercado interno fue afectada por la disminución de la demanda agregada durante 1999. Para los próximos dos años, se espera una recuperación sustancial de la producción manufacturera y la continuada expansión rápida de la producción maquiladora.

#### **2. Aspectos Abordados**

##### **A. Aspectos Institucionales**

- Fortalecimiento de la Integración Centro Americana.
- Se aprobaron los reglamentos de: normalización, metrología y procedimientos de autorización y de procedimientos sanitarios y fitosanitarios
- Se han concluido las negociaciones del Tratado Centro Americano que establece un Mecanismo Jurídico para solucionar las controversias comerciales congruentes con las disposiciones de OMC. Dicho Tratado no ha sido suscrito aun por tener pendiente una modificación al Protocolo de Guatemala en cuanto a las facultades de la Corte Centroamericana de Justicia.
- Se esta negociando un Tratado centroamericano sobre el comercio de servicios e inversión, a fin de facilitar el movimiento de capitales en el área, para inversiones productivas y dar apertura al comercio de servicios.

##### **B. Aspectos Programáticos**

- Procesos de negociación comercial y apertura de mercados.
- Se ha logrado la prórroga al acuerdo de alcance parcial con México por 6 meses, y en el marco del Tratado de Libre Comercio CA-3 con este país, se ha concluido en un 98% el texto del Tratado y en un 70% los anexos del mismo.
- Participación de Honduras en reuniones internacionales de índole comercial (reunión de Gobernadores de los Estados del Sur de los Estados Unidos, tal como se refleja en la Declaración de Puerto Rico)

---

<sup>1</sup> Información obtenida del documento "Reunión del Grupo Consultivo: Avanzando en la ruta de la Reconstrucción y Transformación Nacional" Tegucigalpa. 7 y 8 de Febrero, 2000.  
No ha sido posible actualizar esta información, hasta el momento

### **C. Aspectos Legales**

Con relación a las reformas legales administrativas e institucionales se ha procedido a:

- Crear la unidad de administración de Tratados Comerciales, para seguimiento y monitoreo a los compromisos contraídos por el país en los diferentes acuerdos, convenios y Tratados Comerciales suscritos y por suscribirse.
- Crear la unidad de practicas desleales al comercio y medidas de salvaguardia, que se encargara de facilitar, agilizar y dar seguimiento a la aplicación efectiva de las practica comerciales inmersas en los diferentes compromisos.
- Estructurar la Unidad de Promoción de Exportaciones, asignando personal a la misma, definiéndose sus funciones especificas.

### **D. Aspectos Políticos**

Se han logrado avances en la ejecución de algunas medidas de política y metas de mediano plazo, también incluidas en el PMRTN, tales como:

- Equiparación de beneficios similares a los que tiene México en el TLC y ampliación de los beneficios de la iniciativa de la Cuenca del Caribe. Con este propósito se han realizado las siguientes acciones previas:
  - Creación del Consejo Regional Centroamericano- estadounidense de comercio e inversión.
  - Suscripción del Acuerdo de Promoción y Protección Reciproca de Inversiones con Estados Unidos. Asimismo, deben ejecutarse otras acciones, como ser los trabajos tendientes a la suscripción de un Tratado de Libre Comercio que se sea de mutuo beneficio para C.A.

El día 3 de noviembre de 1999 el Senado de los Estados Unidos de América aprobó una Iniciativa de Ley tendiente a otorgar a los países de Centro América y el Caribe beneficios similares a los que disfruta México bajo el Tratado de Libre Comercio para América del Norte(TLC o NAFTA), particularmente en aspectos arancelarios. La aprobación de esta medida depende de una decisión política en el Congreso de Estados Unidos de América.

Con la Republica de Chile, se firmó la normativa y se están negociando los anexos dentro del marco del CA-3. con Panamá, se ha consolidado las propuestas de ambas partes y las platicas se reanudaran en el 2000. Con la Comunidad Andina las negociaciones están a nivel de platica, se ha enviado una propuesta por parte del CA-3.

## **Micro, Pequeña y Mediana Empresa (MIPYME)**

### **1. Introducción**

Para la reactivación de este sector ha sido necesario orientar las acciones en aspectos como el financiamiento y el desarrollo institucional, a fin de incorporar a las micro, pequeñas y medianas empresas al proceso productivo lo mas pronto posible, dado el enorme significado que este sector tiene en la generación de empleo. En este sentido, las acciones han estado encaminadas a la canalización de recursos financieros y técnicos para la producción de la MIPYME, fortalecimiento institucional de este sector y apoyo al desarrollo del sector social de la economía.

