



**FACULTAD DE POSTGRADO
TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN**

**ESTUDIO SOBRE LOS TIEMPOS DE DESPACHO EN EL
PUESTO FRONTERIZO INTEGRADO DE CORINTO, OMOA,
CORTES**

SUSTENTADO POR:

JORGE LUIS MURILLO SANCHEZ

PREVIA INVESTIDURA AL TÍTULO DE

**MÁSTER EN
DIRECCION EMPRESARIAL**

**TEGUCIGALPA, M.D.C. FRANCISCO MORAZAN, HONDURAS,
C.A.**

DICIEMBRE, 2025

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA CENTROAMERICANA
UNITEC**

FACULTAD DE POSTGRADO

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

RECTORA

ROSALPINA RODRÍGUEZ

VICERRECTOR ACADÉMICO NACIONAL

JAVIER ABRAHAM SALGADO LEZAMA

SECRETARIO GENERAL

ROGER MARTÍNEZ MIRALDA

DECANA FACULTAD DE POSTGRADO

ANA DEL CARMEN RETTALLY VARGAS

**ESTUDIO SOBRE LOS TIEMPOS DE DESPACHO EN EL
PUESTO FRONTERIZO INTEGRADO DE CORINTO, OMOA
CORTES**

**TRABAJO PRESENTADO EN CUMPLIMIENTO DE LOS
REQUISITOS EXIGIDOS PARA OPTAR AL TÍTULO DE**

MÁSTER EN

DIRECCION EMPRESARIAL

ASESOR

DRA. MIRNA ISABEL RIVERA GARCIA

MIEMBROS DE LA TERNA:

MARTHA HERNANDEZ

GABRIELA HUNG



FACULTAD DE POSTGRADO

ESTUDIO SOBRE LOS TIEMPOS DE DESPACHO EN EL PUESTO FRONTERIZO INTEGRADO DE CORINTO, OMOA, CORTES

JORGE LUIS MURILLO

Resumen

Este estudio analizo los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado (PFI) de Corinto, ubicado en Omoa, departamento de Cortés, Honduras. Surgió ante la creciente inconformidad de los usuarios, especialmente pilotos de transporte pesado, debido a los prolongados tiempos de espera, congestionamiento vehicular en la entrada y salida del PFI, así misma saturación operativa que se presenta en dicho puesto fronterizo, considerado uno de los más transitados de la región. La investigación tiene como objetivo general evaluar la operatividad del PFI de Corinto a través del estudio de tiempos de despacho, identificando barreras, cuellos de botella y oportunidades de mejora en las gestiones operativas. Para ello se emplea un enfoque metodológico mixto, incorporando técnicas como encuestas, entrevistas a los sectores claves y una bitácora con medición directa del tiempo en los procesos que se atienden en los módulos ágiles llamados “Centros de Facilitación al Comercio”.

Los resultados permiten evidenciar factores que inciden en la lentitud del despacho, tales como poco personal para atender gran volumen de operaciones, limitaciones de espacios en la infraestructura, coordinación interinstitucional, rotación de personal con carencia de conocimientos en la materia, homologación de sistemas migratorios bilaterales. Finalmente, el estudio propone un plan de optimización de tiempos de despacho para mejorar la gestión operativa, optimizar los procesos, contribuyendo así a la reducción de los tiempos de despacho y fortaleciendo la competitividad regional.

Palabras claves: (Barreras, Cuellos de botella, Puesto Fronterizo Integrado, Optimización de tiempos y operaciones, Tiempos de despacho)



GRADUATE SCHOOL

STUDY ON DISPATCH TIMES AT THE INTEGRATED BORDER POST OF CORINTO, OMOA, CORTES

JORGE LUIS MURILLO

Abstract

This study analyzed dispatch times at the Integrated Border Post (IBP) of Corinto, located in Omoa, in the department of Cortés, Honduras. It arose in response to growing user dissatisfaction—especially among heavy transport drivers—due to prolonged waiting times, vehicle congestion at the IBP’s entry and exit points, and operational saturation at this border post, which is considered one of the busiest in the region. The general objective of the research is to evaluate the operability of the Corinto IBP through the study of dispatch times, identifying barriers, bottlenecks, and opportunities for improvement in operational procedures. To this end, a mixed methodological approach is employed, incorporating techniques such as surveys, interviews with key stakeholders, and a logbook with direct time measurement of the processes handled at the agile service modules known as “Trade Facilitation Centers.”

The results reveal factors that contribute to slow dispatch processes, including insufficient staff to handle a high volume of operations, limited infrastructure space, shortcomings in inter-institutional coordination, staff rotation with a lack of subject-matter knowledge, and the lack of harmonization of bilateral migration systems. Finally, the study proposes a dispatch time optimization plan to improve operational management and streamline processes, thereby contributing to the reduction of dispatch times and strengthening regional competitiveness.

Palabras claves: (Barriers, Bottlenecks, Integrated Border Post, Time and Operations Optimization, Dispatch Times)

DEDICATORIA

A mi madre por ser mi gran apoyo incondicional con amor y paciencia, mi abuela que es mi inspiración y mi consentida que sueña con mi crecimiento profesional constante, mi hermano que cada día me alienta a ser mejor persona y caminar al éxito Ellos me han enseñado valores, a esforzarme por alcanzar mis metas con perseverancia y sacrificio. Esta meta cumplida es por ustedes.

AGRADECIMIENTO

Primeramente, agradezco con Dios, por brindarme fortaleza, sabiduría, paciencia y perseverancia necesaria para culminar esta etapa académica. A la Universidad Tecnológica Centroamericana (UNITEC), por proporcionar a formación académica y el acompañamiento institucional que hicieron posible el desarrollo de esta investigación. De manera especial, se agradece al asesor de tesis, por su orientación, dedicación y valiosos aportes los cuales contribuyeron significativamente al fortalecimiento del contenido y enfoque del estudio.

De igual forma agradecer a mi asesora de tema, Master Alba Luz Del Cid por compartir su experiencia y conocimientos relacionados con la operatividad y funcionamiento del puesto fronterizo integrado de Corinto. Un valioso reconocimiento a las autoridades, agentes aduaneros e importadores entrevistados, pilotos encuestados que facilitaron valiosa información y brindaron su apoyo durante el proceso de recolección de datos. Finalmente agradezco el apoyo y motivación constante de mi familia para alcanzar este logro académico y profesional.

ÍNDICE DE CONTENIDO

DEDICATORIA	1
AGRADECIMIENTO	2
ÍNDICE DE CONTENIDO	3
CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN	6
1.1 INTRODUCCIÓN	6
1.2 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA	7
1.3 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA	10
1.3.1 Enunciado del problema.....	10
1.3.2 Formulación del problema.....	10
1.3.3 Preguntas de investigación.....	10
1.4 OBJETIVOS DEL PROYECTO.....	11
1.5 JUSTIFICACIÓN.....	11
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	13
2.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.	13
2.1 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.	13
2.2.1 ANÁLISIS DEL MACROENTORNO	14
2.1.2 ANÁLISIS DEL MICROENTORNO.....	21
2.1.3 ANALISIS INTERNO	23
2.1.3.1 INFORMACIÓN GENERAL DE LA EMPRESA.....	23
2.2 CONCEPTUALIZACIÓN.....	25
2.2.1 ADUANA.....	25
2.2.2 OPERACIONES ADUANERAS.....	26
2.2.3 CONTROL ADUANERO.....	26
2.2.5 DESPACHO ADUANERO DE MERCANCÍAS.....	27
2.2.6 GESTIÓN DE RIESGOS.....	27
2.2.7 GESTIÓN DE TIEMPO.....	28
2.2.8 CUELLOS DE BOTELLA	28
2.3 TEORÍAS DE SUSTENTO	29
2.3.1 BASES TEÓRICAS	29
2.3.1.1 ESTUDIO DE TIEMPOS DE LIBRAMIENTO	29

2.3.1.2	TEORÍA Y DE LA FACILITACIÓN DEL COMERCIO	30
2.3.1.3	TEORÍA GENERAL DE LOS SISTEMAS	33
2.3.2	METODOLOGÍAS DESARROLLADAS	36
2.4	MARCO LEGAL	39
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA		41
3.1	CONGRUENCIA METODOLÓGICA.....	41
3.1.1	MATRIZ METODOLÓGICA.....	41
3.1.2	Tabla 2 Matriz Metodológica	41
3.1.3	ESQUEMA DE VARIABLES DE ESTUDIO.....	43
3.1.4	OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES	44
3.1.5	HIPÓTESIS	48
3.2	ENFOQUE Y MÉTODOS.....	49
3.3	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	49
3.3.1	MUESTRA.....	50
3.3.2	TÉCNICAS DE MUESTREO.....	51
3.4	TÉCNICAS, INSTRUMENTOS Y PROCEDIMIENTOS APLICADOS	51
3.5	FUENTES DE INFORMACIÓN.....	51
3.5.1	FUENTES SECUNDARIAS.....	52
CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y ANÁLISIS		53
4.1	INFORME DE PROCESO DE RECOLECCIÓN DE DATOS	53
4.2	RESULTADOS Y ANÁLISIS DE LAS TÉCNICAS APLICADAS.....	55
4.2.1	RESULTADOS CUANTITATIVOS.....	55
4.2.2	ANÁLISIS CUALITATIVO.....	71
4.1	ANÁLISIS DE OPERATIVIDAD DEL PUESTO FRONTERIZO INTEGRADO DE CORINTO.....	101
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....		122
5.1	CONCLUSIONES	122
5.2	RECOMENDACIONES	123
CAPÍTULO VI. APLICABILIDAD.....		125
6.1	NOMBRE DE LA PROPUESTA	125
6.2	JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA	125

6.3	ALCANCE DE LA PROPUESTA	126
6.4	DESCRIPCIÓN Y DESARROLLO	127
6.4.1	DESCRIPCIÓN	127
6.4.2	DESARROLLO.....	128
6.5	MEDIDAS DE CONTROL	129
6.6	PRESUPUESTO E IMPACTO DEL PRESUPUESTO	131
6.7	CONCORDANCIA DE LOS SEGMENTOS DE LA TESIS CON LA PROPUESTA	
	133	
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	137
	Bibliografía	137
	ANEXOS	147
	Anexo 1 DISTANCIA DE FILA EN EL LADO DE GUATEMALA	147
	147
	Anexo 2 DISTANCIA DE FILA EN EL LADO DE HONDURAS	148
	Anexo 3: INSTRUMENTO DE MEDICIÓN: ENCUESTA	149
	Anexo 4 INSTRUMENTO DE MEDICIÓN ENTREVISTA IMPORTADORES	154
	Anexo 5 INSTRUMENTO DE MEDICIÓN ENTREVISTA AGENTE ADUANERO	155
	Anexo 6 INSTRUMENTO DE MEDICIÓN ENTREVISTA IMPORTADORES	156
	Anexo 7 CARTA DE COMPROMISO PARA ASESORÍA TEMÁTICA	157
	Anexo 8 FORMATOS FICHAS DE OBSERVACIÓN	158
	Anexo 9 RAMPA O ZONA DE REVISIÓN DEL PUESTO FRONTERIZO INTEGRADO	
	DE CORINTO.....	160
	Anexo 10 LEVANTAMIENTO DE LAS ENCUESTAS A PILOTOS EN EL PUESTO	
	FRONTERIZO INTEGRADO DE CORINTO.....	161
	Anexo 11 MÓDULOS AGILES CENTRO DE FACILITACIÓN AL COMERCIO	162

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACION

1.1 INTRODUCCION

En el presente estudio se relata temas apegados al Marco de la Unión Aduanera entre las repúblicas hermanas de Honduras y Guatemala, en el año 2017 iniciaron a operar de manera conjunta las instituciones aduaneras, migratorias y cuarentenarias de ambos países. Los Puestos Fronterizos Integrados establecidos en territorio hondureño en la cual se operan múltiples operaciones relacionadas con el intercambio comercial y tránsito de personas. (Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), 2020)

Esta investigación surge de la necesidad de investigar la insatisfacción de los pilotos que transitan en el Puesto fronterizo Integrado de Corinto en Omoa Cortes, consecuencia de largas filas de espera en el sector de transporte pesado para entrar al predio aduanero y ser atendido de acuerdo a la documentación que va amparada su carga.

Esta ruta es estratégica, conveniente y favorable por el buen estado de sus carreteras en comparación con los Puestos Fronterizos Integrados alternos (El Florido En Copan Ruinas y Agua Caliente en Ocoatepeque que sufren de tramos carreteros en construcción, distancia más larga y tramos afectados por fallas geológicas en las cuales no son favoritas para conectar las principales ciudades de Guatemala con la ciudad de San Pedro Sula y Tegucigalpa.

El Puesto Fronterizo Integrado de Corinto en los últimos años se ha convertido en la frontera de Honduras y Guatemala con más afluencia de medios lo que ha provocado saturación en las entradas y salidas en la frontera. Esta saturación en el Puesto Fronterizo afecta los tramos carreteros ya que la Carretera Internacional CA13 solo es de dos carriles y con las filas de transporte de carga pesada obstaculizan la circulación de los turistas y medios despachados por la autoridad aduanera para el ingreso al país de destino provocando congestionamientos en dicha carretera.

Es necesario analizar los tiempos de despacho para agilizar el fluido de medios y facilitar el intercambio comercial de estos países hermanos y proponer acciones que aporten mejora a los tiempos despacho en cada proceso que se gestiona en este puesto fronterizo.

Según el Acuerdo Instancia Ministerial-UA No. 02-2021

Acuerda: “Modificar, por un periodo de hasta 60 días, el horario de atención a los usuarios del puesto fronterizo Integrado de Corinto, de la forma siguiente:

Lunes a Domingo de 5:00a.m a 10:00Pm. Para todas las operaciones relacionadas con el paso de mercancías, medios de transporte vacíos y turismo.” (Secretaria Integracion Economica Centroamericana, 2021)

1.2 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA

La presente investigación inicia con la creación de los Puestos Fronterizos Integrados que surgieron en el Marco de la unión aduanera entre Honduras y Guatemala en el cual trabajan en conjunto operaciones con mercancías amparadas en los distintos regímenes aduaneros, , sanitarias y fitosanitarias, mercancías en libre circulación amparadas con FYDUCA y chequeo migratorio con jurisdicción en territorio hondureño con el fin de su aplicación de conformidad a la legislación vigente en el recinto aduanero.

“El proceso de Integración Económica Centroamericana tiene sus orígenes con el establecimiento de la Organización de Estados Centroamericanos (ODECA) en 1951. En el año 1960 se suscribe el tratado General de Integración Económica Centroamericana con estos hechos inicia la etapa formal en cuanto a la institucionalidad de la Integración Económica en la región. (Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), 2020)

Para la implementación del proceso de la integración profunda se crearon los Puestos Fronterizos Integrados (Corinto, El Florido y Agua Caliente) determinando que el puesto objeto de estudio es el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto. Estos cuentan con infraestructura da asignándoles como Centro de Facilitación del comercio que fueron formados para garantizar un paso ágil de mercancías y el Centro de Control para atender las mercancías exceptuadas en libre circulación.

“En el Marco del Protocolo Habilitante para el Proceso de Integración Profunda hacia el libre Tránsito de Mercancías y de personas naturales entre las Repúblicas de Guatemala y Honduras firmado en la ciudad de Panamá a los diez días del mes de abril del 2015” (La Gaceta,

2016)

Que el Protocolo Habilitante para el Proceso de Integración Profunda hacia el Libre Tránsito de Mercancías y de Personas Naturales entre las Repúblicas de Guatemala y Honduras establece el marco jurídico que permite, de manera gradual y progresiva, a la República de Guatemala y a la Republica de Honduras alcanzar una unión aduanera el entre sus territorios, congruente con los instrumentos jurídicos de la Integración económica centroamericana así como el libre tránsito de personas naturales en sus territorios. (Secretaria Integracion Economica Centroamericana, 2016)

Según la Resolución Instancia Ministerial-UA No.05-2016

“Incorporar el Puesto Fronterizo de Corinto y Entre Ríos a los trabajos para el establecimiento de la unión aduanera entre las Repúblicas de Guatemala y Honduras.

Elaborar en el menor tiempo posible los procedimientos administrativos y aduaneros que sean necesarios para permitir el intercambio comercial en el Puesto Fronterizo de Corinto y Entre Ríos de conformidad con la legislación aduanera vigente.

La Republica de Honduras proveerá las condiciones de infraestructura física, eléctrica, de recursos humanos, entre otras, necesarias para permitir las operaciones aduaneras a través de dicho puesto de conformidad a lo establecido en los numerales precedentes estableciendo además los controles informáticos para realizar las transacciones que incluyen la creación del código de aduana, realización de ajustes a las reglas y validaciones de negocio que permitan el intercambio de información entre ambos países. (Secretaria Integracion Economica Centroamericana, 2016)

Según el artículo elaborado por el equipo periodístico de Diario LA PRENSA

Como parte del proceso de Unión Aduanera entre Honduras y Guatemala, ayer 02 de marzo del 2017 se habilito el libre paso de alrededor de 42 productos por la frontera de Corinto. (Prensa, 2017)

Según el artículo elaborado por el equipo periodístico de Diario LA PRENSA

Enrique Lacs, viceministro de Integración y Comercio Exterior de Guatemala dijo que la apertura del punto fronterizo ayudara a reducir en un 25% el costo de transporte y el tiempo para los importadores y exportadores de ambos países. También manifestó: “Muchos de los productos que se exportan e importan, de forma bilateral, tenían que moverse a través de otras fronteras como

la de el Florido la cual está más lejana. La apertura de este Puesto agilizará el paso de mercancías. Los controles en las aduanas serán rápidos, tardar una media hora, cuando en otros puestos tardan hasta 30 horas” manifestó Lacs

Añadió que las inspecciones sanitarias se eliminaron para el 95% de los productos que pasaran por ese lugar.” Solo algunas frutas carne de cerdo y carne de aves son las que todavía tendrán ciertas restricciones” apuntó. (Prensa, 2017)

Evidentemente para el puesto fronterizo integrado ha sido a provechoso la forma de trabajar de forma integrada los funcionarios administrativos y operativos que conviven ahora en un espacio único y claramente las ventajas que se pueden aprovechar con dicha coordinación Interinstitucional como una mejor comunicación y apoyo e intercambio de información entre los funcionarios de los dos territorios ahora único territorio.

Se eliminó el doble acto requerido a cada operador económico, Y este trabajo en conjunto coordinado hace más fácil el control eficiente de la documentación mercancías y medios de transporte. Cabe destacar la reducción de costos operativos y agilidad en el despacho aduanero claro está que este último punto está a investigar si en realidad es ágil o es crecimiento de carga laboral en el puesto fronterizo integrado porque la unión aduanera prometió agilidad de despacho en los PFI.

Según el Acuerdo Instancia Ministerial-UA No. 02-2021

Acuerda: “Modificar, por un periodo de hasta 60 días, el horario de atención a los usuarios del puesto fronterizo Integrado de Corinto, de la forma siguiente:

Lunes a Domingo de 5:00a.m a 10:00Pm. Para todas las operaciones relacionadas con el paso de mercancías, medios de transporte vacíos y turismo.” (Secretaría Integración Económica Centroamericana, 2021)

1.3 DEFINICION DEL PROBLEMA

1.3.1 Enunciado del problema

Estudio sobre los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto en Omoa Cortes.

1.3.2 Formulación del problema

En el Marco de la Unión Aduanera El Puesto Fronterizo Integrado de Corinto ha crecido notablemente como una de las aduanas más transitadas en el occidente del país con una afluencia significativa de medios de transporte de carga pesada con mercancías, medios vacíos y turistas en la cual surge la problemática de congestionamientos, largas filas e inconformidades con el tiempo de espera para transitar y ser atendidos en los múltiples operaciones aduaneras, operaciones de mercancías en libre circulación, tránsito de personas.

Los procesos de despacho aduanero, mercancías en libre circulación y tránsito de personas suelen no tener mucha fluidez como se espera en una aduana ágil y eficiente. Actualmente se necesita investigar esta saturación en la aduana y que propuestas de mejora pueden aliviar esta problemática en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto

1.3.3 Preguntas de investigación

- ¿Qué barreras o factores limitan la eficiencia de los procesos respecto a la agilización de despacho de los pilotos?
- ¿Qué procedimientos son los que se operan en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto?
- ¿Cuáles son los tiempos promedio en operaciones que se atienden en los Centros de Facilitación al Comercio en el Puesto Fronterizo Integrado?
- ¿Qué oportunidades de mejora en la gestión operativa de mercancías en el Puesto Fronterizo Integrado?
- ¿Qué acciones se podrían proponer para ser más eficiente los tiempos de despacho en el Puesto

Fronterizo Integrado de Corinto?

1.4 OBJETIVOS DEL PROYECTO

Objetivo General

Realizar un estudio sobre la operatividad con los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto.

Objetivos Específicos

- Determinar las barreras o factores que limitan la eficiencia de los procesos respecto a la agilización de despacho de pilotos.
- Analizar los procedimientos aduaneros y tributarios que se operan en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto
- Realizar un estudio de medición de tiempos en operaciones que se atienden en los Centro de Facilitación al Comercio en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto
- Identificar oportunidades de mejora en la gestión operativa de mercancías en el Puesto Fronterizo Integrado.
- Proponer posibles acciones para ser más eficiente los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto.

1.5 JUSTIFICACION

“En el Marco del Protocolo Habilitante para el Proceso de Integración Profunda hacia el libre Tránsito de Mercancías y de personas naturales entre las Repúblicas de Guatemala y Honduras firmado en la ciudad de Panamá a los diez días del mes de abril del 2015” (La Gaceta, 2016)

Según el acuerdo Instancia Ministerial-UA-No.5-2017 El Puesto Fronterizo Integrado de Corinto funcionará de forma integrada y será responsable de aplicar las leyes y procedimientos

aduaneros. Este Puesto Fronterizo se encuentra en la necesidad de un estudio que nos brinde información para diagnosticar la operatividad en los diversos procedimientos que se atienden en dicha aduana con el objetivo de hacer crecer y fluir las economías de estas dos naciones de forma eficiente, de calidad, satisfactorio y ágil al usuario. En los últimos años se ha manifestado inconformidad de los usuarios que transitan por esta ruta con los tiempos de despacho. (Secretaria Integración Económica Centroamericana, 2017)

La lentitud y saturación de medios para cruzar este puesto fronterizo generan inconformidad y toca el bolsillo del transportista y consumidor final ya que hay productos perecederos que con las altas temperaturas de la zona tiende a dañarse y en ciertos casos por el límite de horario de atención sean tenido que quedar en la fila y ser atendidos al día siguiente con el riesgo de perder parte de su producto afectando el bolsillo del importador productor y clara esta del consumidor final porque encarece el producto.

Estos datos contribuirán a la toma de decisiones para distribuir mejor los recursos, invertir en la solución y transformar procesos. Se utilizará la tecnología generando ciertos reportes que ayudaran a visibilizar a las autoridades para mejorar los tiempos de despacho y el servicio que ofrece el personal de las distintas instituciones que conforman la aduana integrada.

Se deben buscar alternativas para mejorar la coordinación al acceso de los medios y operar de manera ágil y eficiente cada régimen aduanero que conlleva cada carga cumpliendo con la ley y la normativa competente regional de la Instancia Ministerial.

CAPÍTULO II. MARCO TEORICO

2.1 ANALISIS DE LA SITUACION ACTUAL.

A partir de los objetivos planteados en el estudio sobre los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo integrado de Corinto, se busca contribuir a la mejora del flujo operativo, promoviendo un tránsito más ágil y eficiente de los medios que realizan procesos aduaneros. El estudio está orientado a comprender las percepciones, experiencias y dinámicas institucionales que influyen en dichos tiempos. Este enfoque permite interpretar el fenómeno desde la perspectiva de los actores involucrados, valorando el contexto y los significados que emergen en su práctica cotidiana.

Para abordar el problema, se emplean dos metodologías complementarias:

- Investigación Acción, la cual facilita la participación activa de los actores en la identificación de problemas y propuestas de mejora, promoviendo el cambio desde dentro del proceso
- Estudio de caso, que permite analizar en profundidad el puesto fronterizo como una unidad específica, considerando sus particularidades operativas, normativas y humanas.

Ambas metodologías se articulan con teorías como el estudio de tiempos de tiempos de libramiento, la teoría de libre comercio y la teoría de los sistemas que ofrecen marcos interpretativos para analizar y transformar los flujos de despacho.

2.1 ANALISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL.

El abordaje teórico del problema de los tiempos de despacho fronterizo ha evolucionado en los últimos años hacia modelos de facilitación del comercio, gestión coordinada de fronteras y reingeniería de procesos aduaneros. Estos enfoques han sido aplicados en estudios regionales que buscan mejorar la eficiencia operativa en los puestos fronterizos de Centroamérica, incluyendo Honduras (Secretaría Integración Económica Centroamericana, 2016).

Uno de los referentes más relevantes es el Estudio de Tiempos de Despacho Regional (ETD), desarrollado en 2021 por la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) en coordinación con la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Este estudio se implementó en 13 puestos fronterizos del Corredor Pacífico, con participación de los seis países centroamericanos, y representa el primer ejercicio simultáneo de medición de tiempos de despacho a nivel regional.

El ETD de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) (2021), se fundamenta en el Marco Normativo SAFE de la OMA, que promueve la administración integrada de la cadena de suministro y la cooperación entre aduanas. Asimismo, responde al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC), específicamente al artículo 7.6, que exhorta a los países a calcular y publicar periódicamente los tiempos medios de levante de mercancías.

Desde una perspectiva metodológica, el estudio aplicó la Guía para la Medición del Tiempo Requerido para el Despacho de Mercancías de la OMA, permitiendo identificar retrasos, cuellos de botella y oportunidades de mejora en los procesos de importación, exportación y tránsito internacional. Los resultados obtenidos sirvieron como base para el diseño de planes de acción nacionales y un Plan de Acción Regional, orientados a reducir los tiempos de paso por pares de países y mejorar la coordinación interinstitucional.

2.2.1 ANALISIS DEL MACROENTORNO

Las aduanas se encuentran en el centro de la globalización, donde cualquier factor externo, económico, político, tecnológico y logístico puede impactar en su rendimiento. A pesar de que la tecnología ha permitido innovar y agilizar los procesos internos, esta también ha elevado las exigencias de mejora continua para competir en el comercio internacional. Para poder lograrlo es importante gestionar los riesgos que rodean las operaciones aduaneras, anticipar vulnerabilidades y responder con eficiencia a los cambios del entorno global. Según Zamora-Torres et al., (2024), la eficiencia de los procedimientos aduaneros influye considerablemente en la competitividad económica de las naciones, en el crecimiento del comercio internacional y en el desarrollo de los negocios; por lo tanto, conocer el grado de eficiencia de las aduanas permite contribuir a la competitividad comercial de los países (pág. 22).

En este contexto, para impulsar el crecimiento del comercio internacional la Organización Mundial del Comercio (OMC) (2020), estableció el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, el cual establece diversas medidas para agilizar la circulación de las mercancías a través de las fronteras, que se basan en las mejores prácticas de todo el mundo. El Acuerdo es innovador, ya que, por primera vez en la historia de la OMC, los compromisos de los países en desarrollo están vinculados a la capacidad de los países para aplicar el Acuerdo. Además, el acuerdo establece que debe prestarse asistencia y apoyo para ayudar a los países a lograr la capacidad necesaria. Si bien

la flexibilidad del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) es bienvenida, los países que no implementen estas medidas que ahorran tiempo perderán competitividad con respecto a quienes sí las implementen (Melo, Sorgho, & Wagner, 2025, pág. 267).