### **2. Aspectos Abordados**

#### **A. Aspectos Institucionales**

- El fortalecimiento institucional se vio favorecido mediante la creación de la Comisión Nacional de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa (CONAMYPE), con el objeto de mejorar e incrementar los servicios de asistencia técnica y apoyar el desarrollo del sector de la MIPYME.
- Fortalecimiento organizacional
  - Fortalecimiento de la CONAMIPYME
  - Ley Marco para las CONAMIPYME
  - Se apoye financieramente al INE
  - Simplificación de tramites de formalización y operación de la MYPEs y plantear reformas legales, administrativas o de procedimiento para lograr una mayor eficiencia del sector.

**Se sugiere**

#### ***Comercialización***

- Aislamiento del sector MIPYME con otros sectores productivos.
- falta de políticas de consolidación de mercado por parte del gobierno

#### ***Producción***

- Falta de información y acceso sobre innovación tecnológica.
- Falta de una estrategia de fomento por la falta de planes por parte del gobierno central,
- Escasa capacidad de gestión y visión empresarial. Debido a la falta de capacitación de los sectores de MIPYME
- Falta de mano de obra calificada. Lo que sucede en realidad es que existe una ineficiencia en materia de capacitación por parte del INFOP
- Limitadas ofertas de servicios de desarrollo empresarial.

#### ***Fortalecimiento organizacional***

- Bajo nivel educativo de las MYPEs
- Falta de asociatividad.

- Desinformación de la oferta y demanda de servicios financieros y desarrollo empresarial.
- Débil capacidad de organización gremial y su representación.
- Poca coordinación entre sector pública, privado, sociedad civil y cooperantes y duplicidad de esfuerzos.

#### **B. Aspectos Programáticos**

- Las asistencias técnicas han sido orientadas a fortalecer la comercialización, mejoramiento de la calidad de la producción, administración y gerencia, inserción a mercados externos y promoción del desarrollo institucional de las MIPYMEs. El costo de las acciones ejecutadas en esta área es aproximadamente L. 19.5 millones.
- Desarrollo de la producción vertical en algunos sectores como el de Calzado.
- Iniciativas orientadas al desarrollo empresarial.

#### **C. Aspectos Legales**

- Aprobación de la Ley de las OPDs financieras para la realización del pago de impuestos.
- Aprobación DE la Ley del Sector Social de la Economía

#### **D. Aspectos Financieros**

- *Problemas del Área financiera*
  - Falta de productos financieros apropiados para el fomento de las PYMEs lo que realmente hace falta es un sistema de crédito para los grupos consolidados de empresarios.
  - Limitada cobertura de servicios para las PYMEs.
  - Ineficiencia en la intermediación financiera generada por escasa disciplina financiera, escasa competencia, falta de supervisión y seguimiento. El verdadero problema reside en los altos márgenes de intermediación financiera que están determinados por la inestabilidad del macro ambiente
  - Las estrategias de financiamiento no están diferenciadas por los diferentes sectores productivos.
  - Falta de cultura crediticia de los usuarios.
  - Concentración de recursos en el sector comercio lo que sucede es la absorción de recursos del sector comercio por el sector financiero.
  - Descoordinación y dispersión en las instituciones financieras.
- Con relación a la canalización de FINANCIAMIENTO al sector, este se ha orientado tanto a lograr su rehabilitación como a potenciar su crecimiento y su contribución al mejoramiento de las economías familiares. Las acciones se han concentrado en el otorgamiento de nuevos créditos y adecuación de deudas tanto para producción como para reponer infraestructura productiva perdida.

- Canalización de recursos al sector por un monto de US\$ 70.4 millones
- **Comercialización**
- Rueda de negocios.
- Ferias locales y sectoriales.
- Mercados zonales.
- Naves industriales.
- Organización de la comercializadora COMERSUR.

**Se sugieren**

- Coordinación adecuada de los servicios financieros
- Legislación de fondos de garantías
- Supervisión prudencial para las cooperativas de ahorro y crédito, OPDs
- Los recursos orientados al sector social sean canalizados a través de las instituciones financieras del sector debidamente calificadas. Necesita la creación de una certificadora de riesgos
- Apoyar prioritariamente los proyectos contemplados en la ERP en apoyo al sector social

**E. Aspectos Políticos**

- El sector social de la economía también ha sido apoyado, en vista de aglutinar un considerable número de pequeñas y medianas empresas de producción de bienes y servicios. El apoyo a este sector ha consistido básicamente en el otorgamiento de nuevos financiamientos, readecuación de deudas y fortalecimiento institucional del sector para una pronta rehabilitación de las unidades productivas.

## **Sector Transporte<sup>2</sup>**

### **Introducción**

A lo largo de los últimos años se han realizado numerosos esfuerzos encauzados a la restauración de la red vial nacional, así como al mantenimiento y la mejora en los servicios prestados por este, con especial énfasis en el desarrollo de sistemas de protección contra eventuales desastres, en coherencia con el objetivo de transformación nacional.

Para el seguimiento de las acciones en este sector se han definido como indicadores básicos el avance físico y financiero de las obras.

### **Rehabilitación, reconstrucción y pavimentación de carreteras**

#### ***Avance físico.***

A diciembre del 2000 se había logrado la reconstrucción y puesta en funcionamiento de un total de 3,857.7 Km de carreteras, lo que representa un avance físico del 80% porcentaje similar al establecido como meta en el PMRTN.

Por otro lado, se culminó la construcción y reparación de 2,703.9 Km. De caminos rurales, a través de proyectos tales como: Caminos por Mano de Obra y RECAP, además de la colaboración de instituciones como el fondo cafetero.

#### ***Avance financiero.***

Se programaron recursos por un monto de L. 2,004.0 millones de los cuales se logro una ejecución de L. 1,114.5 millones durante los años de 1999-2000 lo que contempla un 55.6% del total identificado. Queda pendiente para los próximos periodos, la ejecución de recursos por L. 889.5 millones.

### **Mantenimiento de carreteras**

#### **Avance físico**

La red vial que puede ser mantenida a nivel nacional alcanza una longitud de 9,712 Km. En lo referente a la red vial pavimentada, durante los años de 1999-2000 se logro dar atención a unos 1,448.0 Km. que incluye el mantenimiento periódico a los distintos tramos de la red vial primaria y secundaria así como la reparación y limpieza de las vías de comunicación urbanas, y limpieza del derecho de vía, cunetas y alcantarillas. En la actualidad se encuentran en ejecución un total de cinco proyectos de mantenimiento de unos 170.6 Kms.

En lo referente al mantenimiento de la red vial no pavimentada, a través del fondo vial, se realizó la ejecución de un total de 2,207 Km. lo que implica una ejecución de mas del 100% de lo previsto por dicho proyecto al año 2000, queda pendiente la conclusión de proyectos con una longitud de 2,027.0 Km. para el 2001. asimismo, el fondo cafetero dio atención a un total de 871.0 Km. de la red vial rural no oficial.

---

<sup>2</sup> Información obtenida del documento "Reunión del Grupo Consultivo: Avanzando en la ruta de la Reconstrucción y Transformación Nacional" Tegucigalpa. 7 y 8 de Febrero, 2000  
No ha sido posible actualizar esta información, hasta el momento.

### **Avance financiero**

La dirección general de carreteras SOPTRAVI reporta al 31 de diciembre del 2000, la ejecución de proyectos de mantenimiento de la red vial por un monto de L. 523.5 millones de los cuales aproximadamente un 34% se utilizó en carreteras pavimentadas y el resto para la red no pavimentada del país. Asimismo para el año 2001, el fondo vial pretende erogar un total de L.476.8 millones de los cuales L. 352.0 millones se utilizarán en la red vial no pavimentada y en caminos rurales y los restantes L. 124.9 millones en carreteras pavimentadas. Es importante destacar que dichos fondos provienen principalmente del presupuesto nacional, así como de la cooperación prestada por USAID, BM y el Gobierno de Kuwait.

En lo referente a la estabilización e impermeabilización de caminos en zonas cafeteras, se utilizaron fondos por aproximadamente L.1.5 millones quedando pendiente el desembolso de unos L. 90.0 millones provenientes de la cooperación internacional.

### **Construcción y Rehabilitación de Puentes**

#### **Avance físico**

En el transcurso de los años de 1999-2000, se culminó la construcción de 19 puentes nuevos de concreto, lo cual representa un 39.1% del total a construir. Sin embargo se espera que a más tardar del mes de octubre del año 2001 se pueda completar la construcción de los doce puentes restantes, con lo que sobrepasaría la meta propuesta para el año 2001

En lo que respecta a la construcción, rehabilitación y puesta en funcionamiento de puentes dañados, se concluyó la reparación de 776 ML, lo que representa un avance físico del 41.1 % de ese total 70 ML han sido reparados; 135 ML han sido solamente rehabilitados mientras se concluye su reparación; y los restantes 571 ML se han efectivamente construido.