Otro acuerdo internacional importante es el Tratado Fundacional de 2014 de la Unión Económica Euroasiática (UEE), el cual establece la libre circulación de mercancías, servicios, capital y mano de obra, y contempla la creación de mercados comunes (energía, petróleo, gas y monetario). La UEE representa un proceso de integración regional entre varios países postsoviéticos que busca construir un mercado único. Su origen está en la Unión Aduanera Euroasiática, cuyo objetivo principal fue eliminar barreras aduaneras para impulsar el comercio y el desarrollo económico entre sus miembros. En este contexto, la UEE ha adoptado medidas para armonizar normas aduaneras, establecer un arancel externo común y permitir el comercio interno sin necesidad de ciertos controles (como algunos veterinarios y fitosanitarios) (Nikiforovich Sidorov, 2023, pág. 693).

Si bien los tratados constituyen un pilar fundamental para el crecimiento del comercio internacional, la tecnología juega un papel estratégico, como mencionan Sidorov y Sidorova (2024), estas pueden mejorar la coordinación y cooperación entre las diversas agencias gubernamentales, automatizando todos los procedimientos como la obtención de permisos y licencias, la gestión de controles sanitarios y fitosanitarios, y la verificación del cumplimiento de las normativas y regulaciones. Para aprovechar las ventajas de la tecnología, se implementó la ventanilla única, la cual establece un único punto de acceso para que los importadores y exportadores presenten toda la información y documentación requerida para el comercio. Esto implica que los usuarios solo necesitan acceder a una plataforma o sistema para presentar toda la información necesaria (pág. 2).

Gracias a la implementación de ventanilla única la República Democrática del Congo, logro reducir el tiempo de exportación e importación entre el 2018 y 2019 (Hiraide, Hanaoka, & Matsuda, 2022, pág. 2). Asimismo, en la actualidad, Se han desarrollado diversos proyectos que implican establecer una ventanilla única regional como ser: la ventanilla única de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático, las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior de la Alianza del Pacífico integrada por Chile, Colombia, México y Perú en 2014, las Ventanillas Únicas de Comercio Exterior de la Comunidad Andina integrada por Colombia, Ecuador, Perú y el Estado

Plurinacional de Bolivia en 2016, un entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas en 2020 y la ventanilla única de la Unión Económica Euroasiática en 2019 (Sidorova & Sidorov, 2021, pág. 131).

A nivel centroamericano, desde 2020, la VUCE de Costa Rica está conectada con la plataforma E-Phyto de la CIPF para el intercambio de certificados fitosanitarios electrónicos. A través de este mecanismo, la VUCE de Costa Rica intercambia ePhyts en doble vía con los Estados Unidos, México, Guatemala, Panamá, Chile, Honduras, Argentina y República Dominicana. Asimismo, se ha trabajado en la implementación de la transmisión en doble vía de certificados sanitarios y fitosanitarios de forma electrónica con los países de la región centroamericana a través de la Plataforma Digital de Comercio Centroamericana (PDCC) (Gálvez, 2021, pág. 30).

Muchos países han introducido o mejorado los sistemas electrónicos para la presentación, el procesamiento y el intercambio de información comercial. Por ejemplo, India mejoró su sistema de presentación electrónica de documentos mediante la integración de varias agencias gubernamentales en un sistema en línea llamado e-Sanchit entre 2018 y 2019. La implementación de tecnologías de vanguardia que limitan las interacciones entre empresas y organismos fronterizos se asocia a un aumento en el número de empresas como en el volumen de exportaciones de las empresas usuaria. Cuanto más complicados son los procedimientos de despacho aduanero, mayor es el riesgo de que los retrasos afecten la competitividad y la eficiencia general del comercio. Problemas como la mala integración, la infraestructura deficiente y la falta de capacitación del personal contribuyen a generar demoras (Bitesigirwe & Mwendapole, 2024, pág. 3302).

Las tecnologías avanzadas ya han comenzado a automatizar las cadenas de suministro mundiales. Sin embargo, el alcance y el potencial del uso de la tecnología más reciente para facilitar aún más el comercio transfronterizo es mucho mayor y ha sido explorado por organizaciones internacionales, el sector privado, el mundo académico y otras partes interesadas. La Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Organización Mundial del Comercio (OMC) han estado examinando la tecnología de cadena de bloques y de registro distribuido (DLT), el Internet de las cosas (IoT), los macro datos, el análisis de datos, la inteligencia artificial (IA) y el aprendizaje automático para determinar cómo estas tecnologías avanzadas pueden promover la facilitación del comercio y ayudar a las administraciones aduaneras a cumplir sus objetivos de

garantizar la seguridad y la recaudación equitativa de ingresos (Organización Mundial del Comercio (OMC), 2022, pág. 5).

La cadena de bloques (Blockchain) y de registro distribuido (DLT, por sus siglas en inglés), contribuye a ofrecer una mejor transparencia, inmutabilidad y accesibilidad de la información y de la calidad de los datos, así como facilitar el intercambio de información relevante sobre los procedimientos de gestión fronteriza entre todas las partes interesadas. Los principales obstáculos para la introducción exitosa del blockchain y la DLT en los procesos aduaneros son la falta de experiencia y buenas prácticas, así como los costos asociados. Para una adopción más amplia del blockchain por parte de las autoridades aduaneras, es necesario que existan conjuntos de datos estandarizados más ampliamente disponibles, utilizados tanto por las agencias gubernamentales como por los operadores económicos autorizados. La estandarización de los conjuntos de datos ayudaría a evitar la aparición de sistemas de gobernanza ineficientes (Organización Mundial del Comercio (OMC), 2022, pág. 2).

Otro de los elementos sustanciales de la virtualización es la trazabilidad de las mercancías. Nuevas tecnologías como el Internet de las Cosas (Iot). Según Pacheco (2023), se define como “una red inteligente donde surge un intercambio de información entre dispositivos inteligentes, así como también, es considerada una plataforma poderosa que puede conectar equipos que permiten monitorear situaciones de la vida cotidiana” (pág. 23). Este permite rastrear los cargamentos, los vehículos y a las personas que los transportan, mejorando la calidad del servicio público y privado en relación con el movimiento físico de mercancías. Estos sistemas se pueden desplegar en puntos críticos de los territorios, como en corredores viales que conectan con pasos de frontera terrestres, puertos y aeropuertos, así como en centros de producción y depósitos fiscales (Piscoya Vera & Mena Dávila, 2023, pág. 89).

Las autoridades aduaneras han adoptado tecnologías analíticas avanzadas. Aproximadamente la mitad utiliza alguna combinación de big data, análisis de datos, inteligencia artificial y aprendizaje automático. Aquellas que aún no las emplean tienen planes de hacerlo en el futuro. La mayoría de las autoridades aduaneras perciben claros beneficios de estas tecnologías avanzadas, especialmente en lo que respecta a la gestión y perfilado de riesgos, la detección de fraudes y el fortalecimiento del cumplimiento normativo. Es necesario establecer una estrategia de datos para garantizar una mejor gobernanza y calidad de los datos. Sin embargo, las leyes de

protección de datos pueden limitar el grado en que son utilizados. Una mejor orientación sobre la interpretación de la legislación al analizar datos ayudaría a evitar una excesiva cautela en el diseño de proyectos y fomentaría el intercambio de información entre organizaciones y autoridades aduaneras (Organización Mundial del Comercio (OMC), 2022, pág. 2).

Asimismo, Piscoya et al., (2023) menciona que los datos que las aduanas capturan tienen un inmenso valor para la gestión del riesgo aduanero y fronterizo al digitalizarlos y asociarlos con los documentos de transporte y de las mercancías (manifiestos de carga, conocimientos de embarque, datos de las declaraciones de aduanas, y facturas electrónicas). Una vez capturados los datos, la aplicación de herramientas de inteligencia artificial, aprendizaje automatizado (machine learning) y big data permiten procesar y analizar grandes volúmenes de información para la identificación de patrones y vínculos complejos de operaciones de riesgo y fraude (pág. 89). La implementación de sistemas automatizados permite una gestión más eficiente del flujo de mercancías, reduciendo tiempos de espera y costos asociados. Además, el uso de plataformas digitales facilita la comunicación entre agentes aduaneros y comerciantes (Estrada Izquierdo, 2024, pág. 86).

En este contexto, el funcionamiento de la cadena de suministro de importación es clave en el comercio internacional, pues abarca desde la compra y supervisión del producto hasta su fabricación, distribución logística, despacho aduanero electrónico y entrega al comprador. Con la digitalización, el despacho se apoya en tecnologías como la inteligencia artificial, que permite monitorear trámites, analizar datos y mejorar el control administrativo tanto para las autoridades como para los contribuyentes. Sin embargo, en Latinoamérica persisten dudas sobre la eficiencia del sistema electrónico, ya que algunos agentes aduanales señalan retrasos que impactan en los costos y en la actividad empresarial. Por lo que resulta importante contar con instrumentos que permitan medir la percepción real sobre los tiempos de despacho (Tamayo Contreras, 2024, pág. 1734).

La realización del Estudio de Tiempos de Despacho -ETD- (Time Release Study –TRS-, por sus siglas en inglés), permitió a Guatemala contar con información sobre el tiempo promedio de despacho y principalmente las áreas de oportunidad por actor que afectan actualmente los tiempos y costos, así como las estrategias intersectoriales, públicas y privadas para su atención (Organización Mundial de Aduanas, 2020, pág. 5).

Si bien la tecnología es importante, el desempeño del recurso humano juega un papel determinante. Las autoridades aduaneras a nivel global han tenido que adaptarse a nuevos escenarios de integración económica y cooperación internacional, lo que ha generado la necesidad de estandarizar perfiles profesionales y fortalecer la formación del personal encargado del despacho. Según Elfimova et al., (2023), los procesos de integración regional y la cooperación con socios internacionales exigen modelos de capacitación más homogéneos, con estándares comunes para la formación de especialistas en aduanas y una mayor armonización educativa en el ámbito aduanero (pág. 2).

En América Latina, la logística ha cambiado profundamente desde los años 80, cuando las empresas empezaron a priorizar no solo el costo del transporte, sino el costo logístico total, adoptando modelos como el *just-in-time*, que exigen coordinación, sincronización y eficiencia entre todos los involucrados. Este enfoque transformó la forma en que se mueven las mercancías y elevó la importancia del recurso humano, de la comunicación entre instituciones y de la capacidad de respuesta ante la demanda (Barbero, 2020, pág. 5). La modernización logística también vino acompañada del uso masivo del contenedor, de nuevas tecnologías de información y de una mayor expectativa de calidad por parte de los usuarios. Aunque los gobiernos han intentado mejorar la competitividad invirtiendo en infraestructura, la experiencia demuestra que la verdadera eficiencia depende también de las regulaciones, los trámites y, sobre todo, del desempeño de las personas que operan el sistema (Barbero, 2020, pág. 5).

La economía internacional siempre ha buscado como objetivo que exista un libre intercambio de bienes entre los países sin interferencia gubernamental, pero desde hace cientos de años las naciones han impedido ese intercambio a través de barreras arancelarias y no arancelarias, con el único propósito de proteger sus economías domésticas o nacionales (Martínez, 2023, pág. 20). Uno de los principales obstáculos en la logística internacional es la variabilidad en las normativas y regulaciones entre países. Los riesgos geopolíticos, como conflictos políticos, inestabilidad regional y sanciones económicas, que pueden interrumpir las rutas de transporte y comprometer la fiabilidad de las cadenas de suministro. Las tensiones comerciales entre países también generan barreras, como aranceles y tarifas, que afectan directamente la eficiencia logística (Martínez Prats, 2025, pág. 3).

Las perspectivas del comercio mundial se han deteriorado considerablemente debido a un

importante aumento de los aranceles y la incertidumbre en torno a la política comercial. Sobre la base de las medidas vigentes, incluida la suspensión de los "aranceles recíprocos" por los Estados Unidos, se prevé ahora que el volumen del comercio mundial de mercancías disminuya un 0,2% en 2025 para registrar después una modesta recuperación del 2,5% en 2026. La nueva estimación para 2025 es casi tres puntos porcentuales inferior a la que habría sido sin las recientes modificaciones de política y representa un importante cambio de rumbo respecto de principios de año, cuando los economistas de la OMC preveían una expansión continuada del comercio respaldada por la mejora de las condiciones macroeconómicas (Organización Mundial del Comercio, 2025, pág. 2).

Ante este panorama global de incertidumbre comercial los países de Centroamérica desde el año 1969 propusieron unificar las económicas de la región, mediante la creación de un mercado en común. Este proceso fue institucionalizado por el Tratado General de Integración Económica Centroamericana, por medio del protocolo de incorporación al subsistema económico regional, suscrito y ratificado mediante ley 26 del año 2013. Los procesos de integración económica surgen como una respuesta sistemática, para coordinar las relaciones comerciales entre los distintos agentes económicos, así como a la potestad del Estado y los componentes regionales de regular la actividad dentro de un espacio geográfico determinado por medio de un tratado, entendido como aquellos acuerdos entre sujetos de derecho internacional, en cuya conclusión participa el órgano provisto del poder de concluir tratados y están contenidos en un instrumento formal único (García Farinoni, 2023, pág. 2).

El nuevo Sistema de la Integración Centroamericana (SICA) constituye una respuesta centroamericana a la globalización en cuyo entorno el tamaño de las economías es, sin duda, un factor determinante. Esta integración ofrece ventajas dinámicas de gran interés para la región: la citada posibilidad de compartir esfuerzos y equipos negociadores; la ventaja de sumar capacidades técnicas para ejecutar políticas de desarrollo en algunos ámbitos; el aprovechamiento de economías de escala en la empresa y los mercados centroamericanos; la atracción de la inversión extranjera y el incentivo a la inversión interna ante mercados más amplios con más oportunidades y menos riesgos; el abordaje común de políticas sectoriales como el desarrollo de infraestructuras, la definición de una oferta turística común; la posibilidad de acciones conjuntas de lucha contra la pobreza o la reducción, en clave regional, de la vulnerabilidad ante catástrofes naturales (Caldentey del Pozo, 2020, pág. 15)

Con la adhesión de El Salvador el impacto al crecimiento de las economías de las tres naciones centroamericanas representa un total de 32.1 millones de habitantes, lo que equivale al 73.7% de la población centroamericana y un total de 6,208.2 millones de dólares equivalente al 69% del comercio de la región. Esto convierte a la región en la octava economía más fuerte de América Latina. El modelo de Unión Aduanera funcionará en seis aduanas identificadas, dos con Honduras que son El Amatillo y El Poy y cuatro con Guatemala que son La Hachadura, Anguiatú, Las Chinamas y San Cristóbal. El beneficio en cuanto a la movilidad de mercadería en las fronteras gracias a la Unión Aduanera permitirá agilizar los trámites de cruce, una reducción de los costos de transacción para todos los exportadores y para los usuarios de puntos fronterizos (Sistema de la Integración Centroamericana, 2024).

2.1.2 ANALISIS DEL MICROENTORNO

Honduras depende en gran medida del comercio internacional, por lo que los acuerdos comerciales internacionales desempeñan un papel fundamental. El país es miembro de la OMC desde julio de 1995 y ha firmado 12 acuerdos comerciales, otorgando un trato preferencial a más de 40 socios comerciales, incluido el Reino Unido. Sus principales socios comerciales son Estados Unidos, los países de Centroamérica y la UE (en particular Alemania). Además, Honduras cuenta con 11 tratados bilaterales de inversión que respaldan la protección y el fomento de la inversión con sus socios comerciales (Gobierno de Reino Unido , 2024).

En este contexto, es fundamental definir el concepto de una unión aduanera, como un acuerdo comercial que contempla la eliminación de los impuestos o barreras arancelarias entre los países miembros de la Unión y la adopción de una tarifa o arancel externo común para los productos que procedan o que se dirijan a terceros países u otros bloques comerciales. La unión aduanera entre Guatemala y Honduras entró en vigor en junio de 2017, este proceso de Integración Profunda entre ambos países se crea en base al fundamento legal de los instrumentos jurídicos de la integración económica centroamericana. Para la implementación de proceso de profundización de integración se han creado los Puestos Fronterizos Integrados, que cuentan con Centros de Facilitación del Comercio para garantizar un paso ágil de las mercancías y los Centros de Control para atender a las mercancías exceptuadas de la libre circulación (Sistema de la Integración Centroamericana, 2024).

La Unión Aduanera busca facilitar el comercio entre Guatemala y Honduras, acelerándolo

y reduciendo su costo. Los dos países han integrado sus procedimientos comerciales en tres fronteras terrestres comunes: Agua Caliente, El Florido y Corinto. En lugar de duplicar los trámites y el papeleo en ambos lados de la frontera, el comercio entre Honduras y Guatemala ahora requiere solo un instrumento en línea llamado "FYDUCA" (Factura y Declaración Única Centroamericana). En la unión aduanera efectuada entre Guatemala y Honduras se liberalizó el 75% del intercambio comercial entre ambos países haciéndolos más competitivos y productivos. Lo que significaba el 50% de la población centroamericana y cerca del 52% del comercio intrarregional. el 20 de agosto de 2018 se oficializó el acuerdo de adhesión de la República de El Salvador al proceso de la Unión Aduanera, el cual reportará trascendentales avances que contribuirán al crecimiento de las economías y al bienestar de las poblaciones (Sistema de la Integración Centroamericana, 2024).

La organización aduanera de Honduras comenzó a cambiar en 2015, cuando la Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras (DARA) aún formaba parte de la antigua DEI. Con un decreto de noviembre de ese año, publicado en 2016, la DARA se separó oficialmente y pasó a depender de la Secretaría de Finanzas. Ese mismo año, el Gobierno creó la Comisión Presidencial de Reforma Integral del Sistema Aduanero y Operadores de Comercio (COPRISAO), encargada de modernizar y unificar el sistema aduanero, así como de agilizar la toma de decisiones. El objetivo de la COPRISAO fue elevar los niveles de calidad del servicio al usuario para lograr la facilitación comercial a través de la transparencia, seguridad, competencia en igualdad de condiciones, competitividad, eficiencia fiscal y administrativa, mediante la simplificación y armonización de los procesos aduaneros (Administración de Aduanera de Honduras, 2020).

En 2019, el gobierno suprimió la DARA y a partir del 2020 se crea la Administración Aduanera de Honduras en el marco de lo establecido en el artículo 170-2016 del Código Tributario. El cual denominó la nueva dependencia como Administración Aduanera de Honduras con un personal técnico y altamente calificado. La labor principal de Aduanas Honduras es la fiscalización y control de las mercancías de importación y exportación a través de los diferentes regímenes aduaneros, juega un rol preponderante en materia de comercio exterior, especialmente, en la facilitación y agilización de las operaciones aduaneras, a través de la simplificación de trámites y procesos, se ubica en la entrada y salida de las fronteras del país, en puntos de acceso fronterizo. Cuenta con 6 puntos aduaneros entre: terrestres, aéreos y marítimos, de igual forma con dos oficinas administrativas y normativas (Administración de Aduanera de Honduras, 2020).

2.1.3 ANALISIS INTERNO

2.1.3.1 INFORMACION GENERAL DE LA EMPRESA

Nombre de la aduana: Puesto Fronterizo Integrado de Corinto.

Descripción de la aduana: El Puesto Fronterizo Integrado de Corinto es uno de los principales puntos de control fronterizo entre Honduras y Guatemala, porque contiene la mitad de la población centroamericana, entre otros beneficios. Los Puestos Fronterizos Integrados se crearon para la implementación de proceso de profundización de integración, que cuentan con Centros de Facilitación del Comercio para garantizar un paso ágil de las mercancías y los Centros de Control para atender a las mercancías exceptuadas de la libre circulación.

Ubicación: La Aduana de Corinto está ubicada en la zona Norte de Honduras; en el Departamento de Cortés.

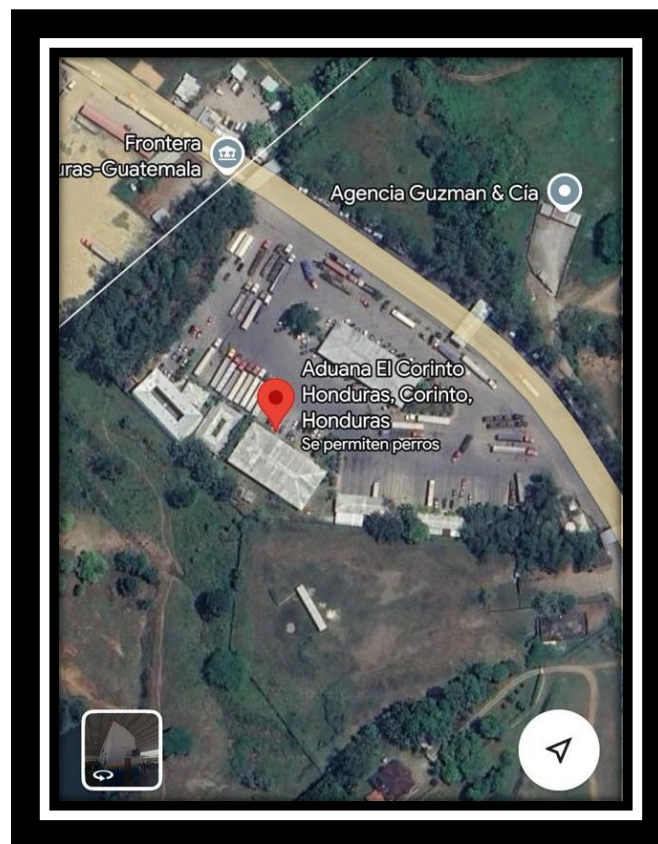


Figura 1 Puesto Fronterizo Integrado Corinto

Fuente:(Google Maps, noviembre 2025)

Historia: La historia del Puesto Fronterizo Integrado de Corinto está estrechamente ligada al Proceso de Integración Profunda entre Guatemala y Honduras. Este proceso nace a partir de los acuerdos políticos alcanzados entre ambos presidentes en diciembre de 2014, cuando se dio el orden de avanzar hacia una unión aduanera bilateral. A partir de 2015 se instalaron mesas técnicas en temas de aduanas, tributos internos, medidas sanitarias y fitosanitarias, migración y aranceles, que trabajaron en la elaboración de resoluciones, acuerdos y un Protocolo Habilitante para hacer posible un territorio aduanero único. Como resultado de esas negociaciones (más de 20 rondas), en 2016 la Instancia Ministerial designó formalmente varios Puestos Fronterizos Integrados (PFI), entre ellos Corinto, y en paralelo se gestionó financiamiento y apoyo técnico (por ejemplo, del BCIE y del Fondo España–SICA) para adecuar infraestructura, señalización y sistemas informáticos (Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), 2020, págs. 7-11).

El 26 de junio de 2017, en las instalaciones del PFI de El Corinto, se realizó el lanzamiento oficial de la primera fase del Proceso de Integración Profunda, convirtiendo a Corinto en un punto emblemático donde se materializa la unión aduanera Guatemala–Honduras mediante controles integrados, facilitación del comercio y libre circulación de mercancías dentro del territorio aduanero único (Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), 2020, pág. 11).

Procesos internos: De acuerdo con la Secretaría de Integración Económica Centroamericana SIECA (2020), el procedimiento que se sigue en los Centros de Control de los Puestos Fronterizos Integrados (PFI) inicia cuando el exportador e importador transmiten electrónicamente la Declaración de Mercancías. Una vez enviada, ambos deben cumplir con todas las obligaciones tributarias y no tributarias correspondientes al tipo de operación que realizan. Posteriormente, la autoridad aduanera genera la selectividad, asignando un canal rojo o verde según el nivel de revisión requerido. Finalmente, si durante la verificación no se detectan inconsistencias, la aduana autoriza la salida de la mercancía, permitiendo que continúe su tránsito dentro del proceso de integración aduanera.



Figura 2 Ingreso PFI

Fuente:(Elaboración Propia, 2025)

2.2 CONCEPTUALIZACION

2.2.1 ADUANA

La historia de las aduanas se remonta hasta el año 616 a.C. aunque se cree que son mucho más antiguas, este es el primer punto de referencia de la presencia de estas oficinas en las fronteras de un territorio. Se atribuye la creación de la primera aduana al rey Anco Marcio, fundador del puerto de Ostia Antica en la desembocadura del Tiber. Sin embargo, en Grecia las aduanas estaban presentes desde mucho tiempo atrás. De hecho, Aristóteles ya nos daba una pista al comentar en su trabajo que los ingresos ordinarios de los Estados griegos estaban muy limitados a los patrimoniales sobre el consumo, por un lado, y los aduaneros, por el otro (Esneca Business School, 2023)

Chile Aduanas Customs (2020), las define como “el servicio público encargado de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos, de intervenir en el tráfico internacional para la recaudación de los impuestos a la importación y exportación según las leyes” (pág. 2). Rbehat & Marafi (2023), define la aduana como “la autoridad de un país responsable de la recaudación de aranceles y del control del flujo de mercancías incluidos transportes, efectos personales, animales y productos peligrosos hacia y desde el territorio nacional” (pág. 7).

2.2.2 OPERACIONES ADUANERAS

Las operaciones aduaneras son el conjunto de actividades que se realizan para controlar el comercio internacional de mercancías y garantizar el cumplimiento de las normas legales y tributarias; sus objetivos principales son, facilitar el comercio legítimo, proteger la seguridad nacional, prevenir el contrabando y el fraude fiscal, y aplicar las normas sanitarias, fitosanitarias y ambientales. Estas se rigen por la legislación nacional e internacional, así como por los acuerdos comerciales que el país haya suscrito con otros socios. A su vez, estas son de gran importancia para el comercio internacional, ya que facilitan el intercambio de bienes y servicios entre diferentes países, así como el cumplimiento de las normas legales y fiscales que se aplican a cada caso (Hernández, 2023, pág. 4).

2.2.3 CONTROL ADUANERO

Las actividades realizadas durante los controles aduaneros tienen como objetivo asegurar la correcta recaudación de los derechos de aduana relacionados con la importación de mercancías (función fiscal), verificar los procedimientos aduaneros declarados y, lo que resulta especialmente relevante desde comienzos del siglo XXI, garantizar la seguridad en un sentido amplio (función protectora). Por ello, el alcance del control aduanero es amplio. En el contexto de los cambios dentro del proceso de control aduanero, el período que abarca el final del siglo XX y el inicio del siglo XXI es especialmente significativo. El mayor impacto provino del paradigma de la seguridad, así como del intento de incorporarlo al sistema existente de facilitación y simplificación del comercio internacional de mercancías. Este proceso ha generado cambios en la gestión, incluido el control aduanero uno de los mecanismos más importantes dentro de esta actividad (Laszuk, 2024, pág. 146).

El concepto de control aduanero fue definido en el Glosario de Términos Aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas-OMA como “todas aquellas medidas aplicadas a los efectos de asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos de cuya aplicación es responsable la Aduana” (Padilla Miranda, 2020, pág. 1). Según el *Acuerdo No. ADUANAS-DE-20-2021* publicado en *La Gaceta*, el control aduanero se entiende como “el ejercicio de las facultades del Servicio Aduanero para el análisis, supervisión, fiscalización, verificación y evaluación del cumplimiento y aplicación de las y las normas reguladoras del ingreso o salida de mercancías y medios de transporte del territorio aduanero” (La Gaceta, 2021, pág. 13).

2.2.5 DESPACHO ADUANERO DE MERCANCIAS

El objetivo de los centros de despacho aduanero es promover el bienestar público y la eficiencia empresarial. El despacho aduanero involucra a tres actores principales: compradores en línea, autoridades aduaneras y proveedores de servicios logísticos (PSL) que trabajan para las autoridades aduaneras. Desde la perspectiva de los compradores en línea, el procesamiento ágil de sus envíos en la aduana es fundamental. Sin embargo, esto suele retrasarse debido a la suspensión repentina del despacho aduanero. Desde la perspectiva de las autoridades aduaneras, la tributación precisa y la supervisión de la seguridad comercial son primordiales. Desde la perspectiva de los PSL, la eficiencia operativa es vital para la gestión del centro de despacho aduanero en nombre de las autoridades aduaneras. Por lo tanto, los PSL buscan reducir la carga de trabajo manual para aumentar las ganancias y fortalecer la flexibilidad operativa (Zhao, Kim, & Hwang, 2025, pág. 1).

Se entiende por despacho aduanero al "conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada y salida de mercancías al territorio nacional, que se realiza en las diferentes aduanas, de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros establecidos en la Ley Aduanera" (López Vega, 2004, pág. 36). De acuerdo con la Administración Aduanera de Honduras (2020), el despacho aduanero de mercancía se define como "el conjunto de actos necesarios para someter las mercancías a un régimen aduanero, que concluye con la autorización del levante de éstas" (pág. 5).

2.2.6 GESTION DE RIESGOS

Gestionar el riesgo implica mucho más que identificarlos, clasificarlos, valorarlos y monitorearlos antes de que surjan; también significa mitigar el efecto de los que se presentan y reflexionar sobre cómo mejorar la organización en el futuro. En la medida en que el riesgo se vive como omnipresente, solo hay tres posibles reacciones: negación, apatía o transformación (Mora Navarro, 2022, pág. 7).

Según el Fondo Monetario Internacional (2022), La gestión de riesgos se define como "la cultura, los procesos, sistemas y estructuras que se desarrollan para gestionar riesgos potenciales y sus efectos adversos, y debe abordar una diversidad de aspectos en cada etapa" (pág. 155). "Para gestionar el riesgo, las aduanas deben identificar cuáles son los riesgos potenciales que pueden afectarles y tomar decisiones encaminadas a eliminarlos o a restringirlos teniendo en cuenta el nivel de tolerancia de la organización frente a los mismos" (Martínez de Guereñu Gómez, 2023,

pág. 17).

2.2.7 GESTION DE TIEMPO

“La gestión del tiempo se define como una forma de toma de decisiones que utilizan las personas para estructurar, proteger y adaptar su tiempo a las circunstancias cambiantes” (Aeon, Faber, & Panaccio, 2021, pág. 2).

HS2 Legacy Learning (2021), define la gestión del tiempo como “el proceso de planificar y ejercer un control consciente sobre el tiempo que se dedica a actividades específicas, especialmente con el fin de aumentar la eficacia, la eficiencia y la productividad” (pág. 3).

2.2.8 CUELLOS DE BOTELLA

Goldratt propuso por primera vez el término cuello de botella en el sistema de producción en su publicación *The Goal: A Process of Ongoing Improvement*, donde lo define como cualquier recurso cuya capacidad sea igual o inferior a la demanda que se le impone. La teoría que creó se denomina Teoría de las Restricciones (TOC), y sentó las bases para la investigación sobre la identificación, la deriva y la predicción de cuellos de botella, junto con la producción ajustada y Six Sigma. Se la conoce como una de las tres principales teorías de gestión a nivel mundial. A medida que ha aumentado la concienciación sobre el impacto de los cuellos de botella en el rendimiento de los sistemas de producción, más investigadores se han sumado a la investigación en este campo (Tang, 2024, pág. 1).

Diversos autores han propuesto distintas definiciones, como la analogía de que un cuello de botella es como un engranaje en el proceso, y se produce cuando el paso precedente se completa antes o más rápido de lo necesario para que el siguiente paso u operación cumpla el objetivo” (Hajmirfattahtabrizi & Huaming, 2019, pág. 6). En cuanto a los cuellos de botellas en el proceso de aduanas, Manso y Owusu-Bio (2017), mencionan que “los cuellos de botella aduaneros aparecen cuando los procesos fronterizos o de aduana impiden el flujo eficiente de mercancías, debido a demoras administrativas, falta de coordinación o controles excesivos” (pág. 5).

2.3 TEORIAS DE SUSTENTO

2.3.1 BASES TEÓRICAS

La presente investigación se fundamenta en dos teorías aplicadas durante la formación de postgrado, que permiten abordar de manera integral las problemáticas asociadas a los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto. Estas teorías se articulan con las metodologías seleccionadas (estudio de caso e investigación-acción) para analizar el entorno real del fenómeno, identificar sus causas y proponer mejoras operativas desde una perspectiva participativa y transformadora.

2.3.1.1 ESTUDIO DE TIEMPOS DE LIBRAMIENTO

Autor: Organización Mundial de Aduanas (OMA)

Fecha de publicación: 1994

Lugar de publicación: Bruselas, Bélgica

Historia

En 1994 el Comité Técnico Permanente (CTP) de la OMA, adoptó el Manual del Estudio del Tiempo Requerido para el Levante de las Mercancías, basado en iniciativas similares implementadas en Japón y los Estados Unidos, con el fin de orientar a las administraciones interesadas en implementar un Estudio de Tiempo de Despacho (ETD). Muy pocos miembros de la OMA implementaron dicho estudio por su complejidad, por lo que en el año 1997 se comenzó a trabajar en un método más simple. La Guía TRS original, en el formato que ahora la conocemos, fue lanzada por la OMA en el año 2001 con el fin de asesorar a las administraciones de aduanas que desean realizar una medición y comparación de sus tiempos de despacho (Juárez, 2021, pág. 1).

Para marzo de 2010, los miembros de la OMA acortaron en que había margen para actualizar la Guía TRS original y decidieron comenzar a trabajar en ese sentido, en respuesta a los procedimientos y prácticas entonces vigentes en muchos países. Como resultado, la Guía de TRS se actualizó y se volvió a lanzar en octubre de 2011 como la Versión 2 de la Guía de TRS de la OMA. En 2013, la Organización Mundial de Comercio aprueba el Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC). En 2018, la OMA publicó la tercera versión actualizada de la Guía TRS, la cual, con sus nuevas características, está dirigida a brindar un apoyo integral a las Administraciones de Aduanas, otras agencias gubernamentales relevantes y partes interesadas del sector privado en su

búsqueda colectiva de medir el tiempo de liberación de despacho en la frontera y tomar las políticas y las medidas operativas para mejorar la facilitación del comercio (Juárez, 2021, pág. 1).

Postulados Principales

El Estudio de Tiempo de Levante parte de una verdad simple: para mejorar los procesos en frontera, primero hay que entenderlos tal como ocurren en la vida real. Por eso su primer principio es medir el tiempo real requerido para el levante y/o despacho de mercancías, desde el momento de la llegada hasta el levante físico de la carga. Esta medición no se hace para llenar estadísticas, sino para ver con honestidad dónde se están generando demoras que afectan a importadores, exportadores y consumidores. El estudio también reconoce algo que ocurre todos los días en los puntos fronterizos: Aduanas no trabaja sola. El flujo de mercancías depende de muchas manos operadores portuarios, autoridades sanitarias o fitosanitarias, agentes aduanales, transportistas, bancos y cada uno, con sus propios tiempos, puede acelerar o ralentizar la operación. Por eso el ETL propone mirar el proceso como un esfuerzo colectivo, donde cada actor cuenta (Organización Mundial de Aduanas (OMA), 2018, pág. 5).

Otro de sus postulados es la importancia de identificar esos pequeños obstáculos cotidianos que se vuelven grandes problemas: documentos duplicados, controles repetidos, sistemas que no se comunican o trámites que deberían ser más simples. El objetivo no es culpar a nadie, sino construir un panorama claro que permita trabajar de manera más coordinada y eficiente. El ETL también insiste en que la mejora debe apoyarse en datos reales. No en percepciones, no en suposiciones. Por eso promueve registrar los tiempos con herramientas modernas sistemas electrónicos, marcas de tiempo, ventanillas únicas que permitan ver con precisión qué sucede y cuándo sucede. Este estudio tiene un espíritu muy particular: no es un ejercicio aislado, sino un proceso que debe repetirse una y otra vez. Mide, analiza, mejora y vuelve a medir. Cada ciclo permite ver el progreso, corregir rumbos y reforzar las decisiones que realmente están dando resultados (Organización Mundial de Aduanas (OMA), 2018, pág. 5).

2.3.1.2 TEORIA Y DE LA FACILITACION DEL COMERCIO

Autores: Adam Smith 1723–1790), David Ricardo (1817)

Fecha de publicación: 1723-1817

Lugar de publicación: Londres

Historia

Al rastrear la evolución de lo que hoy se reconoce como la teoría estándar del comercio internacional, se debe volver a los años entre 1776 y 1826, con las publicaciones de La riqueza de las naciones de Adam Smith (1986 [1776]) y de los Principios de economía de David Ricardo (1951). Dichas publicaciones formaron la teoría del libre comercio, basada en el éxito de Inglaterra frente a la industria y el comercio. Para Smith, la división del trabajo en las industrias nacientes de gran escala en Inglaterra constituía la base para reducir los costos laborales, lo que garantizaba una competencia efectiva entre países. Los posibles dilemas en cuanto a la necesidad de ajustes monetarios para los países que mantenían un superávit comercial constante podían dejarse de lado confiando en el ajuste automático del mecanismo flujo especie-precio, teoría ofrecida por su contemporáneo David Hume (1971 [1776]) casi al mismo tiempo (Sen, 2010, pág. 2).

David Ricardo fue quien ordeno los principios básicos de la teoría del libre comercio, que Smith había iniciado. En la Inglaterra de David Ricardo, el capitalismo industrial era más avanzado por el rápido crecimiento de las industrias, como por los mercados cautivos en las colonias de ultramar. Las importaciones de bienes salariales (como el trigo) desempeñaban un papel especial al abaratar estos bienes y, por tanto, el costo laboral para la industria en la Inglaterra ricardiana. El libre comercio, en oposición a las políticas mercantilistas de protección, fue defendido tanto por Smith como por Ricardo como una vía para lograr eficiencia productiva a nivel global (Sen, 2010, pág. 2).

Postulados principales

De acuerdo con Paredes (2016), el modelo parte de la idea de que cada país posee una dotación fija de recursos y todas las unidades de cada recurso particular son idénticas. Se asume, además, que los factores de producción pueden movilizarse plenamente dentro del país entre distintos usos alternativos, lo que implica que sus precios tienden a igualarse internamente. Sin embargo, estos mismos factores son completamente inmóviles entre países, de modo que no pueden trasladarse de una nación a otra; por ello, los precios de los factores pueden diferir antes de que exista comercio internacional (pág. 77).

El modelo utiliza una teoría del valor-trabajo, según la cual el valor relativo de un bien depende exclusivamente de la cantidad de trabajo incorporada en su producción. Esto supone que no se emplean otros insumos distintos al trabajo; y si existen, se consideran en función del trabajo requerido para producirlos o se mantienen en una relación constante con este en todas

las industrias. Asimismo, se establece que el nivel tecnológico permanece fijo en ambos países, aunque puede variar entre ellos. Otro supuesto importante es que los costos unitarios de producción son constantes, lo que significa que las horas de trabajo necesarias para producir una unidad de un bien no cambian independientemente del volumen producido. Esto se traduce en una curva de oferta horizontal. Se añade también el supuesto de pleno empleo, lo que indica que todos los recursos disponibles están siendo utilizados (Paredes Reyes, 2016, pág. 77).

Autores en contra de la teoría

Muchos autores se opusieron a la teoría, entre ellos se encuentran los llamados “economistas nacionales”, que fueron esencialmente proteccionistas y criticaron el libre comercio, cuestionando la teoría clásica en la que se basaba esta política. Entre estos autores destacan Alexander Hamilton, en Estados Unidos y Friederich List en Alemania, quienes consideraban el apoyo de Inglaterra hacia el libre comercio como un mecanismo para mantener la hegemonía económica británica. List consideraba el método analítico un procedimiento apropiado para el entendimiento del fenómeno económico pero las doctrinas económicas abstractas no tienen validez universal. Factores contingentes cambiantes (sociológicos, políticos, históricos e institucionales) requieren que el enfoque axiomático sea complementado con el inductivo. Esto es, se requieren estudios históricos y empíricos (Gómez Chiñas, 2003, págs. 106-107).

De otra manera, la teoría degenera en generalizaciones vagas, sujetas a ser contradichas por hechos divergentes. Así, él critica a la teoría clásica por ser histórica, individualista, cosmopolita y basada en el concepto de ley natural. De acuerdo con List, Adam Smith y sus seguidores habían discutido la “economía individual” y la “economía cosmopolita” pero habían perdido la visión de la nación y fallado en desarrollar una teoría de la economía nacional y redujeron toda actividad económica, incluyendo el comercio internacional al libre juego del comportamiento competitivo egoísta en el mercado. Pero, según List, el mundo está dividido en Estados soberanos. Los individuos maximizadores de bienestar son también ciudadanos y los intereses especiales de los individuos no necesariamente coinciden con el interés general de la nación (Gómez Chiñas, 2003, págs. 106-107).

Vigencia

En la actualidad, la discusión sobre el libre comercio se desarrolla en un nivel más

elevado, tanto en el plano teórico como en el político. La idea de que el libre comercio puede llegar a ser perjudicial se ha vuelto cada vez más arraigada. La teoría económica ha aportado explicaciones sobre por qué el libre comercio no siempre constituye la política óptima. El concepto de ventaja comparativa sustenta la llamada teoría convencional, utilizada por los académicos para explicar los mecanismos del comercio internacional. Con el tiempo, el poder intuitivo del principio de la ventaja comparativa se ha mantenido firme, a pesar de los cambios constantes en las relaciones comerciales entre naciones producto de factores económicos, tecnológicos y políticos. Es indudable que el comercio internacional ha sido la base para el desarrollo industrial de las naciones (Nagel & Burnete, 2018, pág. 30).

Debido a la complejidad del entorno internacional actual, las nuevas teorías promueven una forma más matizada de abordar la libertad de comercio. La competencia perfecta y los rendimientos constantes a escala funcionan solo como suposiciones puramente teóricas y, por tanto, son inapropiadas como base para una teoría del comercio internacional. En consecuencia, el libre comercio ya no se considera la mejor de todas las opciones de política posibles. Además, la optimalidad de la política de libre comercio depende de la estructura de la economía más específicamente, de la existencia y magnitud de las distorsiones internas. Si este es el caso, se podrían utilizar barreras comerciales adicionales (impuestos combinados con subsidios) para compensar dichas distorsiones y, con ello, aumentar el bienestar (Nagel & Burnete, 2018, pág. 31).

2.3.1.3 TEORIA GENERAL DE LOS SISTEMAS

Autores: Ludwik Von Bertalanffy

Fecha de publicación: 1968

Lugar de publicación: Austria

Historia

El ser humano, sus pensamientos y sus organizaciones se percibían estáticas hace un poco más de 50 años, esta concepción buscaba el control y orden social de las cosas. Contextualizando a las ciencias sociales, estas estuvieron influenciadas por los avances en la investigación científica a inicios del siglo XX. Dónde se fortalecieron los paradigmas como el positivista, el racionalista científico, el mecanicista, causalista y el surgimiento de disciplinas especializadas que, motivó una mayor fragmentación del conocimiento; dando paso a

conceptos como la complejidad, la teoría de sistemas y la mecánica cuántica, que ampliaron los juicios tradicionales de la ciencia, con una reflexión más ajustada de la incertidumbre de los tiempos y una valoración de la interconexión de los fenómenos en sistemas complejos (Ronquillo Bolaños, 2024, pág. 71).

La Teoría General de Sistemas (TGS), nació de la mano del biólogo austriaco Ludwik Von Bertalanffy, este acuñó una teoría en la que consideraba a la biología como un organismo que se comporta como un sistema abierto, esto es, un sistema en constante intercambio con otros sistemas circundantes por medio de complejas interacciones. A saber, los sistemas son un conjunto de elementos interconectados que funcionan como una unidad, declarando que las peculiaridades de los sistemas no pueden describirse únicamente en términos de sus elementos separados, debiendo tomar en cuenta todas las interrelaciones de sus partes (Ronquillo Bolaños, 2024, pág. 71).

Postulados principales

En cualquier sistema, ya sea una célula, una comunidad o incluso un país, su estructura se reconoce a través de elementos que interactúan entre sí para darle forma y sentido. Todo inicia con un límite, esa frontera que lo separa del exterior y le permite conservar su identidad, como la membrana de una célula o las fronteras de una nación. En ese espacio se encuentran distintas categorías de elementos que comparten funciones y establecen relaciones entre sí, desde las moléculas que mantienen viva a una célula hasta los habitantes de un país. Para que ese sistema funcione, necesita un espacio de almacenamiento para resguardar la energía, la información o la materia que utilizará para operar y adaptarse cuando sea necesario. Entonces, para que todo fluya existe una red de comunicación interna que permite el intercambio constante entre sus partes, manteniendo vivo el movimiento que sostiene sus procesos y equilibrios (Flórez & Thomas, 1993, pág. 126).

Los principios y procesos funcionales de un sistema describen cómo este se mantiene en marcha a lo largo del tiempo, casi como si tuviera un pulso propio. Dentro del sistema, la energía, la materia y la información están en movimiento constante; estos flujos son el equivalente a la sangre que circula por un organismo o al tránsito de ideas en una comunidad, siempre dinámicos y siempre conectando cada parte con su entorno. En medio de este movimiento existen también “compuertas”, puntos de control que aceleran o ralentizan ciertas

funciones según las necesidades del momento; son como decisiones internas que permiten ajustar el ritmo para mantener el equilibrio (Flórez & Thomas, 1993, pág. 127).

A lo largo de su funcionamiento, el sistema se encuentra con discontinuidades o umbrales, límites que marcan hasta dónde puede operar sin perder estabilidad; muchos de estos límites aparecen de manera inesperada, recordándonos que ningún sistema es completamente predecible. Un papel esencial lo cumplen los circuitos de retroalimentación, el feedback, encargados de devolver información al propio sistema y asegurar que mantenga la energía suficiente para continuar funcionando sin colapsar. Entre los principios más importantes está la organización, ese rasgo transformador y productivo que permite que todas las partes actúen coordinadas. Por eso, cuando hablamos de las características fundamentales de un sistema, inevitablemente pensamos en sus procesos funcionales: la capacidad de retroalimentarse, los ajustes de homeostasis que buscan el equilibrio, la entropía que amenaza con desordenarlo y los umbrales que delimitan su estabilidad. Así, cada sistema vive y evoluciona gracias a esta interacción permanente entre orden, cambio y adaptación (Flórez & Thomas, 1993, pág. 127).

Autores en contra de la teoría

La Teoría General de Sistemas (TGS) surgió como un intento ambicioso por ofrecer un método científico capaz de abordar problemas complejos desde una perspectiva interdisciplinaria. Aunque obtuvo buenos resultados en sistemas cerrados, acumuló fracasos importantes en sistemas abiertos, donde influyen factores impredecibles y profundamente humanos. Ejemplo de ello fue el famoso informe del Club de Roma de 1970, basado en modelos con escasos datos y fuertes sesgos ideológicos. Otros intentos fallidos citados por Hoss en 1973 mostraron cómo, incluso con grandes inversiones, modelos sistémicos aplicados a fenómenos sociales, económicos y políticos terminaron siendo imprecisos o inútiles. Filósofos como Mario Bunge recordaron que la conducta humana no puede capturarse con fórmulas, pues se caracteriza por la espontaneidad, el cambio constante y el libre albedrío, lo que limita la capacidad de la TGS para predecir dinámicas sociales complejas (Coronado Céspedes, 2001, pág. 70).

Desde un punto de vista filosófico, pensadores como Karel Kosik han señalado que el uso del concepto de “sistema” en ciencias sociales suele basarse en modelos previos e ideales matemáticos, lo cual genera intentos reduccionistas de expresar procesos históricos,

económicos o sociales como si fueran regidos por leyes exactas. Bertalanffy intentó crear analogías entre organismos vivos y fenómenos sociales, pero muchas de estas equivalencias resultaron ser simples metáforas difíciles de comprobar empíricamente. Sin embargo, pese a sus limitaciones y a las críticas sobre su reduccionismo, la TGS ha dejado aportes metodológicos valiosos y ha sido fundamental para el desarrollo de disciplinas como la ingeniería, la informática, la administración y la computación. Cuando se aplica en contextos adecuados, su enfoque sigue siendo un instrumento útil para comprender sistemas complejos sin pretender abarcar toda la realidad humana (Coronado Céspedes, 2001, págs. 15-16).

Vigencia

A lo largo de los años, diversas investigaciones han recurrido a la teoría general de sistemas, a pesar de que ha sido objeto de críticas y se reconozcan sus limitaciones. Aun así, la comunidad científica sigue encontrándole utilidad. Esto es debido a que la teoría está abierta a diversas interpretaciones, puede sostener afirmaciones paralelas y también puntos de vista diferentes, porque se nutre de una variedad de conocimientos, incluso cuando la información puede deformarse o reinterpretarse. Sin embargo, mientras la idea de “verdad” que sostiene sus postulados se mantenga viva y siga sirviendo a quienes la utilizan, continuará vigente, al menos hasta que una nueva generación cuestione sus bases y proponga otras formas de entenderla (Bravo Sepúlveda, Zapata Molina, & Gómez Salazar, 2023)

2.3.2 METODOLOGIAS DESARROLLADAS

Informe de Resultados, Estudio de Tiempos de Despacho (EDT) Regional y Plan de Acción Regional

Ramírez et al., (2021) en su estudio “*Metodología para la implementación de tiempos de tránsito terrestre de las mercancías y evaluación de procesos en los puestos fronterizos de Centroamérica*”, identificó Metodologías de Diagnóstico y planificación que implicó seleccionar procesos aduaneros de importación definitiva y tránsito internacional de mercancías en los puestos fronterizos por pares de países. Se visitó estos Puestos Fronterizos para observar el flujo y observar los procesos en tiempo real.

Tabla 1 Puestos Fronterizos Centroamericanos

<i>Puesto Fronterizo</i>	<i>País</i>
Pedro de Alvarado-La Hachadura	Guatemala-El Salvador
San Cristóbal	Guatemala-El Salvador
Amatillo (Actualmente Integrado)	El Salvador-Honduras
Guasaule	Honduras-Nicaragua
Peñas Blancas	Nicaragua-Costa Rica
Paso Ganoas y Guabito	Costa Rica-Panamá

Fuente: Elaboración propia con información ((OMA), 2021)

Con una metodología de recolección de datos híbrida (manual y automatizada) de forma simultánea en los puestos fronterizos. En un año se completaron las actividades y fases del estudio. El tiempo en medición en los puestos fronterizos seleccionados (7 días consecutivos (05 al 11 julio 2021)

Se determinó el alcance geográfico de acuerdo a los puestos con mayor volumen de tráfico comercial intrarregional. Se identificó el tipo de mercancías (perecedera, No Perecedera), la modalidad de transporte y regímenes (en contenedores, plataforma y de acuerdo al régimen de exportación e importación, transito). Se recurrió al muestre, bajo una metodología científica (De acuerdo a la Metodología OMA) Se analizaron subpoblaciones por separado (mercancías sujetas a examen físico) utilizando método de muestreo aleatorio estratificado en el cual se establecieron muestras separadas para cada sub-población y lo que permitió contar con los tiempos promedio de despacho por selectividad.

El diseño del flujo de proceso de cada frontera se dio bajo un enfoque de Gestión por procesos, esto permitió contar con la narrativa de actividades realizadas por la Administración Aduanera para el despacho de las mercancías.

Universidad Continental

De acuerdo Tamariz (2019), en su tesis “Rediseño de procesos para la optimización de los tiempos de despacho en una empresa logística, Pisco,2023, De acuerdo a la tesis

mencionada el enfoque de investigación es con un diseño experimental de tipo pre experimental para reducir tiempos de despacho mediante el rediseño de procesos con una metodología de rediseño basado en análisis de flujos con el fin de lograr optimizar la atención satisfactoria de la demanda Esta tesis es de tipo aplicado porque presenta una solución como alternativa de rediseño para optimizar los tiempos de despacho.

INSTRUMENTOS UTILIZADOS

Informe de Resultados, Estudio de Tiempos de Despacho (EDT) Regional y Plan de Acción Regional

Tito Ramírez, Alejandra García, Jeffrey Serrano, Eddy Guaran (2021) *Metodología para la implementación de tiempos de tránsito terrestre de las mercancías y evaluación de procesos en los puestos fronterizos de Centroamérica.*

En este estudio se observó que utilizaron formularios diseñados y formatos técnicos para registrar el tiempo de despacho de cada unidad de acuerdo al régimen que ampara su carga en el proceso de despacho aduanero y se hizo un resumen de análisis destacando los hallazgos del diagnóstico con estadísticas ya recolectadas con los nuevos datos que surgieron del estudio. También utilizaron el diagrama de Ishikawa o llamado grafico de pescado, para identificar los altos tiempos de despacho de los medios objeto de estudio

Universidad Continental

De acuerdo a Joe Tamariz (Tamariz, 2019) con su Tesis *Rediseño de procesos para la optimización de los tiempos de despacho en una empresa logística, Pisco, 2023* El autor de esta Tesis utilizo la observación y fichas de registro. Cuando hablamos de observación nos referimos a toda la recopilación de datos que se registran de manera sistemática en el comportamiento en el entorno. Y la ficha de registro se obtiene los comportamientos que observo para marcarlos en dicho instrumento.

2.4 MARCO LEGAL

Marco general del CAUCA y su Reglamento

El Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y su Reglamento (RECAUCA) son considerados uno de los principales instrumentos de la integración económica regional; tienen por objeto según establece el artículo n.º 1 “establecer la legislación básica conforme los requerimientos del MCCA y los instrumentos regionales de integración, en particular con el Convenio sobre el Régimen Arancelario y Aduanero Centroamericano”. Su regulación aplica a lo concerniente al sistema aduanero, sus potestades y responsabilidades, que contempla los distintos servicios aduaneros de los Estados Parte y los distintos auxiliares de la función pública aduanera. Son aplicados en las aduanas para todas las personas, mercancías o transportes en las distintas fronteras habilitada, definiendo el estatus de las mercancías y medios correspondiente (García Farinoni, 2023, pág. 8).

Función y alcance del RECAUCA en el control aduanero

El Reglamento del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (RECAUCA) es la norma que guía el trabajo de las aduanas en Honduras y en los países que integran la región centroamericana. Su propósito es garantizar que el comercio exterior se desarrolle de forma ordenada, segura y eficiente, sin dejar de lado la facilitación del tránsito de mercancías. En este reglamento se establece que el control aduanero puede realizarse antes, durante o después del proceso de despacho, dependiendo del tipo de mercancía y de la operación que se lleve a cabo. También reconoce la importancia de incorporar tecnología moderna, como los escáneres y sistemas automatizados, para agilizar las inspecciones sin frenar el flujo del comercio (La Gaceta, 2008).