#### **Avance financiero**

A pesar de ciertos avances que se han producido, se han identificado una serie de limitantes que impiden la consecución total de las metas establecidas. Como parte de estas se puede mencionar entre otras; algunas restricciones de tipo presupuestario para la asignación de recursos que requiere la ejecución de los proyectos; largos procesos que exige la ley en la legalización de los contratos, que impiden que los proyectos se inicien en el tiempo planificado y provocan encarecimiento de costos. Parte de la solución de estos problemas estaría en la agilización de las modificaciones a la Ley de Contrataciones del Estado que en este momento se encuentra en discusión en el Congreso Nacional.

## **AVANCES**

### **A. Aspecto Legal Y Político**

- La nueva Ley de contratación del Estado se encuentra en proceso de aprobación en el Congreso Nacional.
- Se han fortalecido algunas unidades técnicas del sector privado a través de proyectos que cuentan con financiamiento externo.

### **B. Aspecto Financiero**

- Se ha tratado de agilizar los procesos para asignar recursos necesarios para la ampliación y mantenimiento oportuno del sistema vial.
- El Fondo Vial ha tratado de ejecutar el mantenimiento a nivel nacional a través de fuentes de financiamiento vigentes.

### **C. Aspecto Técnico**

- El Gobierno a través de SOPTRAVI ha estandarizado y legalizado un manual con normas técnicas sobre carreteras. Además, se está tratando de elaborar un solo manual para Centroamérica
- El Gobierno a través de SOPTRAVI ha elaborado un manual de impactos ambientales y se ha fortalecido la unidad de gestión ambiental de dicha institución con mucho éxito.
- El Fondo Vial ha fomentado y capacitado micro-empresas del sector vial.
- Se ha tratado de recuperar el avance de las obras durante el tiempo sin lluvia.
- SOPTRAVI esta gestionando para instalar basculas en puntos importantes

### **D. Aspectos De Coordinación**

- El gobierno a través de SOPTRAVI ha impulsado la coordinación Inter.-institucional y los organismos ejecutores han intercambiado informaciones.

## **OBSTÁCULOS**

### **A. Aspecto Legal Y Político**

- Falta un plan global de desarrollo a nivel nacional para que el Gobierno tenga lineamientos concretos que orienten las inversiones a largo plazo.
- Falta de cumplimiento de la Ley de Modernización del Estado
- Falta de la capacidad institucional del sector público vial y del sector privado vial en Honduras

## **B. Aspecto Financiero**

- Restricciones presupuestarias del Gobierno que no permitieron la asignación de recursos necesarios, ya que el Gobierno ha dado mayor prioridad a otro sector social y no se ha podido incrementar los ingresos por concepto de impuestos.
- No se han identificado todas las fuentes de financiamiento necesario
- La tardanza en la asignación de recursos necesarios por parte de algunas instituciones y algunos países cooperantes, por largos procesos que exigen sus leyes.

## **C. Aspecto Técnico**

- Falta de normas técnicas nacionales para el diseño, construcción y mantenimiento de obras a nivel nacional.
- Falta de divulgación y aplicación de normas ambientales para la construcción y mantenimiento de obras a nivel nacional.
- Insuficiencia técnica local en el diseño de obras y escasez de mano de obra especializada en los sitios de proyectos

## **D. Aspectos De Coordinación**

- La falta de coordinación Inter.-institucional para la reubicación o incorporación de servicios públicos y para la obtención de derecho vial y terrenos necesarios.
- La falta de coordinación, información y acuerdo Inter.-institucional entre organismos ejecutores de obras; SOPTRAVI, FHIS, SAG, Fondo Cafetalero, Fondo Vial, COHDEFOR, Municipalidades, ONGs, etc., en la construcción y mantenimiento de obras
- La tardanza y falta de acuerdos bilaterales para la construcción y mantenimiento en zonas fronterizas.