De igual manera otorga a las autoridades aduaneras la facultad de retener o incautar productos cuando existan sospechas de irregularidades y promueve la coordinación entre diferentes instituciones como migración, salud o seguridad para mantener un control fronterizo más integral. Un aspecto clave del RECAUCA es la gestión del riesgo aduanero, la cual es una herramienta que permite identificar posibles incumplimientos y dirigir los esfuerzos de fiscalización hacia las operaciones con mayor probabilidad de riesgo. Gracias a ello las aduanas pueden optimizar el tiempo, mejorar la seguridad y reducir los retrasos en el despacho de

mercancías, fomentando así la transparencia y la responsabilidad del personal aduanero, mientras que los procesos se desarrollen bajo criterios de legalidad y eficiencia (La Gaceta, 2008).

Papel del CAUCA en la integración y facilitación del comercio

El Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) es la base legal que regula las actividades aduaneras en los países de la región y busca unificar las normas que rigen el comercio exterior. Su finalidad principal es facilitar el intercambio de bienes entre las naciones centroamericanas y asegurar que las operaciones se desarrollen de forma ordenada, transparente y eficiente. A través de este código, se definen las funciones del Servicio Aduanero, encargado de controlar, fiscalizar y recaudar los tributos relacionados con la entrada y salida de mercancías. También promueve el uso de herramientas tecnológicas, como los sistemas informáticos y la gestión de riesgos, para mejorar la eficiencia en los procesos y reducir los tiempos de despacho en las fronteras.

Además, el CAUCA establece las responsabilidades de las autoridades aduaneras y de los distintos actores que intervienen en las operaciones comerciales, como los agentes aduanales y los transportistas. Regula el proceso completo del despacho de mercancías desde la declaración hasta la verificación posterior y fomenta la cooperación entre los países miembros mediante el intercambio electrónico de información y la armonización de procedimientos. Este marco legal busca mantener un equilibrio entre la seguridad y la facilitación del comercio, contribuyendo a que los puestos fronterizos, como el de Corinto, en Honduras, operen de manera más ágil y coordinada, fortaleciendo así la integración económica y la competitividad de la región (La Gaceta, 2008)

CAPITULO III. METODOLOGIA

3.1 CONGRUENCIA METODOLOGICA

Se detalla en este capítulo la metodología empleada en el tema de investigación donde iniciamos con la matriz metodológica, un esquema de las variables de estudio, la operacionalización de las variables, el planteamiento de las hipótesis, el enfoque y método que utilizaremos, junto con el diseño del estudio las técnicas que se implementarán y la identificación de las fuentes de información que sustentan la metodología empleada para dar respuesta a las preguntas de investigación y alcanzar los objetivos plasmados en la investigación.

3.1.1 MATRIZ METODOLOGICA

La Congruencia metodológica nos visualiza un panorama resumen sobre la investigación y nos ayuda a comprobar la existencia de una secuencia lógica.

3.1.2 **Tabla 2 Matriz Metodológica**

Título de la Investigación	Objetivos		Variables		Dimensiones
	General	Específicos	Independiente	Dependiente	
Estudio sobre los Tiempos de Despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto, Omoa Cortes	Realizar un estudio sobre la operatividad con los tiempos de despacho en el Puesto	Determinar las barreras o factores que limitan la eficiencia de los procesos respecto a la agilización de despacho de	Productividad de Operaciones de acuerdo a Ley	Tiempo Despacho de Operaciones	Estudio de Tiempos Análisis de rapidez en la gestión de los procedimientos

	<p>Fronterizo Integrado de Corinto</p>	<p>pilotos.</p> <p>Analizar los procedimientos que se operan en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto.</p> <p>Realizar un estudio de medición de tiempos del flujo de carga comercial por el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto.</p> <p>Identificar oportunidades de mejora en la gestión operativa de mercancías en el Puesto</p>		<p>Costo Logístico</p> <p>Ubicación Geográfica</p> <p>Infraestructur</p>	<p>Análisis de Costos de operación logísticos</p> <p>Coordenadas Geográficas</p> <p>Análisis de Ruta Estratégica</p> <p>Espacios</p>
--	--	--	--	--	--

		Fronterizo Integrado.		a	correctos
		Proponer posibles acciones para ser más eficiente los Tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto		Calidad y eficiencia de Servicio	Capacidad de Respuesta Empatía

Fuente:(Elaboración Propia,2025)

3.1.3 ESQUEMA DE VARIABLES DE ESTUDIO

Ahora presentaremos nuestras variables de estudio para el proyecto de investigación Con este esquema tenemos un panorama más claro y visual de los conceptos o factores claves al proveer la información y sustentar la metodología, así como también logrando los resultados.

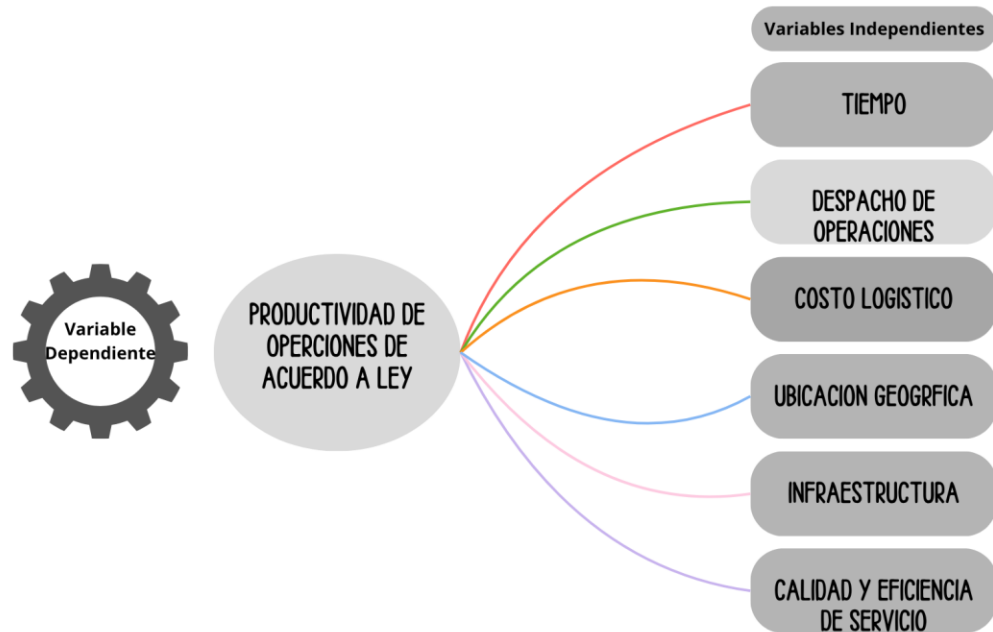


Figura 3 Esquema de Variables de Estudio

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

3.1.4 OPERACIONALIZACION DE LAS VARIABLES

Tabla 1 Operacionalización de las Variables

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	ITEMS		Escala
Calidad y eficiencia de Servicio	Nivel de perfección de un proceso, servicio o producto entregado por su empresa de modo que cumplan las exigencias del cliente.	Conjunto de estrategias y acciones que buscan mejorar el servicio al cliente	Capacidad de Respuesta Empatía	¿Cómo califica el servicio de las autoridades en este PFI	Muy Bueno Bueno Regular Malo Muy Malo	1 2 3 4 5
				¿Considera que el personal asignado	Si No	1 2

				tiene la capacidad para ejercer las funciones?		
Tiempo	Magnitud física que permite ordenar la secuencia de los sucesos, estableciendo un pasado, un presente y un futuro y cuya unidad en el sistema internacional es el segundo.	Tiempo efectivo que se necesita para procesar un artículo	Estudio de tiempos	¿Cómo considera el tiempo de atención por parte de las autoridades para el paso de frontera de su mercancía? ¿Cuál es el tiempo de demora en el trámite que realizó que usted considera excesivo? Cuál es el tiempo promedio de espera para ingresar al Puesto Fronterizo Integrado en la fila?	Bueno Regular Malo 1 a 5 minutos Mas de 20 minutos Mas de una hora Más de 3 horas Um día Mas de 2 días Menos de 30 minutos Mas de una hora Mas de 3 horas	1 2 3 1 2 3 1 2 3
Despacho de Operaciones	Conjunto de documentos, formalizados mediante la Declaración Aduanera respectiva, que instrumentan cualquier operación de entrada, salida o tránsito.	Procedimiento administrativo a través del cual se despachan mercaderías ante la Autoridad Aduanera correspondiente.	Análisis de rapidez en la gestión de los procedimientos	¿Considera necesario la simplificación de procedimientos respetando la ley para agilizar el despacho en frontera? ¿Considera	Si No Si	1 2 1

				que los tramites son engorrosos para el despacho en frontera de la mercancía?	No	2
Costo Logístico	Son todos aquellos gastos que una empresa genera en tema de transporte y entregas al cliente final, pudiendo satisfacer la demanda del mercado	Gastos asociados a la gestión y operaciones logísticas	Análisis de Costos de operación logísticos	Qué factores considera que son determinantes en el incremento del costo logístico de la mercancía	Riesgo de deterioro o pérdida del producto	1
					Mas consumo de combustible al presupuestado	2
					Re planificación de rutas, atrasos en las entregas y reprogramación de viajes de otros clientes	3
					Otros	4
				La lentitud en el paso de frontera de la mercancía incide en el costo de la misma		1
					Si	2
					No	
				Considera que el número de funcionarios asignados en el centro de facilitación y Centro de		1
					Si	2
					No	

				Control son los adecuados?		
Ubicación Geográfica	Identificación de un sitio específico en la superficie del planeta haciendo uso de las coordenadas geográficas.	Formas de localizar geográficamente	Análisis de Ruta Estratégica	Por qué prefiere usar este Puesto Fronterizo Integrado en lugar de otros Puestos fronterizo integrados como el Florido o Agua Caliente	Porque está más cerca de mi destino Porque me ahorra tiempo Es más seguro Por Costumbre Mejores condiciones de acceso	1 2 3 4 5
Infraestructura	Conjunto de instalaciones, servicios y medios técnicos que soportan el desarrollo de actividades	Conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera.	Espacios correctos	¿Considera que la infraestructura de este PFI es adecuada para el despacho del flujo de operaciones? ¿Considera necesario ampliar la infraestructura para mejorar el servicio de paso de frontera?	Si No Si No	1 2 1 2

				¿Es necesario construir un tercer módulo de facilitación al comercio para agilizar el tránsito de medios por el PFI?	Si No	1 2

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

3.1.5 HIPOTESIS

Esta investigación no se formula hipótesis ya que tiene un alcance descriptivo con enfoque mixto en la cual deseamos describir situaciones que engloban a la operatividad de los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto. La formulación de hipótesis limitaría la comprensión de este estudio.

3.2 ENFOQUE Y METODOS

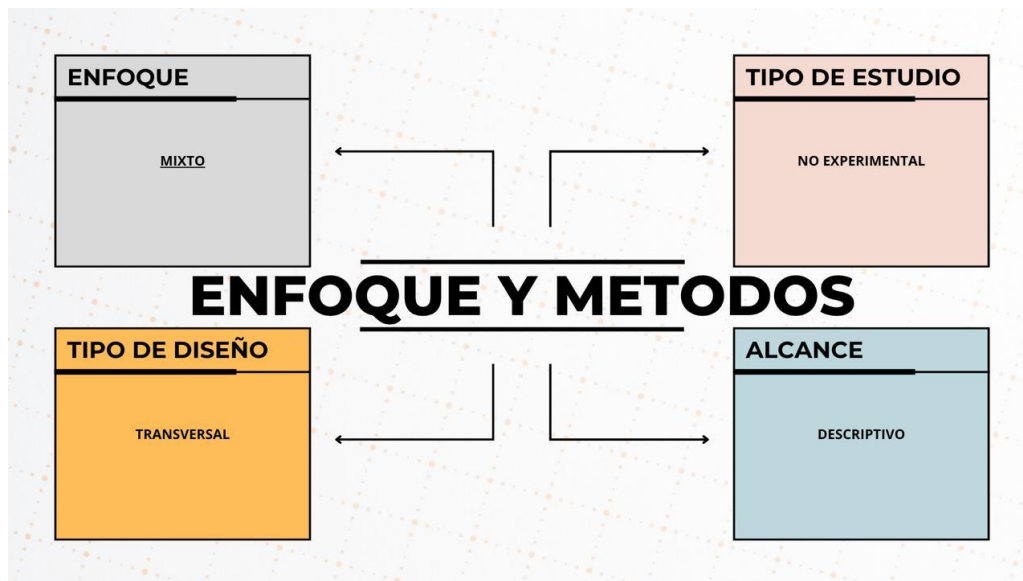


Figura 4 Diagrama de Enfoque y Métodos

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

3.3 DISEÑO DE LA INVESTIGACION

Según Sampieri (2014) Los diseños de investigación transversales recopilan datos en un solo momento único, en nuestra investigación mediremos los tiempos de despacho de mercancías en el día más transitado de la semana y evaluaremos los factores que limitan la eficiencia de los procesos respecto a la agilización de los despachos. Vamos a describir las variables y analizar su interrelación en el día que haremos la recolección de los datos. Por ello utilizaremos el diseño no experimental-transversal, debido a que no se manipulará variables en la recolección de datos en el tiempo que se realizará el mismo.

POBLACION

Iniciaremos abordando el termino de Población o universo que Sampieri lo define como el conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones. (2014)

A fin de identificar los procesos que hacen lento el paso de frontera por los PFI, la población a estudiar comprende las autoridades que ejercen funciones en los PFI, los pilotos de los medios de transporte, Federación de Agencias Aduaneras (FENADUANA), Consejo

Hondureño de la Empresa Privada de Honduras (COHEPH).

POBLACION

Tabla 2 Población

Descripción	Total Población
Funcionarios que ejercen funciones en los PFI	70
Federación de Agencias Aduaneras (FENADUNAH),	1
Consejo Hondureño de la Empresa Privada de Honduras (COHEPH).	1
Pilotos de los medios de transporte (Promedio día más concurrido)	550
Transportistas Catrachos	1
Total Población	623

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

3.3.1 MUESTRA

La muestra es en síntesis un subgrupo de la población. Dice Sampieri que usualmente escuchamos hablar de muestras al azar, aleatorias, representativas con poca seriedad a los resultados, realmente pocas veces es posible medir a toda la población por lo que seleccionamos una muestra y pretendemos que este subconjunto sea un reflejo fiel del conjunto de la población. (2014)

El tipo de muestra que se utilizara en este estudio es No Probabilístico o dirigida por conveniencia ya que se eligen los participantes disponibles, es decir una muestra autoseleccionada, a criterio del investigador por accesibilidad a cierta población propuesta como participante en el presente estudio que respondan activamente. Recordemos que es un estudio con un diseño de investigación no experimental-transversal y un enfoque mixto (cualitativo-cuantitativo) sacando datos de experiencias de los pilotos agentes aduaneros e importador para una investigación más precisa.

3.3.2 TECNICAS DE MUESTREO

Para seleccionar la muestra se utilizará una técnica de muestreo no probabilístico por conveniencia, el cual será realizado por medio de un cuestionario aplicado al Puesto Fronterizo Integrado de Corinto, ya que son los que nos apoyaran para la recolección de la información y así obtener un resultado viable para la investigación.

3.4 TECNICAS, INSTRUMENTOS Y PROCEDIMIENTOS APLICADOS

TECNICAS

INSTRUMENTOS

Los instrumentos que se utilizara en esta investigación serán las encuestas, entrevistas y el método de medición de tiempos el cual se realizara través de una Ficha Observacional con una Bitácora, elementos necesarios para complementar la recopilación de datos y realizar un análisis que nos permita identificar oportunidades de mejora en la gestión operativa en el PFI y proponer posibles acciones para ser más eficientes los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto

3.5 FUENTES DE INFORMACION

Según la metodología de investigación de Hernández Sampieri, las fuentes de información son todos los recursos, objetos, personas, registros o fenómenos de los cuales el investigador obtiene datos necesarios para dar respuesta a su problema de investigación. (Hernandez Sampieri; Fernandez-Collado, Baptista Lucio, 2014)

FUENTES PRIMARIAS

Las Fuentes Primarias según Hernández Sampieri, son datos de información obtenidos directamente de la realidad por el investigador, es decir datos que provienen de primera mano que no han sido modificados por otros autores y son datos específicos para los objetivos del estudio. (Hernandez Sampieri; Fernandez-Collado, Baptista Lucio, 2014)

Esta investigación se trabajó con Entrevistas vía Zoom a Funcionarios, Agentes Aduaneros e Importadores. Se aplicó encuestas a los pilotos que transitaron el jueves 13 de noviembre del 2025 en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto en Omoa Cortes, se elaboró ficha observacional con bitácora para medir los tiempos de despacho en los procesos que se operan en los módulos de Centro de Facilitación al Comercio del Puesto Fronterizo Integrado, se obtuvieron fotografías que sustentan y aportan validez a la investigación.

3.5.1 FUENTES SECUNDARIAS

Las Fuentes secundarias según Sampieri son materiales que no presentan información que no proviene directamente del fenómeno estudiado sino que analiza, recolecta, interpreta datos provenientes de fuentes primarias ósea de información ya existente elaborada por terceros. (Hernandez Sampieri; Fernandez-Collado, Baptista Lucio, 2014)

Dentro de las fuentes secundarias en la investigación se contó con libros, manuales técnicos, estudios relacionados con tiempos de despacho, tesis de otros autores, CRAI, Diario La Gaceta Reglamentos y Normativa Regionales.

CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y ANALISIS

4.1 INFORME DE PROCESO DE RECOLECCION DE DATOS

Para iniciar este capítulo vamos a recordar la definición de un enfoque mixto ya que nuestra investigación aplica este mismo. El enfoque mixto es un proceso que recolecta, analiza y vincula datos cuantitativos y cualitativos en un mismo estudio como es nuestro caso para responder el planteamiento del problema (Hernandez Sampieri; Fernandez-Collado, Baptista Lucio, 2014) Ambos enfoques nos darán respuestas a las distintas preguntas de investigación planteadas en este estudio.

En este capítulo presentamos los resultados obtenidos en los instrumentos y técnicas de recolección de datos de ambos enfoques es decir mixto(Cuantitativo-Cualitativo). Para aplicación del enfoque cuantitativo se realizó una encuesta a los pilotos que transitaban el jueves 13 de septiembre por el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto en Omoa Cortes.

Sin embargo, para complementar y fortalecer la investigación se entrevistó a ciertos factores claves en el escenario de operatividad de un Puesto fronterizo, se aplicaron entrevistas con preguntas abiertas vía zoom cada sesión a 2 funcionarios del Puesto Fronterizo, de igual manera se entrevistó a 2 representantes de agencia aduaneras que operan en ese PFI, estos son los que gestionan cada importación y exportación que transita por el Puesto Fronterizo.

También utilizamos fichas de observación empleando una bitácora para medir los tiempos de despacho delimitando solo las operaciones que se atienden en los módulos de Facilitación al Comercio del Puesto Fronterizo. El 70% de unidades que ingresan por ambos lados Honduras-Guatemala son de operaciones ágiles como FYDUCA, Tránsitos Comunitarios y unidades vacías. Cabe mencionar que otro proceso ágil son las DUCAS Anticipadas, pero esas se ven en los

módulos de ingresos de ambos países y no en los módulos de Facilitación al comercio.

Instrumento 1: ENCUESTA

Para la recolección de información se elaboró un cuestionario tipo Likert con 14 preguntas que están enfocadas en obtener datos de las variables obtenidas y sacar información que nos aporte respuesta a las preguntas de investigación. Se coordinó una visita al Puesto Fronterizo el día jueves 13 de noviembre del presente año, se lograron levantar 50 encuestas a los pilotos que transitaron de 8am a 6pm en la fila de ambos lados de la frontera (Guatemala-Honduras) y pilotos que estaban dentro de la zona primaria de la aduana La cual el 100% de los encuestados dieron respuesta con el propósito de conocer la eficiencia operativa en el puesto fronterizo a que barreras se enfrentan para despachar y conocer aspectos a mejorar.

Instrumento 2: Entrevista

Para complementar la información y sumergirnos más en lograr los objetivos de la investigación se formularon 3 entrevistas a actores claves en los procesos aduaneros que se operan en la aduana con interrogantes direccionadas a las responsabilidades y actividades que juegan cada sector en este escenario de operaciones en el puesto fronterizo. Se entrevistarán 2 personas por cada sector. Los sectores que tienen participación son:

- Sector-Funcionarios activos del PFI
- Sector-Agentes Aduaneros (Representante de Agencia Aduanera que brinda servicios en Corinto)
- Sector-Importador

Instrumento 3: Ficha Observacional

Utilizamos esta ficha observacional para medir los tiempos del proceso de despacho a través de una bitácora de tiempos, esta será paso por paso desde su ingreso a la aduana el tiempo que dura su paso por migración de ambos países y la operación por los funcionarios del SAR si es FYDUCA o la operación de transito comunitario por los analistas de aforo y despacho de Aduanas Honduras si va con destino a Honduras y si el destino es Guatemala ambas operaciones la ve el técnico de

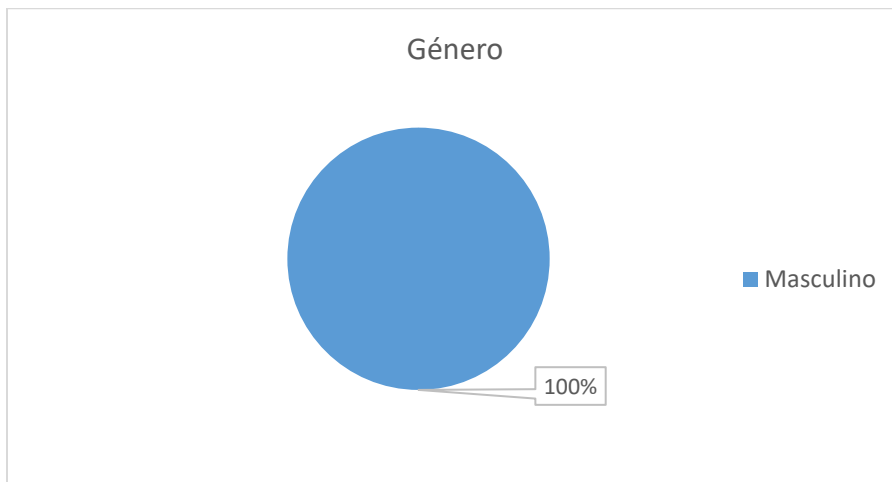
aduanas de la SAT con destino a Guatemala hasta su salida del recinto aduanero

4.2 RESULTADOS Y ANALISIS DE LAS TECNICAS APLICADAS

4.2.1 RESULTADOS CUANTITATIVOS

Instrumento 1: CUESTIONARIO, A continuación, se presentan los resultados de nuestro instrumento utilizado aplicado a los pilotos que transitaron el jueves 13 de noviembre por el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto en Omoa Cortes.

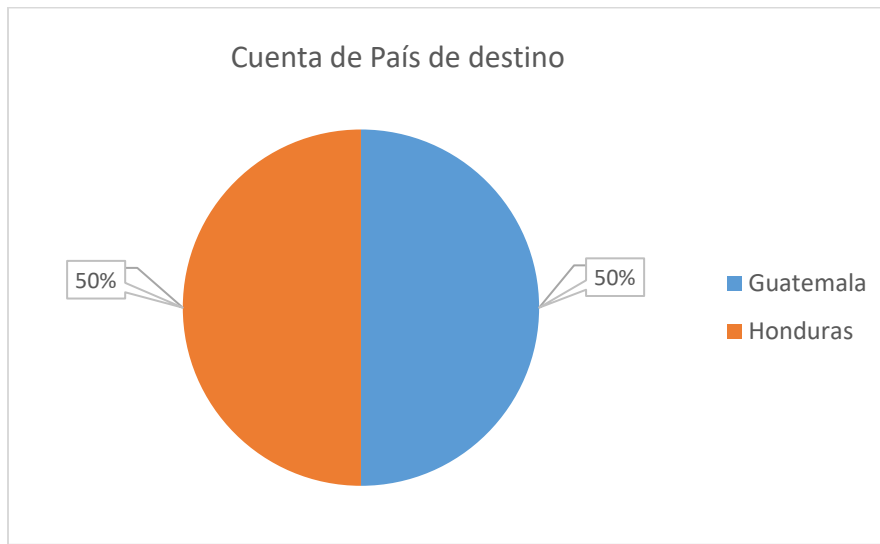
Figura 5 Sexo



Fuente (J. Murillo,2025)

El 100% de los encuestados (pilotos) fueron del sexo masculino. El sector transporte de carga pesada es decir pilotos o como les suelen llamar rastrosos son hombres es contada la mujer que conduce un furgón. Sin embargo, he visto pilotos femeninos cruzar por las diferentes fronteras en las que he trabajado, pero son contadas y muy conocidas por ser pocas que se dedican a este trabajo etiquetado para Hombres. Durante décadas los trabajos relacionados con conducir vehículos grandes se consideran trabajos masculinos. Este sector ha sido dominado mucho tiempo por hombres, a mi parecer este tema ya es cultural y social. La sociedad tiene muchos estereotipos que deben cambiarse y ser más inclusivos para el sector femenino.

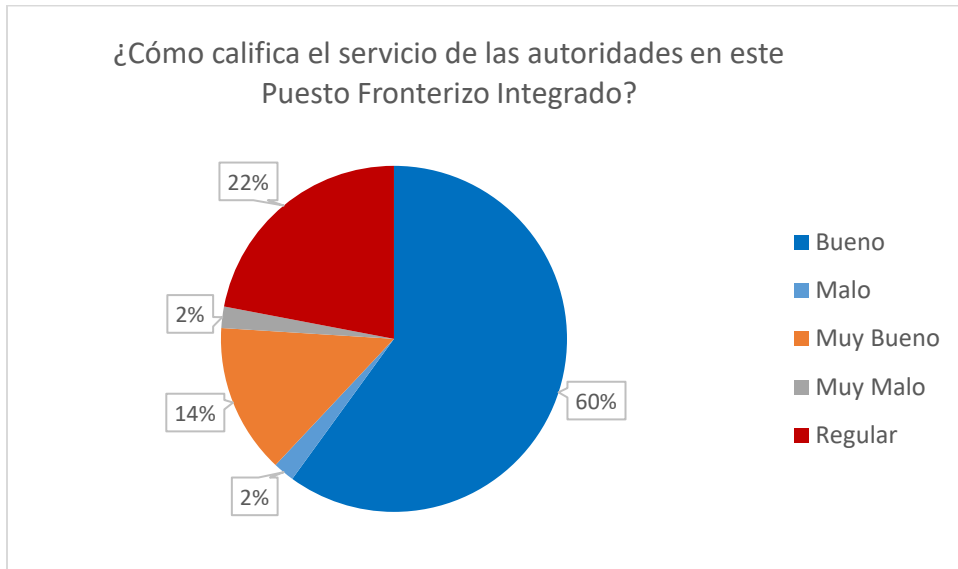
Figura 6 País



Fuente (J. Murillo,2025)

Se aplicaron 50 encuestas en la cual el 50% de las encuestas se les aplicaron a pilotos con destino Honduras y el otro 50% a los pilotos que su destino era Guatemala. Normalmente por este puesto fronterizo transita en su mayoría carga para Honduras y Guatemala, pero también pasan furgones con destino México y contenedores que van a desembarcar a Puerto Barrios y Santo Tomas de Castilla en Guatemala y viceversa contenedores que van a desembarcar a Puerto Cortes. Este PFI es clave para conectar estos 3 puertos marítimos.

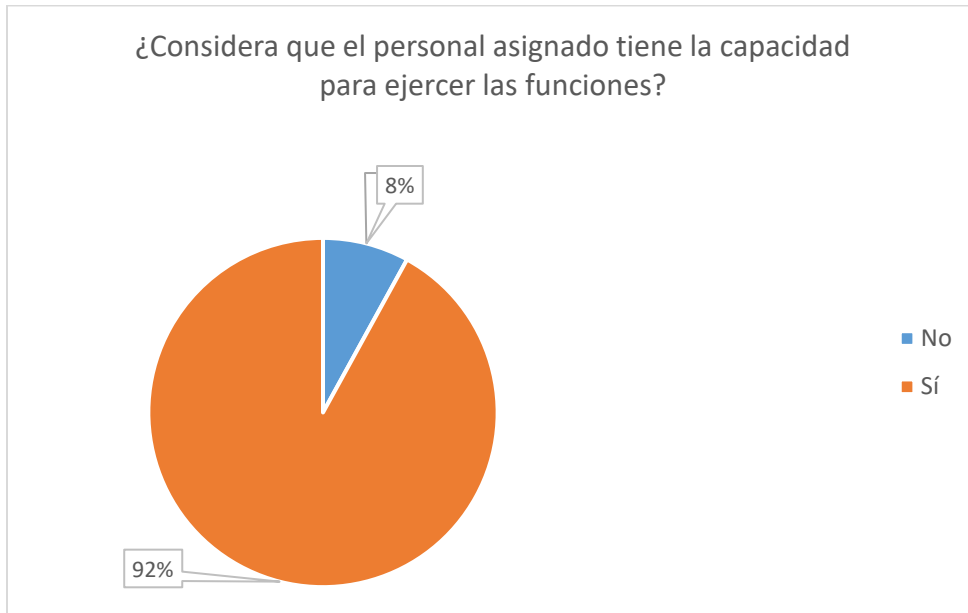
Figura 7 Calificación del Servicio de las Autoridades



Fuente (J. Murillo,2025)

Los pilotos que se abordaron con la encuesta el 60% califica el servicio que brindan las autoridades como Bueno, el 22% lo califica como regular, el 14% como Muy Bueno y el 4% restante lo califica como malo y muy malo. Es satisfactorio que las percepciones de los pilotos están satisfechas con el servicio que les brindan las autoridades. Cabe destacar que los pilotos resaltaron que desde el 2017 han cambiado el servicio más empático, amables y la simpatía no queda atrás. Menos del 30% no están muy contentos, pero queda en evidencia que se está trabajando muy bien se está dando un servicio agradable y el 70% de la población lo ha calificado como satisfecho.

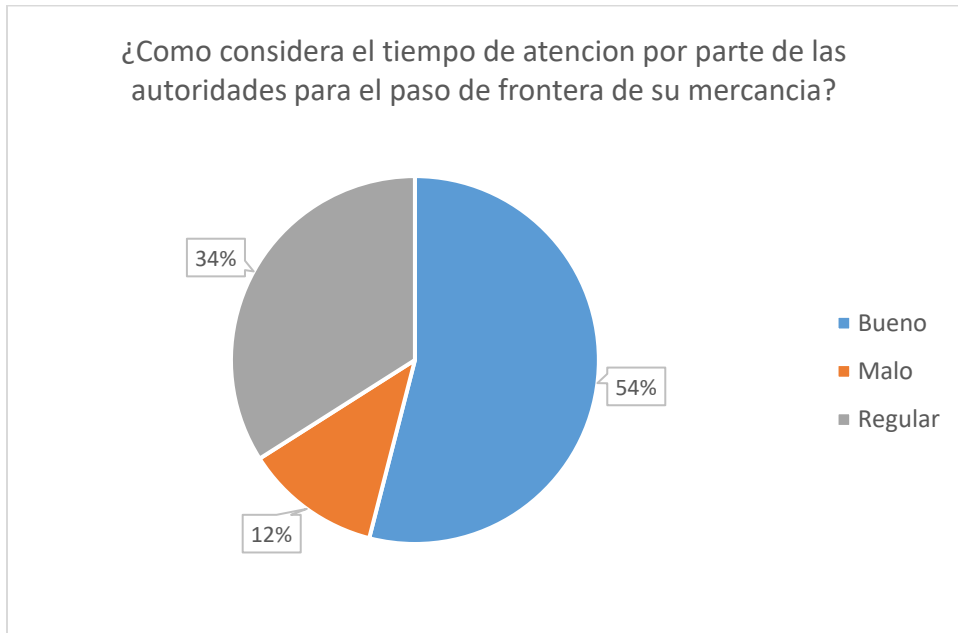
Figura 8 Personal Capaz para ejercer funciones competentes



Fuente (J. Murillo,2025)

En cuanto a considerar que el personal que atiende en el puesto fronterizo es capaz o competente para atender las diferentes operaciones que se atienden en el PFI EL 92% afirma que si es competente el personal de las distintas instituciones. Es satisfactorio saber que solo el 8% están en desacuerdo y piensan que le falta mucho al personal para ofrecer un servicio satisfactorio. En los últimos años cada institución invierte mucho en capacitar y equipar al personal a cargo, otros hasta han logrado la certificación como lo es la SAT Superintendencia Administración Tributaria de Guatemala.

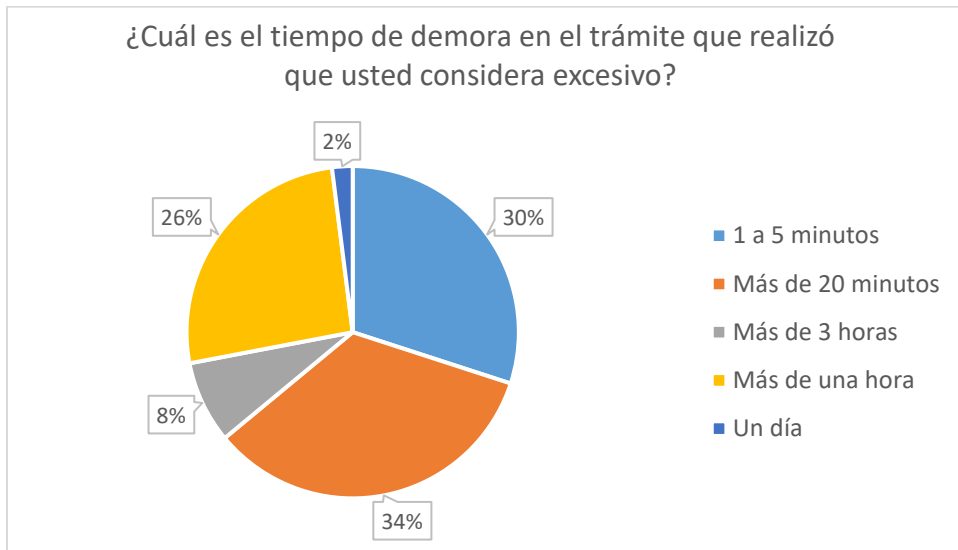
Figura 9 Tiempo de atención para despachar por parte de los funcionarios



Fuente (J. Murillo,2025)

En cuanto al tiempo de atención por parte de las autoridades para el paso de frontera de la mercancía el 54% asegura como Bueno el tiempo que tardan en despachar cada proceso en el Puesto Fronterizo, el 34% lo considera regular se mantienen en él ni bueno ni malo y el 12% definitivamente consideran que es malo el tiempo para despachar la carga. Recordemos que ambas administraciones de aduanas regulan los tiempos para despachar cargas y que circule la fila. En el Puesto Fronterizo hay un coordinador por parte de la Secretaria de Integración Económica Centroamericana (SIECA) para apoyar a la fluidez y ver que se cumpla la agilización propuesta en los planes regionales sobre simplificación y rapidez de procesos integrados en los diferentes regímenes y procesos en la aduana.

Figura 10 Tiempo de demora en el trámite

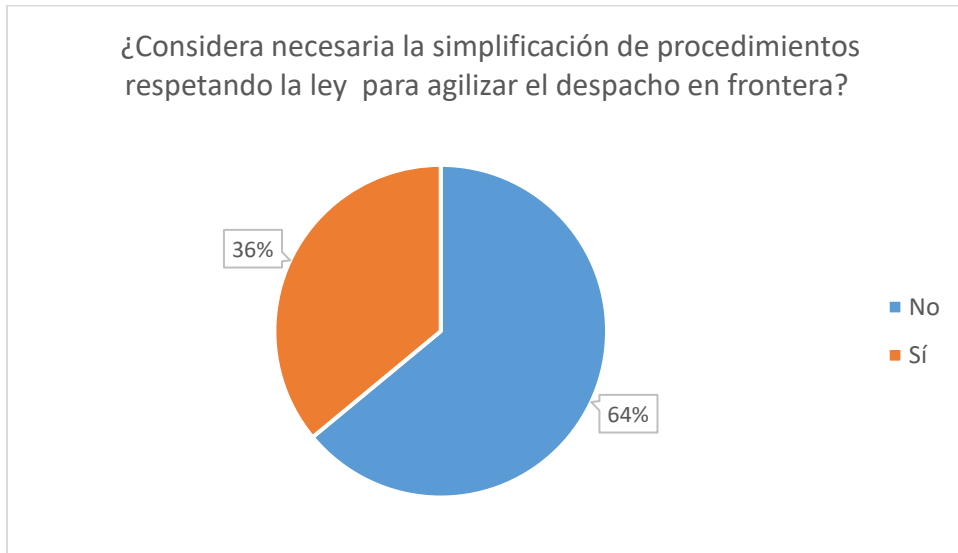


Fuente (J. Murillo,2025)

Según las escalas propuestas en el cuestionario el 34% de pilotos manifiestan que según el trámite con el que opera la carga normalmente se demoran más de 20 minutos en ser despachados, el 30% son despachados en menos de 5 minutos, el 26% son despachados con más de una hora en su trámite y 8% más de 3 horas. Estos pilotos se entrevistaron unos en las filas para su ingreso al puesto fronterizo, otros en los parqueos alternos privados a la espera de su tramitador con la papelería completa para lograr el ingreso a la zona primaria de la aduana.

Y otros pilotos encuestados se encontraban dentro del predio aduanero aparcados a la espera de liberar su carga otros a la espera de su revisión con aduanas o cuarentena y ser despachados. Cabe destacar que ese día estaba full el predio Se anexan fotografías en los anexos sobre la visita de ese día al predio. En la ficha observacional se analiza con bitácora el tiempo promedio de cada proceso aduanero desde su entrada al predio aduanero hasta su salida.

Figura 11 Simplificación de Procedimientos

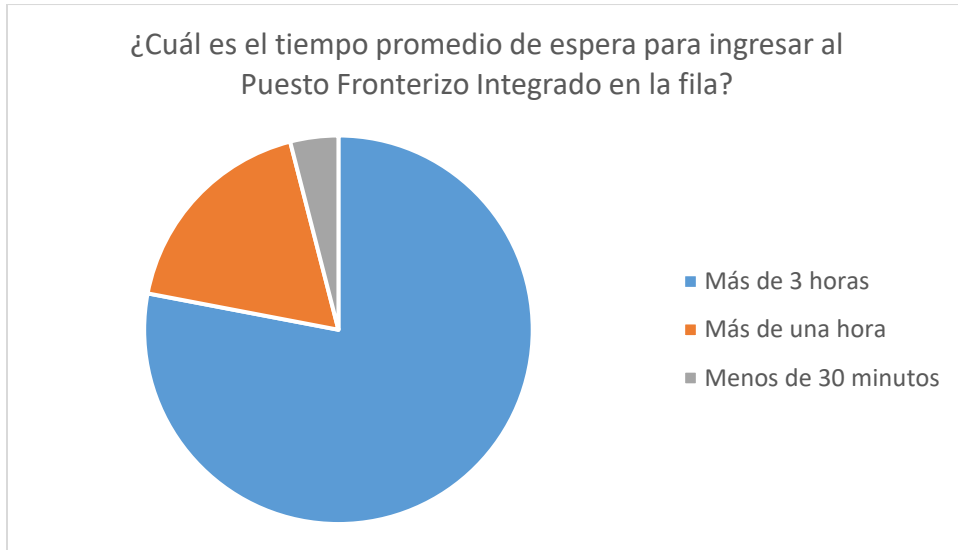


Fuente (J. Murillo,2025)

De acuerdo a los pilotos encuestados el 64% consideran que no es necesario la simplificación de procedimientos de acuerdo a ley para la agilización del despacho de los tramites, manifiestan que ese no es el problema, ellos están satisfechos con el grado de simplificación que han logrado ambas administraciones aduaneras y dan gracias a la contribución de las entidades en facilitar los procesos eliminando lo repetitivo y dejando lo esencial. Ellos aclaman una mejor coordinación y ordenamiento vial en ambos lados ya que siempre hay pilotos desordenados y abusivos que provocan desorden y tráfico en los tramos para ingreso y salida de unidades.

Sin embargo, ha surgido la DUCA-F Anticipada que acelera el paso en la aduana ya que esta declaración se presenta antes de que las mercancías lleguen a la aduana para agilizar el proceso del comercio en Centroamérica Este trámite reduce tiempo de espera en la frontera, es decir libera la saturación de medios concentrados en el predio aduanero del PFI La DUCA-F se emplea para importaciones y exportaciones de mercancías originarias de la región centroamericana. Con esta implementación se espera agilizar el paso de los medios de transporte por el puesto fronterizo, evitar el arribo de las mercancías al PFI previo al cumplimiento de las obligaciones arancelarias y no arancelarias. Reduciendo costos de operación y tiempo de despacho.

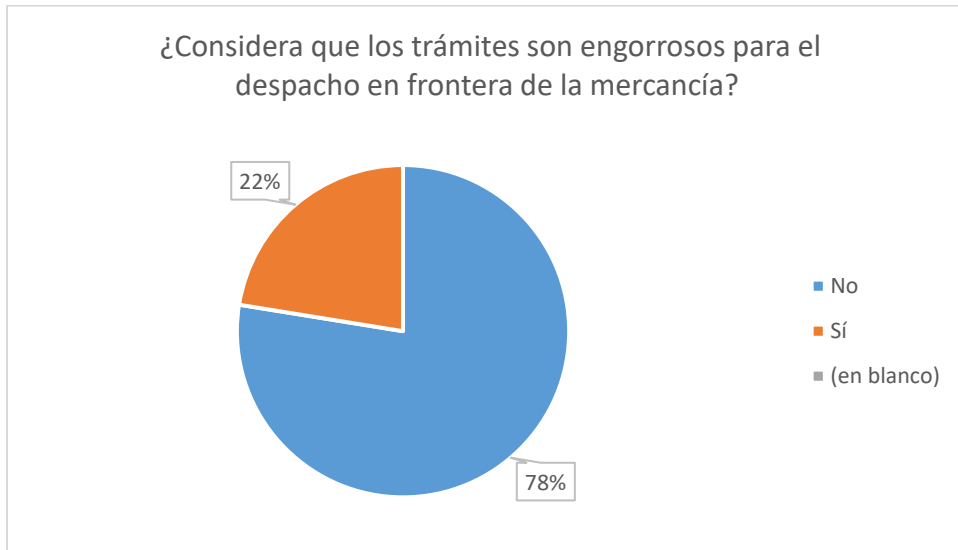
Figura 12 Tiempo promedio de espera para ingresar al PFI



Fuente (J. Murillo,2025)

Según el tiempo promedio de espera para ingresar al Puesto Fronterizo en la fila, el 78% de los pilotos encuestados aseguran que realizan fila para ingresar por más de 3 horas hasta medio día dependiendo del día, otros aseguran que de miércoles a viernes son filas de hasta 3 kilómetros del lado de Guatemala y del lado de honduras 2 a 3 kilómetros. También comentan los pilotos que normalmente las empresas despachan los lunes las cargas de bodega en el sector de Guatemala por ese la carga de afluencia de medios se concentra de miércoles a viernes El 18% manifiesta que se están más de una hora haciendo fila para su ingreso y el 4% menos de una hora para su ingreso. En el día que se visitó si se vio una gran afluencia en la hora de la mañana desde el inicio de la jornada que es a las 5 am hasta las 10 am que culminaron la fila y tipo 3 de la tarde se volvió activar la fila en ambos lados de la aduana, se logró terminar la fila tipo 6:30 de la noche.

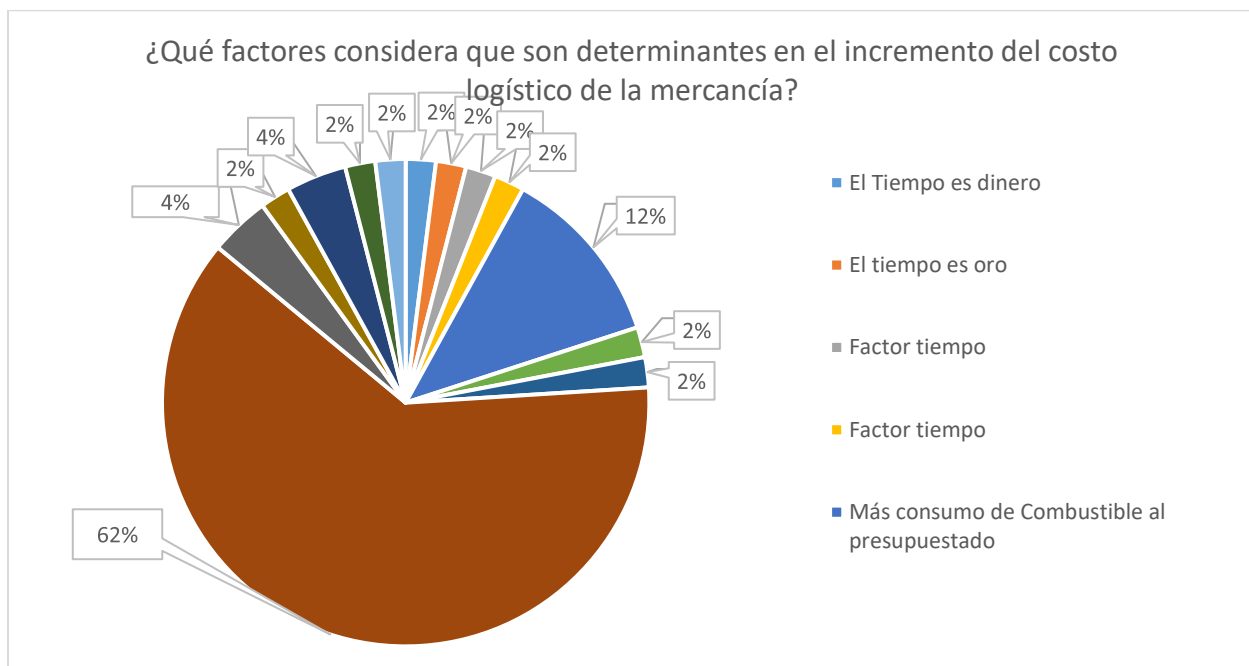
Figura 13 Trámites engorrosos para el despacho



Fuente (J. Murillo,2025)

Según el 78% de los pilotos encuestados afirman que los tramites No son engorrosos para el despacho en frontera de sus cargas. El 22% afirman que si son engorrosos y deben ser más prácticos y rápidos. Cabe destacar que la administración Aduanera de Honduras ha apostado e invertido en diversas medidas en los últimos años para agilizar y simplificar procesos a través de plataformas como PACIEX (Una plataforma de comercio exterior) que permite gestionar tramites en línea. Se han simplificado procedimientos reduciendo requisitos y automatizando procesos para ciertos regímenes. Aplicando controles basados en gestión de riesgo que esto permite que cargas de bajo riesgo pasen más rápido. Fortalecimiento los sistemas de trazabilidad y mejorando los mecanismos de fiscalización sin afectar la fluidez.

Figura 14 Factores determinantes en el costo logístico



Fuente (J. Murillo,2025)

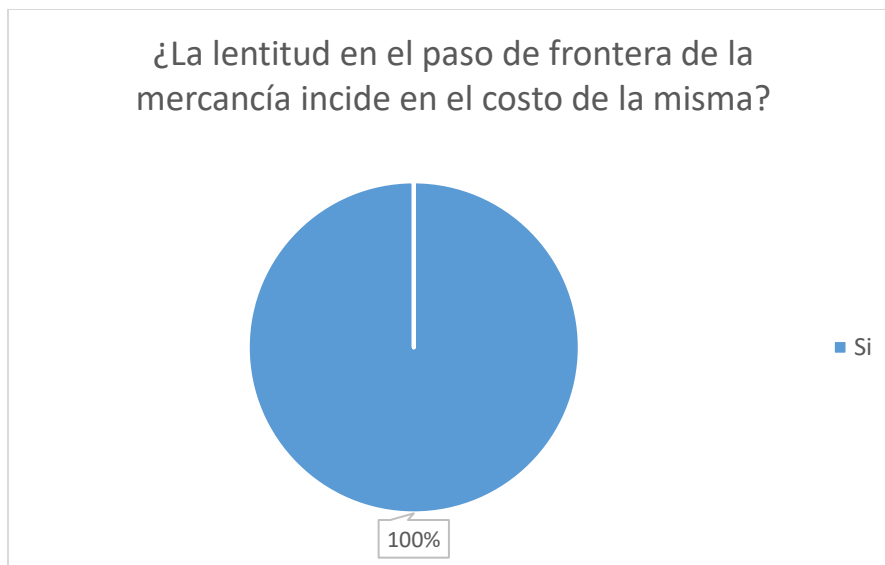
De acuerdo a la interrogante planteada ¿Qué factores considera que son determinantes en el incremento del costo logístico de la mercancía?, Se dieron 5 opciones en la cual el 62% indicó que el principal factor determinante que afecta el bolsillo es que debido al tiempo perdido en espera en el puesto fronterizo los pilotos deben re planificar las siguientes rutas que tienen pendientes o reprogramar esos viajes de otros clientes y claro un atraso en las entregas por parte del importador, el 12% opina que se consume más combustible al presupuestado más si es producto refrigerado que deben abastecer el motos del cabezal y el motor del contenedor con sistema de refrigeración en caso de que lleven producto perecedero como ciertas frutas lácteos, embutidos, carnes y hortalizas.

El 4% opto por deterioro o pérdida del producto los pilotos que cargan producto perecedero como guineo verde, melón y sandía que son productos que abastecen la central de

abasto de San Pedro Sula según los pilotos encuestados en las cuales por el clima soleado y largas filas de espera para ingresar a la aduana han tenido pérdidas parciales de lo que va expuesto al sol tocando el bolsillo del importador o a veces del productor depende de lo pactado en la negociación.

El 26% restante optaron por la opción otros declarando estas afirmaciones (¡Tiempo Perdido!, ¡Tiempo es Oro!, ¡Factor Tiempo!, ¡Nos afecta el Tiempo!, ¡Tiempo valioso!, ¡Tiempo es dinero!, ¡Se pierde tiempo, combustible y dinero en la fila!, ¡Tiempo Valioso!, ¡Nos perjudica el Tiempo!) como ven el factor tiempo es lo que más lamentan los pilotos encuestados para el ingreso al puesto fronterizo surge desesperación, frustración que hasta forman 2 a 3 filas por la desesperación y saturan ciertos tramos bloqueando ambos carriles y provocando caos por ello recalcan la necesidad de un responsable de orden vial para evitar estos momentos caóticos en ambos lados del Puesto Fronterizo.

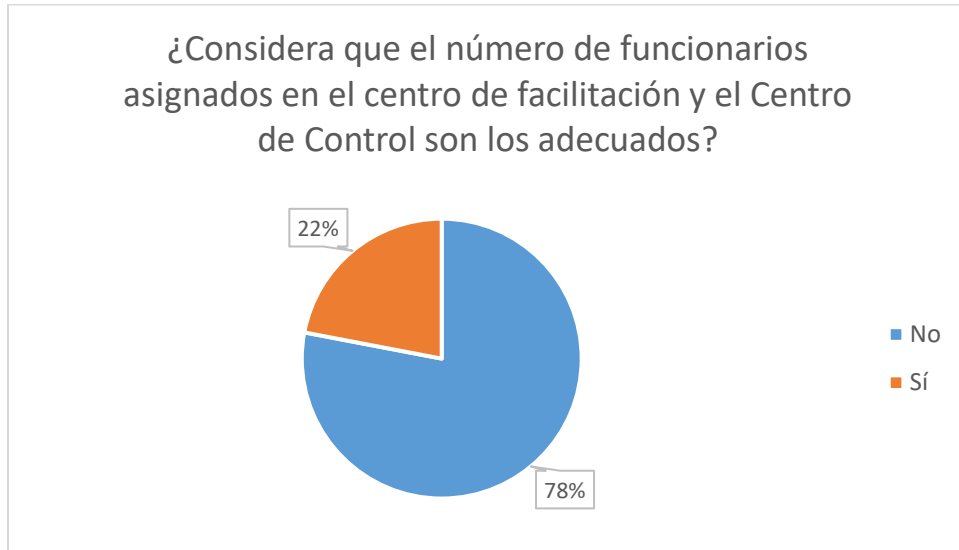
Figura 15 Lentitud en el paso de frontera incide en el costo



Fuente (J. Murillo,2025)

Según la interrogante ¿La lentitud en el paso de frontera de la mercancía incide en el costo de la misma?, el 100% de los pilotos afirman que definitivamente la lentitud en el paso de frontera golpea la bolsa en la cadena logística de transporte y afecta la cadena de distribución de sumisitos al consumidor final que recae en cierto modo.