## **SECTOR ENERGIA<sup>3</sup>**

### **1. Introducción**

Los daños causados al subsector eléctrico como consecuencia del paso del Huracán Mitch que ascienden a 16.7 millones de US Dólares, se vieron acentuados por el incendio en la Planta Generadora de la Represa Francisco Morazán en febrero de 1999. Se estima que los costos totales en reparaciones suman unos 27.2 millones de US dólares. La reforma y modernización del subsector en el largo plazo contempla un rol protagónico para la empresa privada que a partir de noviembre maneja en forma completa el departamento de facturación y cobranzas

En cuanto a las metas de corto plazo del PMRTN, se ha logrado los siguientes avances:

- Reparación total de los daños a la infraestructura del Sistema Interconectado Nacional. Al 31 de octubre de 1999, se ha efectuado la totalidad de las rehabilitaciones al Sistema Interconectado en todo el territorio nacional en forma provisional y se ejecutan acciones tendientes a repararlo en forma permanente. Dichas acciones se han visto limitadas por falta de recursos económicos y el difícil acceso a los lugares dañados a causa de las fuertes lluvias que azotaron el país durante la mayor parte del año. El detalle de los avances se describe a continuación:

### **2. Aspectos Abordados:**

#### **A. Aspectos Programáticos**

- Pavana-Los Prados: se construyo la base, el montaje, el vestido y tendido de los conductores en una de las cuatro estructuras dañadas. Otra de ellas se encuentra en construcción y las dos restantes están en proceso de cotización. Se espera concluir con el trabajo total a mediados del 2000.
- Pavana- Suyapa: se suscribió un contrato de mano de obra a finales del mes de septiembre, con el objeto de concluir los trabajos de reparación. Se espera concluir la reparación definitiva a comienzos del 2000.
- Suyapa- Danlí: presenta un avance físico de un 97% en la rehabilitación provisional. Se estima que la reparación total se concluirá a comienzos del 2000.
- Guaymaca- Juticalpa: se rehabilito totalmente en forma provisional. La reparación permanente se concluirá en el transcurso del 2001.
- Santa Marta- El Progreso: se rehabilito temporalmente durante el periodo de emergencia. Su reparación permanente muestra un avance del 97%.
- El Progreso- Circunvalación: se rehabilito en la emergencia y su reconstrucción permanente muestra un avance del 97%.

---

<sup>3</sup> Información obtenida del documento: "Reunión del Grupo Consultivo Avanzando en la ruta de la Reconstrucción y Transformación Nacional" Tegucigalpa. 7 y 8 de Febrero. 2000. No ha sido posible actualizar esta información, hasta el momento.

- Morazán – Yoro: esta habilitado temporalmente. Se espera repararlo durante el año 2000.
- Tela – Ceiba: su reconstrucción total muestra un avance del 50%.
- Isletas- Bonito Oriental: habilitado temporalmente en un 70%. Se espera llevar a cabo su reconstrucción permanente durante el transcurso del año 2000.
- Pavana – Santa Lucía: su reconstrucción final muestra un avance muy lento debido a la falta de recursos. Se espera completarlo durante el año 2001.
- Pavana- Choluteca: se espera concluir su reconstrucción total durante el año 2000.

En el mes de julio de 1999, se llevo a cabo la inauguración de la Aldea Solar José Cecilio del Valle- San Ramón Centro, Departamento de Choluteca, misma que constituye la primera aldea solar de Latinoamérica. Este sistema proporciona energía y servicios básicos a toda la comunidad. En la actualidad, se encuentra en ejecución la segunda aldea solar localizada en la comunidad de San Francisco, Lempira, se espera su conclusión para comienzos del año del 2000.

- Reparación de los daños en la Central Hidroeléctrica Francisco Morazán.

La reparación de la turbina dañada se concluyo en el mes de agosto, antes de la fecha prevista. En el mes de diciembre se espera concluir la reparación total de los cables de la misma.

- Reformas al Marco Legal con el objeto de privatizar los sistemas de distribución.

Al respecto, el trabajo ya esta concluido y ha sido remitido al Congreso Nacional, en donde se espera su pronta discusión y aprobación.

- Contratación de asesoría internacional necesaria en el proceso de privatización de los sistemas de distribución.

En octubre de 1999 se remitió al Congreso Nacional, para análisis y observaciones, el contrato para la contratación del Banco de Inversiones. Para ello, se han tenido conversaciones con el IFC del Banco Mundial.

- Revisar proyecto de regionalización aprobado por CERNA/ CNE.

El proyecto ha sido revisado y las modificaciones propuesta por las CNE introducidas. La asesoría internacional se llevo a cabo y actualmente el proyecto se encuentra en manos del Ejecutivo para su revisión y posterior envió al Congreso Nacional para su aprobación.