Figura 16 Funcionarios asignados en el Centro de Facilitación al Comercio y Centro de Control



Fuente (J. Murillo,2025)

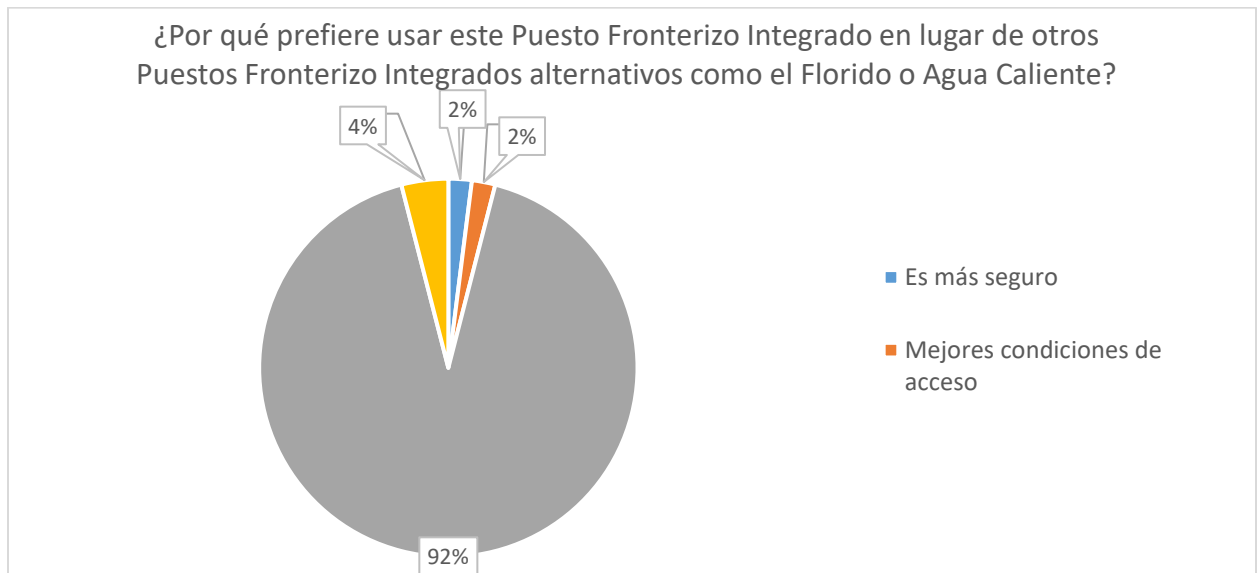
Según la pregunta, ¿Considera que el número de funcionarios asignados en el Centro de Facilitación y el Centro de Control son los adecuados?, el 78% no está de acuerdo con la cantidad de personal asignado en los diferentes puestos de servicio, recalcan los pilotos que en los módulos de Centro de Facilitación en el cual este Puesto Fronterizo tiene 2 módulos para atender a los pilotos con tránsitos comunitarios DUCA Anticipadas con selectivo verde, FYDUCAS y unidades vacías aseguran que Migración Honduras y Guatemala solo asignan una persona para atender entradas y salidas al mismo tiempo en el cual el inspector de migración de honduras debe moverse de la ventanilla de entrada a la de salida y atender ambos puestos.

Recalcando que el proceso migratorio con Honduras tarda más que el proceso migratorio con autoridades guatemaltecas (Proceso Migratorio Honduras 3 a 5 minutos ya que toman huella foto y consultan dirección de destino y teléfono mientras que el Proceso Migratorio con Guatemala dura menos de un minuto ya que tienen un sistema integrado más ágil solo pasan el dpi por un lector y es despachado)

Para entradas y salidas es el mismo proceso y solo atiende un funcionario de Migración

Honduras y uno de Migración Guatemala El SAR (Servicio Administración de Rentas) Aduanas Honduras y SAT (Superintendencia administración Tributaria de Guatemala) tiene el personal acorde al proceso. La carga de DUCAS-F con selectivo rojo y tramites con regímenes especiales en el Centro de Control ha incrementado grandemente en los últimos años ha crecido el volumen de trabajo. En anexos se documentan imágenes del predio lleno a la espera de inspecciones, revisiones de selectivo rojo de importaciones y exportaciones de ambos países.

Figura 17 Preferencia de utilizar el Puesto Fronterizo



Fuente (J. Murillo,2025)

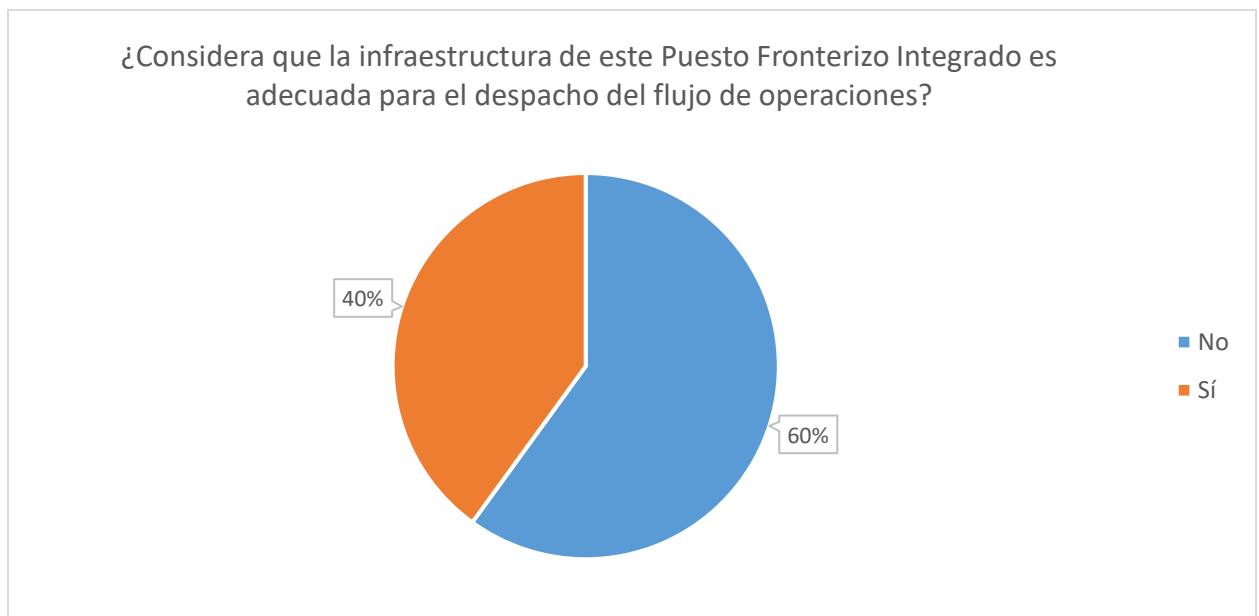
En cuanto a la preferencia de usar este puesto fronterizo integrado en lugar de otros PFI alternos como PFI El Florido en Copan y Agua Caliente en Ocotepeque, el 92% de los pilotos encuestados manifiestan uniformemente que cada empresa ya tiene trazada su ruta logística estratégica en la cual esta aduana favorece un tramo más lineal y con vías superiores a las calles de el florido o agua caliente que es una ruta de mucha subida rutas inclinadas y de curvas que llevan más tiempo en llegar a la bodega del cliente.

La ruta De corinto es más cercana a la ciudad industrial de San Pedro Sula y demás ciudades del litoral atlántico en la cual esta ruta no presenta atrasos y es de mejor conexión entre ciudad de Guatemala, Choloma Progreso y San Pedro Sula. Cabe mencionar que esta respuesta la dio cada piloto y tuvo el error de no haberla pensado y ubicarla como opción en las múltiples

opciones de forma que la reemplacé por la opción “POR COSTUMBRE”.

El 4% de los pilotos aseguran que se ahorra tiempo las otras rutas alternas de los otros puestos fronterizos se demoran más por atrasos en tramos con reparaciones carreteras y calles con curvas y cuestas no convenientes con el tiempo a llegar al destino. El otro 4% asegura la cercanía del PFI con la bodega del cliente y mejores condiciones de acceso ofrece esta ruta.

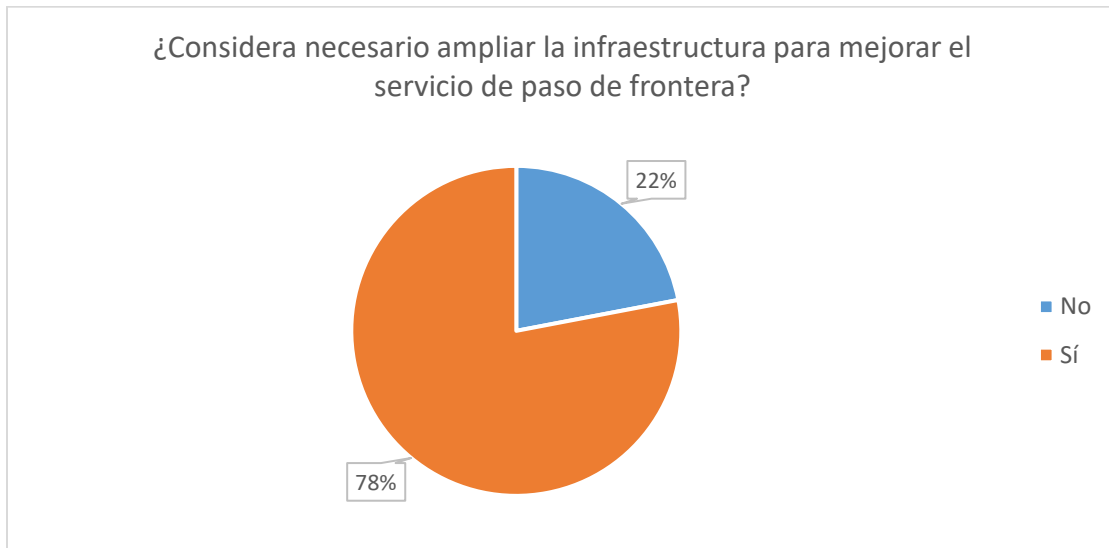
Figura 18 Infraestructura del Puesto Fronterizo



Fuente (J. Murillo,2025)

Según la interrogante, ¿Considera que la infraestructura de este puesto fronterizo es adecuada para el despacho del flujo de operaciones?, el 60% de los pilotos consideran que la infraestructura del puesto fronterizo no es la adecuada de acuerdo al volumen de crecimiento de medios, ellos afirman que ese predio pasa lleno de unidades y que el área de revisión e inspección solo se pueden pegar 3 furgones o camiones y el volumen de operaciones a revisar son más. Los días más transitados pasa saturado de furgones a la espera de terminar el proceso y ser despachados.

Figura 19 Ampliación de la Infraestructura del Puesto Fronterizo



Fuente (J. Murillo,2025)

EL 78% de los pilotos considera necesario ampliar la infraestructura para mejorar el servicio de paso de frontera el volumen de medios con procesos aduaneros y tributarios ha crecido en los últimos años la integración profunda en el marco de la unión aduanera ha impulsado a crecer el intercambio comercial entre ambos países y con los aportes que han contribuido en simplificación y agilización de procesos el comercio ahora es más dinámico y ha crecido considerablemente por ello es necesario más parqueos disponibles dentro del recinto y más grande la zona de inspección para descargas las DUCAS con selectivo rojo o que necesitan inspección cuarentenaria los espacios en la oficina necesitan un reordenamiento y amplitud para ampliar los equipos que atienden al usuario de las distintas instituciones para poder sacar el volumen de trámites que va creciendo día con día por ser un puesto con mucha afluencia de medios y atractiva por el importador para nacionalizar o transitar su carga.

Figura 20 Construcción de un Tercer módulo de Centro de Facilitación



Fuente (J. Murillo,2025)

El 98% de la población encuestada sueña y ven como una solución para agilizar el despacho del gran volumen de medios de transporte que se atienden diariamente en el puesto fronterizo con la construcción de un tercer módulo de facilitación al comercio, un módulo donde se atiendan vacíos carga con fyduca, tránsitos comunitarios que ayude a desahogar la fila Muchos la comparan con el puesto fronterizo del Amatillo que tiene 5 carriles con 10 cabinas 5 para tramite migratorio de los pilotos y seguido de las 5 para atender tránsitos y fyduca procedentes de Guatemala y viceversa en la cual con 5 módulos desahogan las largas filas que se articulan en la aduana el amatillo que siempre ha sido una aduana problema por la carga de medios que transitan por ese puesto fronterizo.

4.2.2 ANÁLISIS CUALITATIVO

Tabla 3 Entrevista con Funcionarios que han desempeñado en el PFI Corinto

Pregunta	Respuesta Lic. Herrera	Respuesta Administrador GT	Análisis
<p>¿Actualmente usted considera que el flujo de carga a aumentado o disminuido en el PFI?</p>	<p>(2:36) “Pues es el puesto fronterizo modelo y la operatividad que tiene es bastante grande, son 750 medios de transporte diarios prácticamente y en un día bajo pues de 350 a 400 medios de transporte.”</p>	<p>(00:42)” Es muy elevado. De acuerdo a otros años ha ido como creciendo”</p>	<p>Ambos funcionarios manifiestan que este Puesto Fronterizo va creciendo constantemente en los últimos años. Las estadísticas que nos dio la Lic. Herrera sobre la magnitud de unidades de transporte que transitan por esta frontera es muy grande y aseguran que cada día llegan nuevos importadores. Definitivamente se está convirtiendo en la aduana principal con Guatemala.</p>
<p>Desde su punto de vista ¿cómo ve el proceso de despacho que se ejecuta actualmente?</p>	<p>(07:20) “las instituciones trabajan diariamente para ver de qué manera podemos ir simplificando procesos, apoyando cada vez más a la facilitación del comercio. Y con todo este, desde el tiempo que yo he estado, o sea, imagínese, tenemos ahora como obligatoria la declaración anticipada. Tenemos desde el año pasado aduanas sin papeles.”</p> <p>(08:00) “También tenemos que el manifiesto lo generan el mismo transportista, el manifiesto que es la base para cualquier declaración. Entonces, esto más bien anima, anima, ¿verdad?, al</p>	<p>(01:00) “Se hace lo posible en que sea más ágil el despacho.”</p>	<p>Ambas autoridades están de acuerdo que las instituciones están trabajando por la simplificación y agilización de los tramites. La Lic. Herrera nos mencionó algunas operaciones que las han simplificado y adaptado a la agilización del comercio y esto nos satisface ya que nos damos cuenta que las autoridades están trabajando por la facilidad y simplificación</p>

	<p>importador, al exportador, que los procesos cada vez son más cortos en los puestos fronterizos.”</p>		<p>de procesos para satisfacción del operador económico.</p> <p>La declaración Anticipada a llegado acortar los tiempos de despacho porque ya el proceso de pago de impuestos selectivo ya está procesado y listo para que el medio arribe el puesto fronterizo y dependiendo del selectivo que son los mecanismos de control de riesgo. De acuerdo al selectivo si es verde es despacho inmediato y si es amarillo lleva revisión documental o rojo ya lleva revisión física entonces ya son procesos con mayor tiempo en la aduana.</p>
<p>¿Considera que el personal y los recursos disponibles son suficientes para la demanda actual de carga en el PFI?</p>	<p>(17:34) “En el tema del recurso humano, lo que afecta no es la cantidad de personal. Lo que afecta definitivamente es la responsabilidad, la honestidad, la eficiencia con la que usted haga una labor. Porque yo he conocido oficiales de aduana que pueden tener</p>	<p>(01:38) Bueno, es bastante irregular aquí.</p> <p>(02:12) No es tan necesario porque en ocasiones sólo se cubre un módulo y se descubre otro de otras instituciones.</p> <p>Como le indico, SAT sí tiene su personal suficiente, a no ser a la hora de cena, que dejamos descubierto un módulo 45 minutos nada más</p> <p>(01:42) Le voy a hablar como un país de Guatemala. El personal cubrimos todas las áreas, pero lo que aquí no</p>	<p>Para la Lic. Herrera ve como problema la falta de capacitación en los analistas de despacho de Aduanas Honduras Recalca que saben la teoría, pero las prácticas no están preparadas y eso provoca retrasos en los módulos ágiles de facilitación porque están inseguros de lo que están haciendo y consultan mucho al personal viejo con experiencia. Entonces en</p>

	<p>45, 30, 20, 15</p> <p>declaraciones de importación y le prometo que se la sacan toda esa carga de trabajo en horas.</p> <p>Y bien elaborados sus inventarios, bien elaborado su proceso de inspección, bien realizadas sus consultas a los departamentos correspondientes. La falla que tenemos, y se lo digo porque lo he visto, es que el personal que tiene aduana no está capacitado. El personal de aduana no conoce lo que está haciendo. Y se lo digo con base y fundamento que no conocen porque aquí nos ha pasado que el funcionario se sale de la caseta para irle a preguntar al otro de la otra caseta qué es lo que debería hacer en esa declaración. Y mientras tanto, la fila de medios de transporte está detenida. Y mucho personal nuevo. Es demasiado personal nuevo. Entonces, las capacitaciones que le dan actualmente son virtuales. Ellos no necesitan una capacitación virtual. Ellos no necesitan que usted le diga qué es una declaración, qué es una DUCA. Ellos no necesitan que le diga qué es una DUCA-F, qué es una DUCA-T. Porque le prometo que lo saben, eso sí lo saben. Ellos lo que necesitan es práctica en otros temas. ¿Qué hago cuando yo encuentro un sobrante de</p>	<p>es muy funcional es la energía eléctrica. A cada rato se nos va la luz.</p> <p>(01:54)Tenemos bastante deficiencia en la luz eléctrica del lado de Honduras.</p>	<p>este punto un detonante al agilizar los procesos es el personal nuevo no capacitado al punto de poder atender con compromiso responsabilidad y ágilmente al usuario.</p> <p>Mientras que el administrador interno de la Superintendencia de administración tributaria de Guatemala SAT no ve problema en su personal asegura que tiene el necesario y es funcional para cubrir todas las actividades y los puestos en el PFI. Pero destaco un gran problema con la intermitencia de la energía eléctrica comenta que muchos apagones les afecta y provoca a veces demoras por ese factor.</p> <p>Es curioso comparar ambos personales de aduanas de Honduras y Guatemala, nos quedamos atrás por falta de contratación de personal capacitado con formación académica en la materia, estos son los resultados de contrataciones por fines políticos que llevan a empeorar la atención a los</p>
--	--	---	--

	<p>mercancía, un faltante de mercancía? ¿Qué hago cuando yo encuentro que la mercancía que me están declarando es banano y lo que encontré fueron manzanas? ¿Qué hago cuando la mitad del medio de transporte me dicen que son escobas y la otra mitad es toalla húmeda? ¿A qué institución debo acudir? ¿Qué permisos debo solicitar? ¿Qué es lo que debo de hacer en el sistema para realizar un ajuste? ¿Qué es lo que debo de hacer en el sistema para aplicar una sanción? ¿Qué es lo que debo de hacer en el sistema para poder nacionalizar una mercancía de menor valor de 500 dólares? ¿Y qué es lo que debo de realizar al usuario cuando trae mercancías menores a los 1.000 dólares?</p> <p>Falta capacitación. Falta mucha capacitación. Sí, falta mucha capacitación práctica.”</p>		<p>usuarios en estos Puestos fronterizos.</p> <p>La coordinadora destaco valores como responsabilidad, honestidad y pues la eficiencia no es un valor pero son cualidades que todo funcionario comprometido al servicio satisfactorio del usuario debe ponerlo en práctica y ser ejemplar en la administración.</p>
<p>¿Ha percibido dificultades en cuanto a la coordinación entre instituciones para actividades relacionadas al despacho de los usuarios? Señale cuáles.</p>	<p>(21:46) “Fíjense que eso siempre va a ser difícil.”</p> <p>(22:57) “es bien difícil coordinar por las responsabilidades y por la cantidad de trabajo que podemos experimentar en un día determinado. No le digo que no se da. Claro que se dan las inspecciones conjuntas. Se dan inspecciones conjuntas con policías, se dan inspecciones conjuntas con aduana con el ARSA, aduana con cuarentena, pero también hay muchas</p>	<p>(02:50) Estamos, íbamos de la mano, respetamos cada uno el trabajo de cada institución.</p> <p>¿Y en las revisiones? (03:00) Sí, son en conjuntas.</p>	<p>El administrador de Guatemala califico la coordinación de instituciones como buena porque dice que van de la mano, respetan los tempos y el trabajo de las demás instituciones se mantienen el margen con este tema.</p> <p>La Lic. Herrera si lo ve como un problema no grave porque si se coordinan en ocasiones, pero no al máximo. A veces no se</p>

	<p>ocasiones en que realmente no se pueden poner de acuerdo y va primero uno y después el otro y eso significa un atraso.”</p>		<p>logra coordinar y provocan retrasos en los despachos de las cargas por lo tanto el predio del PFI se llena de camiones y se convierte un problema para la aduana.</p> <p>Se necesita un plan de coordinación entre instituciones para acordar actividades conjuntas y lograr despachar la carga sin pérdidas de tiempo muerto.</p>
<p>¿Qué tareas en los procesos aduaneros requieren más tiempo del esperado?</p>		<p>(03:16) No es que lleve más tiempo, sino según el color del selectivo.</p> <p>Como tenemos dos colores de selectivo, cuando hablamos de Ducas, como de Ducas está la Duca y la Duca B. Pero cuando hay un selectivo rojo, es donde se demora un poquito más. Derivado que ahí sí se tiene que hacer una revisión bien minuciosa, tanto en papeles como física. ¿En Guatemala no existe selectivo amarillo? No, solo dos, verde o rojo</p>	<p>La Lic. Herrera como es coordinadora por parte de la Secretaria Integración Económica Centroamericana (SIECA) en la cual sus responsabilidades son coordinar y ver el funcionamiento correcto de las instituciones, gestionar las necesidades del PFI entre otras no nos puede dar información porque no está en sus deberes los procesos.</p> <p>El Administrador de Guatemala nos asegura que de acuerdo al selectivo que es un sistema de riesgo en las cuales el selectivo verde es despacho inmediato es decir se despacha en el momento y el rojo se da ingreso al medio y se hacen</p>

			<p>las revisiones documentales y físicas para ser despachado en la cual lleva más tiempo. Entonces el despacho en operaciones aduanales que depende de su selectividad para poder ser despachado.</p>
<p>¿Qué factores cree usted que se podrían mejorar en los procesos de despacho?</p>	<p>(24:03) “sí necesitamos un laboratorio, necesitamos ampliación a la rampa de inspección, necesitamos más personal definitivamente por parte de aduana, o designación de tareas, ¿verdad? Para una determinada persona para que pueda atender a estas otras”</p> <p>(25:58) “Por ejemplo, yo dejé carga de trabajo pendiente hoy, pero si mi jornada laboral dice que debo de trabajar las 14 horas o 16 horas, realmente debería de cumplir y venir y sacar toda la carga de trabajo para en la mañana solo entregar. ¿Me entiende? Sí, sí, sí, claro. Y eso no se hace.”</p> <p>(26:32) “No hay una buena como distribución de trabajo entre, de lo que yo tengo, o una buena planificación de trabajo de lo que yo voy a sacar en el día. Y esto que le estoy comentando es en un día de alto flujo, porque en un día de regular o bajo flujo, o sea, la carga sale en el día. Pero en un día de alto flujo que se me pudo acumular o que me trajeron una</p>	<p>(06:47) “Sería lo ideal. Porque solo tenemos tres bahías.</p> <p>Para la magnitud de rojos que tenemos es bastante poco.</p>	<p>Definitivamente para ambas autoridades entrevistadas hacen referencia a la zona de revisión la cual es llamada “Rampa” manifiestan que esta misma solo posee 3 bahías es decir 3 espacios para pegar 3 furgones y poder descargarlos para su respectiva inspección si es de interés cuarentenario o si es revisión física por selectivo rojo de las administraciones aduaneras. La amplitud para poder pegar más medios es una alternativa para agilizar los despachos.</p> <p>La Lic. Herrera nos comenta que falta reforzar el personal en Aduanas Honduras y distribuir mejor las tareas y fluir más ágil los despachos.</p> <p>La mala distribución de trabajo y la falta de planificación son otros</p>

	<p>declaración a las 7 de la noche y representaba multimodales, a esas hay que sacarlas sí o sí. Y eso sí lo tienen claro todos los funcionarios de Aduana Honduras, de Aduana Guatemala, que eso tiene que salir, porque significa dejar 35 medios de transporte, 20 medios de transporte, 14 medios de transporte dentro del puesto fronterizo”</p> <p>(14:25) yo tuve la experiencia en Corinto que en una oportunidad recibimos 13 medios de transporte con un producto que era la base de concentrado para animales. Y entonces a los señores los revisó cuarentena, los revisó aduana y viene aduana y tenía la duda de que en la partida arancelaria. Sacaron la muestra, la mandaron para el laboratorio a Tegucigalpa y esa muestra estuvo en Tegucigalpa 10 días.</p> <p>Entonces, significa 10 días que estos medios de transporte estuvieron dentro del puesto fronterizo. Entonces, eran 13 espacios que estaban utilizando todos los días y todas las noches estos medios de transporte.</p>		<p>factores que ralentizan los despachos y más los días miércoles a viernes que aseguran que son los días más saturados y con volumen altos de medios a esperas de ser atendidos.</p> <p>La Lic. Herrera también nos comentó el problema que sucede cuando sale un caso de duda en la partida arancelaria y que se deba mandar el producto al laboratorio en Tegucigalpa y esperar la respuesta para ver qué acciones tomar y despachar las unidades. Esa experiencia que nos relata fue desventajoso para poder atender los demás importadores ya que eran 13 espacios ocupados por este incidente y se dieron muchos días de saturación en el predio.</p>
--	--	--	---

<p>¿Considera usted que las infraestructuras existentes en el PFI influyen en la eficiencia del despacho en el PFI? ¿Por qué?</p>	<p>(17:06) “Es necesario contar con ampliación en esa rampa de inspección. fíjese que sí puede ser necesario que se amplíe el área de parqueo.”</p> <p>(27:35) “Fíjese que yo lo miré en algún momento como una propuesta de, para poder mejorar el flujo, la operatividad en el puesto fronterizo. ¿Actualmente cuántas unidades cabe? Y entonces lo vi como que era necesario contar con otro predio previo, un predio previo al puesto fronterizo o un predio adyacente al puesto fronterizo. ¿Usted ha visto o en alguna vez experimentó que se forman del lado de Guatemala y del lado de Honduras? Sí, varias veces.”</p>	<p>(04:25) La aduana integrada Corinto la hicieron pensando en pequeños. No pensaron la magnitud de crecimiento que iba a tener.</p> <p>Por lo tanto, ¿verdad? Hicieron una aduana normal. No para el flujo vehicular que iba a tener. Para decirle un ejemplo de entrada, solo tenemos una entrada y una salida.</p> <p>Y al momento de que estamos atendiendo una unidad, ya los vehículos de turismo tendrían que esperar para poder despachar la que está en ventanilla y poder ingresar los demás cajos, ¿verdad? Sin embargo, si se hubiera pensado en grande, hacer, aunque sea dos carriles de entrada y dos carriles de salida, eso sería estupendo. Derivado que lo mismo, ¿verdad? Que mientras estuviera atendiendo en ventanilla, usaran el otro carril para el vehículo turismo. Y eso no lleva a ninguna revisión.</p>	<p>Ambas autoridades coinciden que de acuerdo al volumen de medios que se atienden es necesario ampliar las instalaciones en cuanto habilitar más parqueos en el predio aduanero, ampliar los carriles de entradas y salidas. La Lic. Herrera nos comenta que es necesario un predio adyacente privado en el lado de Honduras ya que no se cuenta con uno solo en el lado de Guatemala. Esto surge la problemática de tanta rastra en las orillas de la carretera mal estacionadas que hasta accidentes pueden darse.</p> <p>La ampliación de la Rampa para acceso a más unidades es un buen proyecto para poder hacer más revisiones e inspecciones y matar tiempos muertos de unidades en espera.</p>
<p>¿A qué limitantes se enfrentan día a día para hacer cumplir cada proceso aduanero eficientemente en el PFI?</p>	<p>(11:50) “Ahí se recibe bastante todo el aguacate mexicano. El aguacate mexicano que va para Tegucigalpa, que va para San Pedro Sula y que va para Siguatepeque. Esos aguacates mexicanos llegan dos y hasta tres camiones en temporada alta y hasta cuatro camiones en temporada alta. Entonces, esos medios de transporte</p>	<p>(01:54) bastante deficiencia en la luz eléctrica del lado de Honduras</p>	<p>Para el administrador de Guatemala la deficiencia en la luz eléctrica en Honduras es un impedimento para cumplir eficientemente los procesos.</p> <p>La Lic. Herrera nos relató un caso preocupante por la</p>

	<p>ingresan a veces a las seis de la mañana, siete de la mañana, el agente aduanero ya le tiene realizado el manifiesto, ya le tiene preparada la declaración, tiene toda la declaración anticipada.</p> <p>Cuando ya el transportista cruza la pluma, le realizan el cierre del tránsito, ingresa y le dicen en media hora estamos listos para que te pegues a la rampa y te van a inspeccionar. Entonces viene y deduzca que se llevó media hora, una hora y lo pegaron a la rampa. Viene y lo revisó a aduana, empieza cuarentena, cuarentena saca muestra, luego de que ya saca muestra le dice váyase para el parqueo, tiene que esperar porque la muestra va para el laboratorio. En Corinto no contamos con un laboratorio, el laboratorio está en Puerto Cortés. Entonces, esa muestra se va para Puerto Cortés y la respuesta viene hasta las cuatro de la tarde, cinco de la tarde de Puerto Cortés. ¿Cuántas horas estuvo este medio de transporte detenido en Corinto? Hace un día. Entonces prácticamente ocho horas, seis horas, cinco horas, pero ahí están, ahí están todos esos medios de transporte. la ampliación de la rampa de inspección.</p>		<p>falta de un laboratorio cuarentenario en el puesto fronterizo. Al carecer de este factor hay medios que dilatan mucho tiempo dentro del predio u eso satura las instalaciones y también mencionar que es producto perecedero que tiende a dañarse con el paso del tiempo.</p> <p>Definitivamente el laboratorio cuarentenario y los apagones de la energía eléctrica en la zona son limitantes para hacer cumplir las actividades en el Puesto Fronterizo.</p>
<p>¿Qué tipo de apoyo adicional (Capacitación, mejoras en sistema, herramientas,</p>	<p>(29:20)”necesario contar con predios previos y tomar una buena práctica de otra aduana, por ejemplo Pedro de Alvarado, así funciona</p>	<p>(06:47) “Sería lo ideal. Porque solo tenemos tres bahías.</p> <p>Para la magnitud de rojos que tenemos es bastante poco. Derivado de que con usted en Honduras sale rojo,</p>	<p>La Lic. Herrera vuelve a recalcar sobre varios predios adyacentes privados del lado de Honduras</p>

<p>infraestructura) considera que podría mejorar el PFI para agilizar los procesos?</p>	<p>Pedro de Alvarado tiene varios predios previos y entonces hasta que el medio de transporte ya dice la gente de Aduanero fijate que este ya está listo déjame salir a perfecto pero ya sabemos que va de paso por el puesto fronterizo pero que no va a quedarse</p>	<p>en Guatemala sale verde o viceversa. En Guatemala sale rojo y en Honduras está verde.</p> <p>Son dos canales diferentes. En verdad no podemos hacer una revisión conjunta derivado de que un país tiene un color y el otro país tiene otro. Ya cuando en los dos países tenemos el mismo canal, ahí sí no hay ningún problema.</p>	<p>El Administrador de Guatemala ve como forma de apoyo nuevamente y lo vuelve a mencionar “ampliar la rampa de revisión de 3 bahías ya que la aduana presenta varios medios con selectivo rojo para revisión y no se da abasto esta rampa.</p>
<p>¿Cree que la rotación de personal puede convertirse un factor influyente a la eficiencia operativa en el PFI?</p>	<p>(19:00) El personal de aduana Es demasiado personal nuevo. Entonces, las capacitaciones que le dan actualmente son virtuales. Ellos no necesitan una capacitación virtual.</p> <p>Ellos no necesitan que usted le diga qué es una declaración, qué es una DUCA. Ellos no necesitan que le diga qué es una DUCA-F, qué es una DUCA-T. Porque le prometo que lo saben, eso sí lo saben.</p> <p>Ellos lo que necesitan es práctica en otros temas.</p> <p>¿Qué hago cuando yo encuentro un sobrante de mercancía, un faltante de mercancía? ¿Qué hago cuando yo encuentro que la mercancía que me están declarando es banano y lo que encontré fueron manzanas? ¿Qué hago cuando la mitad del medio de transporte me dicen que son escobas y la otra mitad</p>	<p>(05:53) Como SAT, siempre tenemos la misma metodología en todas las aduanas. Lo que varía son las infraestructuras, como usted dice, pero no influiría tanto en un cambio de aduanas.</p> <p>Con el personal nuevo, ¿verdad? Todos sabemos que llegamos sin saber mucho, solo sabemos lo teórico. Aquí vamos a estar en la práctica. Aunque no afectaría en un 100%, no tiene la agilidad de un nuevo como alguien que ya tiene experiencia</p>	<p>En cuanto a la rotación de personal de acuerdo a los entrevistados La Lic. Herrera nos describe que hace falta preparación al personal nuevo en la administración aduanera de Honduras. Asegura que las capacitaciones virtuales no cumplen con las exigencias deseadas en el puesto fronterizo, se necesita reforzar de conocimientos y practica a este personal nuevo. Con el fin de hacer más fluido los procesos de despacho.</p> <p>El administrador de Guatemala en cuanto a este tema de la rotación de personal se refirió al personal que hacen cambio de aduana anualmente, la metodología es la misma en todas las aduanas de</p>

	<p>es toalla húmeda? ¿A qué institución debo acudir? ¿Qué permisos debo solicitar? ¿Qué es lo que debo de hacer en el sistema para realizar un ajuste? ¿Qué es lo que debo de hacer en el sistema para aplicar una sanción? ¿Qué es lo que debo de hacer en el sistema para poder nacionalizar una mercancía de menor valor de 500 dólares? ¿Y qué es lo que debo de realizar al usuario cuando trae mercancías menores a los 1.000 dólares? No saben.</p>		<p>Guatemala lo único que cambia son las instalaciones. En cuanto a las nuevas contrataciones no afecta mucho se les da el tiempo para aprender y adquirir la experiencia necesaria la teoría la saben, pero la desarrollan aprendiendo en la práctica en la aduana.</p>
--	--	--	--

Fuente: (J. L. Murillo, Comunicación Personal, noviembre 2025)

Tabla 4 Entrevista a los Gestores Aduaneros en el PFI Corinto

Pregunta	Respuesta Vesta Custom	Respuesta	Análisis
<p>En qué etapa del proceso usted percibe mayor demora y que debe mejorarse</p>	<p>(00:16) “básicamente miramos de todo un poco, tanto en exportación como en importación.</p> <p>Miramos regímenes definitivos, suspensivos, y todo lo que abarca, la verdad. No sé, tenemos bastantes trámites navieros también, entre otros, trámites multimodales</p> <p>Trámites que bastante se ven afectados con respecto a esto del tiempo, la estadía de la unidad en el</p>		<p>Según el representante de Grupo Vesta enfatiza los tramites multimodales como los procesos que requieren más tiempo de despachar.</p> <p>Un trámite multimodal es un régimen aduanero que permite el ingreso de un equipo o mercancía por un tiempo limitado siempre que no sea modificado y se vuelve a exportar en el plazo establecido con suspensión de impuestos. En</p>

	<p>periodo de enero, son bastantes con contenedores de navieras, en este caso, las multimodales que van de salida.”</p>		<p>este régimen el analista verifica la unidad en físico datos del equipo que concuerden con la documentación declarada y estando todo en orden se despacha. Creo que la administración de Honduras debe trabajar en este régimen hacerlo más fácil y simplificado porque las administraciones de Guatemala le llaman a este Régimen Admisión Temporal de Contenedores (ATC) y son despachados en 10 minutos solo revisan marchamos placas y números de contenedor con la documentación y son liberados. Con la unión aduanera se debería homologar este régimen ambos países y desarrollarlo como lo trabaja Guatemala, un trámite más expedito.</p>
<p>Para usted cuales son las barreras que presenta este PFI para agilizar los trámites y ser despachado</p>	<p>(13:46) “A veces las limitaciones están en espacios reducidos por las inspecciones. Por ejemplo, la rampa es un espacio muy pequeño, pero lo que se mueve por Corinto. También áreas de estacionamiento que se saturan ya en las horas pico.</p> <p>Por ejemplo, cuando le digo que nosotros como esta ingresamos unidades y las demás agencias están ingresando las unidades. Entonces el predio está saturado a veces. También los módulos de atención son pocos.</p>		<p>Según el agente aduanero ve como una gran barrera la infraestructura del puesto fronterizo, varios espacios deben ser ampliados por el gran crecimiento de importadores. Destaco la amplitud de la rampa para poder pegar más furgones para inspecciones y revisiones. También un tercer módulo de facilitación al comercio es de gran apoyo para descongestionar las largas filas. Ampliar el predio con más espacios para ingresar más unidades.</p>

	<p>La verdad, solo son dos y son espacios muy pequeños. Sería bueno un tercero. Un tercero, pero el área geográfica de la aduana también no se presta para un crecimiento bastante brusco.”</p>		
<p>¿Qué actividades cree que podrían optimizarse en el proceso de despacho o que debe eliminarse por no aportar mucha relevancia al proceso?</p>	<p>(10:50) “hay veces que el oficial de aduana puede ver en sistema la carga de imágenes.</p> <p>Y qué es lo que hacen, nos dicen, tráeme esta factura en físico cuando esté en sistema. Entonces, como son cosas innecesarias”</p>		<p>Según el agente aduanero los procedimientos se han digitalizado y simplificado para agilizar el tempo de despacho en los puestos fronterizos pero es necesario revisar los procedimientos y eliminar la documentación física si ya se tiene subida en sistema.</p>
<p>¿Qué tareas del proceso de un trámite requieren más tiempo de lo esperado en el despacho de la carga?</p>	<p>(01:54) “Los trámites que bastante se ven afectados con respecto a esto del tiempo, la estadía de la unidad en el periodo de enero, son bastantes con contenedores de navieras, en este caso, las multimodales que van de salida, por ejemplo, para Guatemala, o las que van para La Habana de México.</p> <p>La verdad que, bueno, en nuestro caso, como esta, nosotros brindamos un servicio, que es el trámite solo, a veces, por la multimodal de un contenedor, ya sea de X naviera. Entonces, la verdad que son, mayormente, siempre sale en selectivo amarillo</p>		<p>Según el agente aduanero unidades de navieras con multimodal es decir equipos con un régimen especial llamado Régimen aduanero de importación temporal con reexportación en el mismo estado es el trámite que les lleva más tempo y tienen volumen de operaciones con este régimen. Este régimen se utiliza en contenedores u equipo que ingresan eventualmente por un plazo autorizado sin pago de impuestos haciendo este un trámite más ágil, pero por el volumen de contenedores que tramitan les lleva más tempo y saturan el predio porque una de las exigencias es que deben estar</p>

	<p>o rojo. Entonces, aquí hay un punto bien importante, que los oficiales de Habana exigen que la unidad esté dentro del predio para iniciar el trámite de reexportación.”</p>		<p>dentro del predio las unidades. Esta exigencia debería ser reconsiderada y ver de qué forma se puede agilizar este régimen.</p>
<p>¿Cómo es la comunicación entre las instituciones para las inspecciones, revisiones y despacho de la carga? Nota algún obstáculo</p>	<p>(04:10) “Mayormente la demora suele presentarse a veces en la coordinación de la inspección y de la revisión documental previa al despacho. A veces las cargas están listas, pero debemos esperar que todas las instituciones en este caso, las involucradas, ya sea Aduana, sea SENASA, OIRSA, ARSA también, sincronicen su intervención, o sea, no está del todo homologado en ciertos puntos.”</p> <p>(04:35) “Entonces sí, sería una mejoría si existiera un calendario de inspecciones aquí en Corinto, más coordinados, tiempos más definidos para cada institución. Hasta un poco falta de coordinación. La verdad que sí.”</p> <p>“¿Qué es lo que sucede? Tenemos que coordinar con aduana, pero el de aduana me dice, sí, te voy a revisar, pero quiero que vayas a seguir primero con ARSA, que te revisen ellos. ¿Qué dice el de ARSA? No, miramos el sistema</p>		<p>Según el agente aduanero la falta de comunicación y coordinación adecuada hace más engorrosos y con más tiempo los procesos provocando duplicación de actividades. La ausencia de coordinación entre instituciones son obstáculo para el tiempo y atención oportuna provocando en algunos casos provoca pérdida de confianza pública, los ciudadanos perciben desorden o incoherencia en los procesos.</p>

	<p>que esta declaración está asociada todavía, que no tiene ya la liberación por parte de SENASA, entonces tienes que ir a liberar con ellos. Entonces, en ese vaivén de ir aquí, ir allá, uno pierde tiempo.”</p>		
<p>Se le ha presentado alguna situación donde la falta de información oportuna haya retrasado el despacho de su carga.</p>	<p>(08:50) “No se informa a tiempo a veces sobre horarios de atención modificados, requerimientos adicionales para productos específicos, por ejemplo, productos controlados con ARSA, a veces ARSA no da las nuevas disposiciones y uno tiene que consultar a veces hasta Tegucigalpa y que le manden ya el nuevo requerimiento, luego asesorarse aquí qué es lo que van a necesitar. También cambios de turno de inspección, y esto provoca a veces tiempo muerto o reprogramaciones de inspección.”</p>		<p>Según el agente aduanero no hay socialización suficiente sobre diversos temas de interés para el usuario como modificación de horarios de atención, nuevas disposiciones en organismos como ARSA Agencia de Regulación Sanitaria para los productos lo cual les provoca tempos muertos en los despachos. Es necesario reuniones informativas mensuales entre las autoridades y agentes aduaneros e importadores sobre actualizaciones en materia aduanera cuarentenaria y sanitarias de los procesos que se operan en el puesto fronterizo.</p>
<p>En cuanto a los sistemas informáticos actuales, son escasas las incidencias de falla o interrupciones En los últimos días ha experimentado fallas</p>	<p>(09:30) “Cuando son mantenimientos, usted sabe, toda plataforma se ve caída, nos vemos afectados, no solo nosotros como empresa, sino todas las demás. Aunque las fallas no son frecuentes, sí ocurren a veces intermitencias, a veces especialmente en las horas de mayor tráfico. Esto puede detener</p>		<p>Según el agente aduanero que manipulan y llenan e interactúan en el sistema aduanero, cuarentenario y plataforma comunitaria de SIECA son pocos los incidentes e intermitencias. Lo normal cuando se les da mantenimiento y es informado por las autoridades.</p>

	<p>a veces la transmisión de los documentos o hasta una impresión de DUCA que nos causa retraso.</p> <p>Así que ese puede ser un factor cuando se hacen aquellas largas filas</p> <p>A veces es intermitente, que no podemos dar selectivo a una declaración, no podemos consultar un manifiesto, no podemos asociarlo, no podemos dar selectivo.”</p>		
<p>Debería reformarse alguna norma en los procedimientos aduaneros que dificultan la agilización del despacho del usuario</p>	<p>(06:25) “Repetitivo. Sí, por ejemplo, hay documentos de que están subidos en sistema y no nos coordinan una inspección física o no nos hacen una verificación documental en sistema porque requieren el documento en físico. Entonces, cosas como esas retrasan bastante los trámites.”</p>		<p>El agente aduanero nos enfatiza lo incensario que es la verificación física documental si los mismos documentos están subidos en la plataforma para ser visualizados por las autoridades competentes.</p>
<p>¿Cree que la rotación de personal puede convertirse un factor influyente a la eficiencia operativa en el PFI?</p>	<p>(12:02)” Fíjese que cuando hay rotación frecuente, sí se pierde la continuidad y la experiencia, porque usted sabe, un oficial que ya tenga, como ejemplo, ¿verdad? Tenga ya un año, él ya sabe los trámites que son aquí en Corinto. Es cierto que, si bien son repetitivos, a veces se presenta un trámite nuevo, pero son oficiales con mayor experiencia, ya saben qué revisar, qué tomar en cuenta, y por temas como esos. Entonces el</p>		<p>Según el agente aduanero la rotación de personal afecta porque se pierde la continuidad en los trámites y la experiencia de los funcionarios antiguos ya tienen conocimiento de todos los procesos agilizando los despachos. Sabemos que la rotación de personal sobrecarga de trabajo a los funcionarios que quedan y por ende se deteriora el clima laboral reduciendo el rendimiento operativo en el</p>

	<p>personal nuevo a veces necesita tiempo para adaptarse a los procedimientos que están establecidos por frontera, porque usted sabe de qué no todos los puntos son iguales.</p> <p>Entonces eso puede ralentizar el flujo y aumenta la probabilidad a veces de errores, por ejemplo, que no cancelen una declaración, hasta a veces con cierres de manifiestos de exportación. Hay veces que uno presenta la solicitud y el oficial no hace el proceso completo.”</p>		<p>personal.</p>
<p>¿Considera usted que las infraestructuras existentes en el PFI es la ideal para atender el volumen de medios que se atiende en el PFI? porque</p>	<p>(13:40) A veces las limitaciones están en espacios reducidos por las inspecciones. Por ejemplo, la rampa es un espacio muy pequeño, pero lo que se mueve por Corinto. También áreas de estacionamiento que se saturan ya en las horas pico.</p> <p>Por ejemplo, cuando le digo que nosotros como esta ingresamos unidades y las demás agencias están ingresando las unidades. Entonces el predio está saturado a veces. También los módulos de atención son pocos.</p> <p>La verdad, solo son dos y son espacios muy pequeños. Sería bueno un tercero. Un tercero, pero el área geográfica de la aduana también no se presta para un crecimiento bastante brusco.</p>		<p>El agente aduanero manifiesta como limitante los espacios no aptos para el volumen de carga que se atiende. Propone una expansión con más espacios para estacionar más unidades a revisión, una rampa más amplia para pegar más unidades y construir un tercer módulo de centro de facilitación al comercio donde se operan operaciones ágiles que es el mayor porcentaje de carga en transitar con ese tratamiento. Esto aportaría a disminuir las largas filas y prestar el servicio eficiente que se merece cada usuario que transita por el puesto fronterizo.</p>

	<p>Por ejemplo, ampliar lo que es la aduana, donde revisan, por ejemplo, la rampa, como le digo. Bueno, aquí popularmente la rampa. También sería buena una aplicación o modernización que ayude a ya reducir los tiempos, pero eso se espera más adelante con lo de aduanas sin papeles.</p>		
--	---	--	--

Fuente: (J. L. Murillo, Comunicación Personal, noviembre 2025)

Tabla 5 Entrevista a los importadores que nacionalizan en el PFI Corinto

Pregunta	Respuesta Entrevistado 1 (Representaciones Suma (RESUMA))	Respuesta Entrevistado 2 (Cervecería Hondureña)	Análisis
¿Porque utiliza este Puesto Fronterizo?	(01:15)Ah, es más rápido, excelente.	(01:10) “Corinto tiene una ubicación bastante estratégica y favorable porque la distancia que tiene esta aduana a la distancia hacia donde nosotros movemos la mayor cantidad de producto es relativamente corta. Entonces, una de esas causas por las que utilizamos esta aduana es por la distancia, ¿verdad? Por la distancia y también comparado a otras aduanas vemos que tienen pues	Los importadores entrevistados ven este puesto fronterizo como vía rápida con ubicación estratégica favorable a las bodegas del importador 2. El importador Cervecería destaca aparte de la corta distancia hacia sus bodegas, hace la comparación con las demás aduanas fronterizas con Guatemala y por el volumen de unidades que tramitan les favorece las

		<p>agilidad en los procesos y pues podemos... Sí, perdón. Y pues podemos tramitar, ¿verdad? De manera en ocasiones colectiva, ¿verdad? Tenemos a veces varias unidades y esta aduana pues tiene las instalaciones adecuadas también para poder... ¿Cómo podría decirle? Para poder tramitar, ¿verdad? Cierta cantidad de trámites que a veces son elevados”</p>	<p>instalaciones de corinto. Ambos importadores destacan como ágil este puesto fronterizo.</p>
<p>En el proceso de Importación de su producto</p> <p>¿Qué etapa le consume mayor tiempo dentro del proceso?</p> <p>¿Con cuanta anticipación gestiona la documentación?</p>	<p>(02:02) “A veces es el ingreso a la aduana.”</p> <p>(03:16) “Sí, a tiempo, normalmente mantenemos la documentación a tiempo, lo que pasa es que a veces tenemos un poco el sistema aduanero de nosotros un poco todavía obsoleto en el punto que no estamos actualizados y hay muchas cosas que hay que llevar mucha documentación, se hace cola, no sé si es que realmente a veces no hay tantas personas para ese punto, ¿verdad? Siendo, en mi pensar, siendo uno de los de las aduanas más transitadas, ¿verdad? Deberían tener por lo menos no solo dos o tres o de repente están las ventanillas, pero de repente solo están dos o</p>	<p>(02:16) “es al momento de las inspecciones que realizan las autoridades aduaneras más que todo cuando es producto regulado por ARSA o que necesita revisión física ya sea porque el selectivo ha sido rojo.</p> <p>Como hay congestiónamiento de unidades y hay que esperar el turno para que nuestras unidades puedan ser inspeccionadas.”</p> <p>(04:10) “Pues aquí dependemos bastante del proveedor que nos comparta la documentación. En caso de que sea FIDUCA cuando el producto es de origen</p>	<p>Según los importadores entrevistados ven como desafío de consumo de tiempo: el ingreso a la aduana es decir la fila que se forma para ingresar y las inspecciones con el agente regulatorio sanitario o las revisiones cuando la carga sale canal rojo es decir revisión física les consume tiempo valioso.</p> <p>El importador de RESUMA destaca que no hay personal suficiente para la magnitud de carga de ese puesto fronterizo.</p> <p>El representante de Cervecería en cuanto a la documentación dependen del proveedor que les</p>

	<p>tres personas trabajando y deberían de tener mucho más, ¿verdad? Para que sea más movido.”</p>	<p>guatemalteco pues es un poco más ágil el compartir los documentos, ¿verdad? Por parte del proveedor el tiempo es más corto porque solamente se necesita la FIDUCA que esta FIDUCA hace la vez de la DUCA y la factura.”</p>	<p>provea la documentación La responsabilidad cae en el proveedor.</p>
<p>¿Qué documentos suelen presentar dificultades o requieren más tiempo para obtenerlos?</p>	<p>(05:47) A veces es un atraso los certificados de origen. Así es, eso es otro que es... Por eso de México normalmente no me gusta traer porque es muy engorroso, es mucho... muy lento el proceso para decirlo.</p>	<p>(04:50) “cuando sí realmente se necesita hacer una DUCA Es como más tiempo. Sí, ya sea una DUCA F perdón, perdón, DUCA F no aplica aquí porque la FIDUCA hace esa vez sino una DUCA D, ¿verdad? Que no es originaria de Guatemala el producto entonces sí realmente tendríamos que necesitar que el proveedor nos comparta facturas carta porte, el transporte que nos comparta carta porte, manifiesto y también, ¿verdad? La DUCA de exportación de la de Guatemala”</p>	<p>Para el importador RESUMA los certificados de origen son un desafío para ellos ya que lo ven como complicados, engorrosos y lento para ser despachados por la autoridad aduanera. Cabe mencionar que un certificado de origen es un documento oficial que acredita que en qué país se hace fabricado o procesado para gozar de beneficios arancelarios dependiendo del acuerdo comercial vigente entre los países. Por ello es más minucioso la revisión de este documento y la carga.</p> <p>El importador Cervecería Hondureña asegura que con DUCA lleva un poco más tempo el despacho más documentación soporte y destaca los</p>

			beneficios ágiles que favorece el FYDUCA cuando importan productos originarios de Guatemala.
¿Considera usted que podrían eliminarse o simplificarse actividades en el proceso de importación de su mercadería?	(05:00) Sí, la verdad que sí, ahí como le digo es digitalizar más.	(05:58) “Sí, mire, realmente considero que en la DUCA se podría incluir los datos de los equipos. Yo creo que en la DUCA de no van especificados y si se coloca la información de la carta porte, manifiesto, aunque eso ya se hace con la FIDUCA ¿verdad? Pero si se pudiera hacer también con la modalidad cuando el producto no es originario de Guatemala y solamente necesitar la DUCA y la factura para tramitar pues sería lo ideal, ¿verdad? Y así no estar esperando la carta porte y manifiesto sino que solamente con la DUCA el conductor podría pues transitar”	La eliminación o simplificación de actividades en el proceso de importación atribuye a la digitalización es decir apoya el programa aduana sin papeles que es un proceso que está trabajando aduanas Honduras, pero solo algunos trámites están con ese tratamiento. El importador Cervecería Hondureña nos habla de una posible reforma en el formato de la DUCA con información complementaria del documento de transporte y la factura de la mercancía es decir un documento al estilo “FYDUCA” ya que en este documento va información de factura documento de transporte y no se requiere manifiesto.
Se presentan retrasos por falta de información	(06:15) “Sí, a veces ha pasado que la comunicación con el piloto o de repente al piloto,	(04:06) “dependemos bastante del proveedor que nos comparta la	El importador RESUMA nos comenta que el único atraso que sufren es la

<p>oportuna ya sea por parte del piloto contratado o su agencia aduanera</p>	<p>como le digo, está bastante tiempo en cola esperando ingresos o a veces que los han metido al almacén y cuesta que los vuelvan a meter en la cola. Como le digo, es bien y de repente no le dan entrada porque eso también es otro problema.”</p>	<p>documentación. En caso de que sea FYDUCA cuando el producto es de origen guatemalteco pues es un poco más ágil el compartir los documentos, ¿verdad? Por parte del proveedor el tiempo es más corto porque solamente se necesita la FIDUCA que esta FYDUCA hace la vez de la DUCA y la factura”</p>	<p>dificultad de incorporarse a la fila para lograr ingresar al puesto fronterizo, cuando están en un parqueo privado aledaño a la frontera para lograr ingresar al puesto fronterizo.</p> <p>El importador Cervecería Hondureña depende totalmente del proveedor. Si llega ocurrir un atraso por falta de documentación presentada es porque el proveedor no facilita la documentación en tiempo y forma. En cuanto a la agencia y empresa de transporte de coordinan perfectamente.</p> <p>La información oportuna es un factor fundamental en la coordinación y gestión logística ya que cualquier atraso por documentación o errores en la misma o falta de algún requisito derivado de una modificación en proceso son retrasos en la cadena logística y son pérdidas para el importador.</p>
<p>¿Han surgido problemas en su</p>	<p>(07:12) “el momento, gracias a Dios, pues han sido clientes que</p>	<p>(08:37)” Sí es bastante común cuando hay digamos</p>	<p>El representante de Cervecería Hondureña</p>

<p>cadena de distribución debido a la tardanza en el despacho aduanero?</p>	<p>uno puede dialogar con ellos, ¿verdad? Y decirles, mire, un atraso o algo en la aduana y normalmente eso es lo que uno habla.”</p>	<p>alto volumen ¿verdad? Cuando hay alto volumen de unidades que están tramitando en Corinto como lo mencionaba anteriormente cuando se requieren inspecciones porque hay que esperar el turno para las inspecciones y a veces pues quizás los oficiales no son muchos que se diga para poder quizás abarcar todas las unidades y queremos que todos pasen quizás al mismo tiempo ¿verdad? Pero esto nos afecta realmente los tiempos y claro al final pues el producto llega tarde de los costos sabemos que están incluidos los costos pues el tiempo es dinero realmente cada minuto perdido pues realmente tiene un costo las unidades</p>	<p>índico que cuando hay alto volúmenes de unidades que se están tramitando y en ellas varias se requieren inspecciones y revisiones físicas por selectivo rojo y hace hincapié en el poco personal que atender por parte de la autoridad aduanera hondureña. Todos estos inconvenientes afectan el factor tiempo y menciona que el tiempo es dinero. Estas empresas que mueven volúmenes exagerados de insumos, producto terminado necesitan distribuir, mover y cumplir con la demanda que exige el mercado. También hizo hincapié que en cuanto a materia prima les afecta porque deben parar la maquinaria en producción y eso genera pérdidas para la empresa.</p>
<p>Desde su perspectiva ¿Cuáles son los factores que usted considera que son retraso en la</p>	<p>(06:42)” varios en cola que se quieren meter a la fila, pero usted sabe que no hay nadie que está dando la entrada para que siga avanzando. Entonces eso es donde yo también digo que hay que mejorar en infraestructura,</p>	<p>(08:38) “cuando se requieren inspecciones porque hay que esperar el turno para las inspecciones y a veces pues quizás los oficiales no son muchos que se diga para poder quizás</p>	<p>El importador RESUMA desde su punto de vista hace énfasis en los siguientes factores: Control Vial en la entrada y salida de la frontera así evitar doble filas y nudos</p>

<p>operación para su despacho?</p>	<p>¿verdad? Ajá, y en ordenamiento vial, me imagino.”</p>	<p>abarcas todas las unidades y queremos que todos pasen quizás al mismo tiempo ¿verdad? Pero esto nos afecta realmente los tiempos y claro al final pues el producto llega tarde de los costos sabemos que están incluidos los costos pues el tiempo es dinero realmente cada minuto”</p> <p>(10:04) “cuando es traído desde México pues realmente se le agrega un documento ya no solamente es DUCA, factura, carta porte, manifiesto sino que ahora se le agrega otro documento el cual es la DUCA T que es la DUCA de tránsito ¿verdad? entonces hemos tenido ocasiones en las cuales el transporte se ha equivocado en la DUCA T tiene algún error y este error si nos sale bastante caro porque tenemos que pagar multa y también tenemos que esperar bastante tiempo para que se corrija porque esto se envía a la aduana central y esta corrección es bien a veces tardada y costosa</p>	<p>de vehículos.</p> <p>Mejorar la infraestructura del PFI.</p> <p>En comparación al importador Cervecería Hondureña</p> <p>Poco personal para atender grandes volúmenes de carga</p> <p>Mejor coordinación en las inspecciones de cuarentena y agencia de regulación sanitaria ARSA.</p> <p>Se observa estos 4 factores mencionados por los importadores entrevistados y vemos la necesidad de inversión en este puesto fronterizo. La infraestructura de ampliarse y fortalecer el personal para poder atender este volumen creciente de gestiones que al final es un aporte para el desarrollo del país.</p>
---	---	--	---

<p>¿Qué cambios considera usted que serían necesarios para mejorar el trámite de despacho?</p>	<p>ampliar lo que sería la carretera, ¿verdad? Para poder decir que pueda pasar por ahí, ¿verdad Jorge? Digo yo porque a veces cuando viene gente, digamos que viene de Guatemala como turista y todo eso, se hace un tráfico horrible de igual forma que usted va saliendo, también no tenemos la infraestructura para poder decir el sistema, él sea más rápido. Sí, La aduana no tiene más amplitud hasta en las carreteras creo porque a veces hacen doble fila y no dejan pasar ni al turista.</p>	<p>(11:30) “identifiquen los picos de mucho tránsito de unidades quizás hay como que reforzar ¿verdad? Con más personal “</p>	<p>El importador RESUMA vuelve a mencionar la ampliación de carriles en el tramo carretero en la entrada y salida del puesto fronterizo, también menciona que afecta al sector turista para su paso.</p> <p>El importador Cervecería Hondureña vuelve a mencionar la necesidad de más personal para atender los días más saturados de tramites en el puesto fronterizo.</p> <p>Con más analistas de aforo y despacho disponibles para revisar documentación, inspeccionar y atender transportistas, los tramites se realizan más rápido disminuyendo la congestión vehicular por ende se reducen los costos operativos para los transportistas que son contratados por el importador. Y claro está que, mejorando la infraestructura, creando espacios para desarrollarse mejor los procedimientos aduaneros y despachar ágilmente la carga de</p>
---	---	---	--

			medios.
Los retrasos en el despacho generan costos adicionales para usted ¿Cuáles?	(08:32) “Luego nos sucedió que también hubo ahí un conveniente con que nos tuvieron, que había salido supuestamente Canal Rojo, cambios de turno, Porque eso es lo que más nos afecta, el cambio de turno, y de repente viene el oficial que está allá, comienza a dilatar más el tiempo y está en eso, y entonces ya a uno eso le encarece el costo, Porque ya el proceso es mucho más lento”	(09:20) “Pero esto nos afecta realmente los tiempos y claro al final pues el producto llega tarde de los costos sabemos que están incluidos los costos pues el tiempo es dinero realmente cada minuto perdido pues realmente tiene un costo las unidades pues el transporte nos indica Cuántos días libres tenemos y si nos pasamos de esos días libres si no descargamos antes de los tiempos que nos indican pues tenemos que pagar costos de estadía por esas unidades ¿verdad? Que no son descargadas en sus tiempos libres eso nos ocasiona costos realmente y bueno de los casos que he tenido realmente por las inspecciones	Algo que escuchamos mucho en las entrevistas y también en las encuestas fue “los retrasos son dinero”. El importador de RESUMA nos relató una situación vivida que le dejó pérdidas de dinero por el cambio de turno de personal el cual le perder el seguimiento los tramites y se retrasan los despachos. En cuanto a la opinión del representante de Cervecería Hondureña nos indicó que cada medio de transporte tiene límite de tiempo para ser descargado y ser devuelto. Al pasarse el tiempo genera costos de sobre estadía. Nos comenta que por las inspecciones ya se les ha presentado casos con medios de transporte con plazos vencidos que al final son pérdida para la empresa. Definitivamente las inspecciones son un detonante en las demoras para despachar una carga.

			La falta de coordinación entre las autoridades aduaneras, cuarentenarias y ARSA es algo que se debe trabajar y desarrollar un plan de gestión coordinada.
¿Cómo impactan estos retrasos en su cadena de suministros?	<p>(07:12) “Fíjese que, hasta el momento, gracias a Dios, pues han sido clientes que uno puede dialogar con ellos, ¿verdad? Y decirles, mire, un atraso o algo en la aduana y normalmente eso es lo que uno habla.</p> <p>Han sido más comprensibles. Pero sí hemos tenido problemas que de repente el cliente se molesta y dice que damos un tiempo, pero hay factores que de repente uno no puede controlar”</p>	<p>(10:04) “cuando es traído desde México pues realmente se le agrega un documento ya no solamente es DUCA, factura, carta porte, manifiesto sino que ahora se le agrega otro documento el cual es la DUCA T que es la DUCA de tránsito ¿verdad? entonces hemos tenido ocasiones en las cuales el transporte se ha equivocado en la DUCA T tiene algún error y este error si nos sale bastante caro porque tenemos que pagar multa y también tenemos que esperar bastante tiempo para que se corrija porque esto se envía a la aduana central y esta corrección es bien a veces tardada y costosa ¿verdad? Por la multa y si más que todo en esas ocasiones cuando hemos tenido que esperar más tiempo de lo normal</p>	<p>Lo inconforme, e insatisfecho son adjetivos que utilizan los clientes de RESUMA cuando se retrasan los productos.</p> <p>Estos retrasos pueden generar desconfianza en la fiabilidad de la empresa, esto puede afectar futuras decisiones de compra y hasta cambio de proveedor por parte del cliente.</p> <p>Los errores en la documentación en la aduana pueden causar grandes retrasos en la liberación, retener temporalmente la carga hasta que se haga la corrección el cual genera demoras en la cadena logística y afecta compromisos comerciales con el cliente final. La Ley de Aduanas de Honduras establece sanciones por</p>

		para pues recibir el producto en destino”	<p>declaraciones incorrectas (errores en la descripción, clasificación arancelaria, valor de aduana, país de origen entre otros).</p> <p>Cabe mencionar que hay empresas con historial de pocos errores que se benefician en el sistema de riesgo saliendo sus cargas selectivo verde o despacho inmediato por su buen record de margen de error o inconsistencias.</p> <p>Todos estos inconvenientes que afectan el tiempo para ser liberados los costos operativos crecen y afectan la competitividad de la empresa.</p>
Ha perdido oportunidades comerciales por demoras en la liberación de la mercancía	(09:20) “solo las molestias de sus clientes, ¿verdad? La molestia una vez sí casi, ¿verdad? Pero pudimos hablar con el cliente, ofrecerle un poco de descuento, entonces eso, como le digo, a veces eso a uno lo hace pérdida, porque ya uno saca, da un buen precio, pero para que el cliente no tenga ese disgusto o esa molestia, usted sabe porque a veces son para proyectos de industria, por el rubro que nosotros nos dedicamos. Entonces a veces	(12:06) “Sí, realmente cuando ha habido ocasiones más que todo esto con producto terminado que pues ya el equipo de ventas ya tenía previsto cierta fecha en la que ese producto se iba a comercializar y dado a que no ha llegado en el tiempo proyectado y pues los clientes esperando el producto pues sí, aunque yo no soy de esa área, pero entiendo de que sí ha habido ocasiones ¿verdad?	<p>Nos comenta el importador RESUMA que ha tenido que optar por ofrecer descuentos para evitar la pérdida de un buen cliente por las demoras en la aduana de sus productos.</p> <p>Estos descuentos como lo enfatiza el importador son perdida para ellos ya que no cuentan con esa reducción de precio y afecta el margen de ganancia. Pero los</p>

	<p>son pérdidas, a veces de que ellos pueden tener por no avanzar con el producto que uno entrega.</p>	<p>En las que no se ha cumplido con la venta debido a la tardanza en la llegada del producto en destino y de igual manera cuando son productos de materia prima o material de empaque la planta pues ha tenido que quizás parar producción debido a la tardanza de este material en llegar</p>	<p>clientes fieles con un buen record crediticio no se pueden perder.</p> <p>El importador Cervecería Hondureña enfatiza que le ha afectado al departamento de ventas por la fecha prevista a comercializar.</p> <p>Este tipo de empresas tienen planes de comercialización con fechas proyectadas en la cual la demora de un producto a comercializar es perdida de dinero para la empresa y se perder la confianza y credibilidad en la empresa. De igual forma si es materia prima, se ha tenido que parar la maquinaria de producción por falta de materia prima por demoras en la llegada del producto en bodega por retrasos en la aduana.</p> <p>Estos factores que enfatizan ambos entrevistados se relacionan con pérdidas para la empresa y descontrol en los planes comerciales de los productos o discontinuidad de las plantas de producción.</p>
--	--	--	--

<p>¿Considera que las plataformas del sistema aduanero y tributario actuales contribuyen a la fluidez en los procesos en el PFI?</p>	<p>(10:50) “Estaban cobrando el 20% del impuesto sobre la renta, lo ponían como un anticipo. Entonces, por cada contenedor.</p> <p>Entonces ya eso le impedía a uno, cuando uno tiene al día sus pagos de impuestos,</p> <p>“Entonces hay desinformación y hay... Sí, desinformación. Aparte de las autoridades. Así es, porque si se llega a hacer eso.</p> <p>No se ha socializado. O se tiene que, sabemos que cuando tienen que hacer eso, se sabe que eso tiene que pasar por la Gaceta o por lo que, tipos de aprobaciones. Y eso pues por ningún medio lo dijeron,”</p>	<p>(13:35) “Hablando de las FIDUCAS son pocas las veces en las que yo he sabido que hemos tenido fallos casi siempre todo fluye normal sin problema y bueno cuando no es con FIDUCA entiendo que tampoco no hay problema ya que bueno de hecho yo no soy directamente usuaria de dichas plataformas pero cuando es solicitado por ejemplo los pagos la emisión de las FIDUCAS, si siento que no hay mucha afectación en cuanto a retraso de emisión de documentos o pagos de impuestos-“</p>	<p>El importador RESUMA respondió la interrogante con un cobro no socializado en ley de acuerdo al impuesto sobre la renta.</p> <p>A veces las instituciones gubernamentales no socializan u ofrecen capacitaciones sobre reducción tributaria al obligado o puede ser ellos que no pasan informados y desconocen mucha información que como importadores deben estar informados valga la redundancia de palabras.</p> <p>El importador Cervecería Hondureña comenta que las plataformas aduaneras para las DUCAS y Tributarias para las FYDUCA funcionan con normalidad y que el margen de caída o error en sistema es muy poco.</p> <p>La fluidez en los sistemas informáticos de las diferentes plataformas para efectuar gestiones de exportaciones e importaciones son un avance para la facilitación y agilidad de los tramites al momento de ser</p>
---	--	--	---

			liberados en las diferentes aduanas del país.
--	--	--	---

Fuente: (J. L. Murillo, Comunicación Personal, noviembre 2025)

4.1 ANALISIS DE OPERATIVIDAD DEL PUESTO FRONTERIZO INTEGRADO DE CORINTO

Según la ficha observacional que se desarrolló en la visita de campo al puesto fronterizo integrado se observaron los procedimientos que se operan en el Centro de Control y Centro de Facilitación al Comercio. El Puesto Fronterizo Integrado de Corinto es donde se registra el mayor movimiento de comercio entre Guatemala y Honduras debido a diferentes factores como las condiciones geográficas, buenas condiciones de las carreteras comparada con las carreteras de los PFI alternos (El Florido y Agua Caliente), su cercanía a las principales ciudades de la zona norte de Honduras como San Pedro Sula, Choloma, Puerto Cortes y Puerto Barrios en Guatemala.

La visita se realizó el jueves 13 de noviembre en cual se observó por la mañana alrededor de las 8 de la mañana una larga fila para el ingreso al puesto fronterizo del lado de Honduras mientras que en el lado de Guatemala solo se contabilizaron haciendo fila 8 furgones esperando turno para ingreso al puesto fronterizo En los anexos se adjuntas imágenes de ambas filas y con la herramienta de google maps mostramos las distancias de este hecho en horas de la mañana. Cabe mencionar que el PFI inicia su jornada a las 5 am y cierra a las 10 pm. Todas las instituciones manejan este horario de atención. Durante la visita no se observó personal de seguridad ordenando los medios de transporte tanto en la entrada del PFI como en el interior del mismo

Centros de Facilitación al Comercio

El Puesto Fronterizo Integrado de Corinto tiene habilitado dos módulos para atender las siguientes operaciones:

- Verificación y registro electrónico del paso de mercancías de libre circulación amparadas con FYDUCA
- Verificación y registro electrónico de la Declaración Única de Mercancías para el Transito Aduanero Internacional Terrestre entre ambos países o llamado “Transito Comunitario” mediante DUCA-T.

- Control de paso de unidades vacías.
- Verificación y registro electrónico, paso de la DUCA-D pagadas y despachadas en aduanas Periféricas.
- Solo chequeo migratorio a pilotos que llevan DUCA-F Anticipadas. La verificación y registro de estas declaraciones cuando salen selectivo verde.
- Verificación y registro electrónico del paso de frontera a las mercancías en libre circulación amparadas con FYDUCA

En las casetas de entrada y Salida (Exportación e Importación) se atiende las DUCAS Anticipadas con selectivo verde (Despacho inmediato), las DUCAS Anticipadas con selectivo amarillo y Rojo se abordan en el centro de Control.

Tipos de DUCA

- La DUCA tiene tres modalidades
- La DUCA-F que se emplean para el comercio de mercancías originarias de la región centroamericana.
- La DUCA-D se emplea para la importación o exportación de mercancías con terceros países fuera de la región centroamericana.
- La DUCA-T se emplea para el traslado de mercancías bajo el régimen de tránsito internacional terrestre.

DUCA Anticipada

Esta Declaración Única Centroamericana anticipada es la que se presenta previo al arribo de mercancías al territorio aduanero. Esta modalidad permite que se reduzca el tiempo de desaduana miento de las mercancías en el lugar de arribo, una vez que se cumplan las formalidades correspondientes.

Según investigaciones en campo se consultó desde cuando inicio la implementación de DUCA Anticipada en este PFI. Nos comentaron que desde el 1 de junio de 2021 inicio el proceso en los 3 puestos fronterizos (Corinto, El Florido y Agua caliente)

Según las entrevistas a las autoridades que ejercen y que también se llevaron la experiencia

de ejercer años atrás indicaron que el comportamiento del comercio se registra con mayor afluencia los días miércoles a viernes de cada semana.

Libre Circulación de Mercancías (FYDUCA)

Se define según la normativa comunitaria como un régimen que gozan las mercancías comunitarias en el territorio aduanero único y se materializa a través de la FYDUCA, esta consiste en la Factura y Declaración Única Centroamericana que es emitida por un contribuyente de IVA para Guatemala o ISV para Honduras llamado “Transferente” a otro contribuyente de IVA o ISV llamado “Adquiriente”, ubicado en el país de destino.

Un dato curioso que se nos proporcionó en la visita fue que para conocer si una mercancía es candidata hay un listado con las mercancías que cumplan los criterios que se detallan en la misma aplica para nacionalizarlo con FYDUCA, así mismo está el listado de excepciones que se excluyen y deben nacionalizar con DUCA. El listado se encuentra en www.ua.sieca.int

Operaciones especiales de mercancías con libre circulación

Lo usual es que las mercancías con libre circulación sean trasladadas en un medio de transporte, sin embargo, hay casos especiales que se realizan las siguientes operaciones

Operación Agrupada: cuando un medio de transporte contiene varias operaciones de adquisición amparadas con FYDUCA.

Operación Especial: cuando una FYDUCA contenga mercancías que por su naturaleza deba ser transportada en más de un medio de transporte, estos deben circular juntos durante su paso por el Centro de Facilitación.

Operación combinada: cuando un medio de transporte contiene operaciones con libre circulación y operaciones aduaneras. Este tratamiento se efectúa en el Centro de Control del PFI.

Tránsitos Comunitarios

Las operaciones que se respaldan con la declaración de Transito Comunitario en el Centro de Facilitación son las siguientes:

- Tránsitos comunitarios de mercancías que se movilizan entre zonas francas, depósitos aduaneros y almacenes fiscales de los estados parte.
- Tránsitos iniciados en las aduanas periféricas de la Unión Aduanera, siempre y

cuando finalicen en un recinto fiscal del estado parte de destino.

Centro de Control

Aquí se atienden mercancías exceptuadas en libre circulación:

- Mercancías que enlistan las excepciones de las mercancías en libre circulación, se operan con DUCA
- Mercancías sujetas a contingentes arancelarios con terceros países en el marco de acuerdos comerciales preferenciales.
- Mercancías con interés cuarentenario (Régimen Fito o zoo sanitario)
- Mercancías sujetas a regímenes fiscales diferentes

Análisis de los beneficios que se identificaron en la operatividad del Centro de Control:

- Atención hacia operaciones de forma coordinada por las autoridades de Guatemala y Honduras.
- Posibilidad de verificación conjunta entre autoridades aduaneras tributarias y cuarentenarias.
- Horarios homologados por todas las instituciones.
- Una sola estación para gestionar ambos países.

Exportaciones, Importaciones y Tránsitos

Estas se realizan bajo el esquema tradicional en el centro de control es decir no gozan del paso ágil que gozan las mercancías en libre circulación que se operan en el centro de facilitación. En tal sentido que las operaciones de exportaciones e importaciones se presenta la documentación, documentación cuarentenaria si es producto de interés cuarentenario y continuar con el proceso habitual (DUCA-F, DUCA-D según corresponda)

Figura 21 Procedimiento de exportación e importación en el Centro de Control

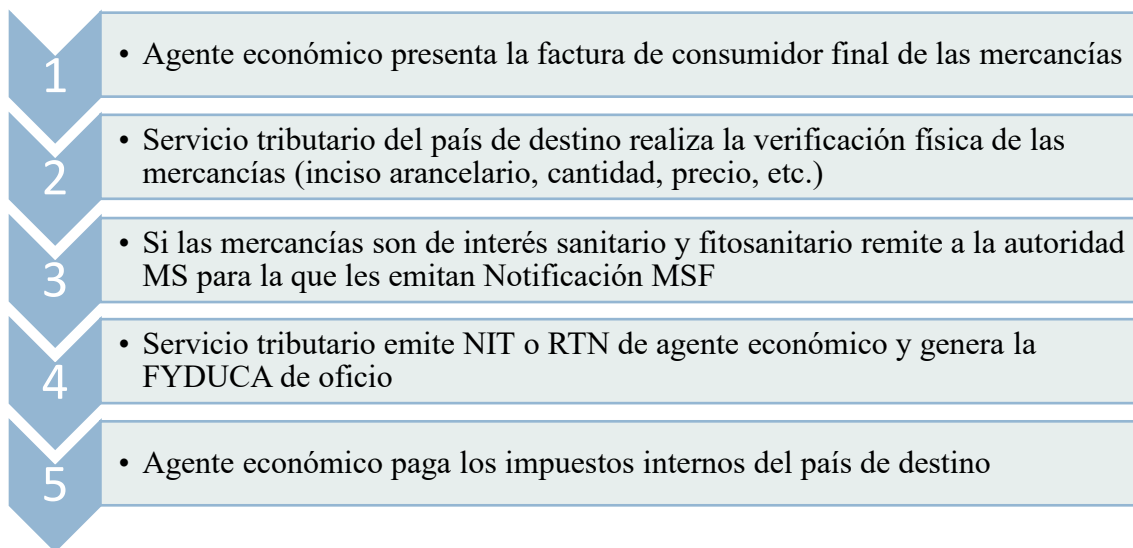


Fuente: (Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), 2020)

FYDUCA de Oficio

Los agentes económicos no contribuyentes de IVA o ISV, que ingresen mercancías con libre circulación realizarán el trámite en las ventanillas habilitadas por la administración tributaria en los Centros de Control, donde un funcionario tributario les emitirá la FYDUCA de oficio y podrán pagar los tributos internos que correspondan en el Estado Parte de destino (apartado 3.5.3 literal b y Sección 6.2 literal j)

Figura 22 Procedimiento para emitir una FYDUCA de Oficio (Mercancías en libre circulación)



Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Estudio de medición de Tiempos

Se realizó un ejercicio de medición de tiempo de despacho en la operación que se atienden en los dos módulos llamados Centro de Facilitación al Comercio. (literal g) apartado 3.1.1.4, Sección 3.1.1, Apéndice 3

Como resultado del análisis a los procedimientos hacia mercancías en libre circulación podemos destacar los siguientes beneficios:

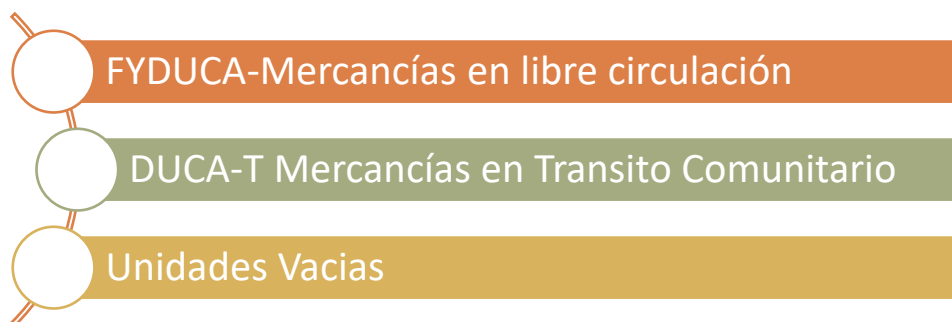
- Al ser llenado por el transferente de la mercancía, la FYDUCA no requiere de la contratación de un intermediario como un agente aduanero.
- Al no ser una operación aduanera, la FYDUCA no requiere de la contratación de un transportista aduanero autorizado por el servicio aduanero para el traslado del producto.
- No se realiza revisión física a las mercancías en frontera por lo que no se requiere de la contratación de cuadrillas para esta clase de revisiones.
- No se genera selectividad aduanera para dichas operaciones sino únicamente

validación electrónica por medio de un código QR para la verificación del pago de impuestos internos en el país de destino. Se pudo observar que en los tiempos de medición se promedia de un minuto a un minuto veinte segundos para el proceso de paso de frontera por parte de las autoridades tributarias.

- No se realiza extracción de muestras sobre este rubro de mercancías.
- Las operaciones comerciales de libre circulación no son catalogadas como importaciones o exportaciones, por lo que no se requiere de un registro previo como exportador o importador del estado parte. Ya que la figura de unión aduanera es de un solo territorio ambos países.
- Se realiza la transmisión y pago de impuestos de la FYDUCA previo a su arribo al PFI haciendo más ágil el paso de la mercancía en la frontera.
- Existe una gestión coordinada de frontera en el Centro de Facilitación lo cual garantiza una parada única para el control de la mercancía y migratorio.
- Los horarios son homologados para todas las instituciones de 5:00 am a 10:00 pm.
- No existen documentos adjuntos a la FYDUCA, por lo que no se requiere verificación documental por parte de la autoridad tributaria.

Las operaciones que fueron objeto de medición y que son más recurrentes en las filas para el ingreso del PFI en ambos lados son:

Figura 23



Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Figura 24 Diagrama específico de los puntos de medición



Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Figura 25 Procesos por el paso ágil



Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Medición de tiempos de mercancías con libre circulación FYDUCA

Descripción de los pasos realizados para la medición de los tiempos de las mercancías con libre circulación:

Figura 26 Medición de Tiempos de despacho de mercancías amparadas con FYDUCA



Ingreso de medio de transporte el PFI-llegada al modulo Centro de Facilitación: Se midió el tiempo que realiza el piloto de la unidad de transporte desde su arribo al módulo de ingreso hasta el Centro de Facilitación



Control Migratorio: Se contabilizó el tiempo que tardan las autoridades de migración de Guatemala y Honduras para realizar el registro migratorio del piloto.



Verificación electrónica de la FYDUCA: Se tomó el tiempo que tarda la autoridad tributaria de país de destino (Si es Honduras-SAR, Si es Guatemala SAT) para realizar la verificación electrónica del pago de los impuestos internos y el paso de frontera por parte de la autoridad tributaria del país de destino.



Salida del medio de transporte del PFI: Se contabilizó el tiempo que tarda el piloto desde la partida del Centro de Facilitación hacia el módulo de autorización de salida del PFI

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Tabla 3 Medición de Tiempos de despacho de mercancías amparadas con FYDUCA GT-HN

GUATEMALA A HONDURAS		
Paso	Operaciones	Tempo Promedio
1	Ingreso del medio de transporte al PFI- Llegada al Centro de Facilitación	0:10:29
2	Control Migratorio con Guatemala al conductor del transporte	0:01:06
3	Control Migratorio con Honduras al conductor del transporte	0:03:50
4	Verificación Electrónica de la FYDUCA	0:01:11
5	Salida del medio de transporte del PFI	0:03:26
	Tiempo Total	0:20:02

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Tabla 4 Medición de Tiempos de despacho de mercancías amparadas con FYDUCA HN-GT

HONDURAS A GUATEMALA		
Paso	Operaciones	Tempo Promedio
1	Ingreso del medio de transporte al PFI- Llegada al Centro de Facilitación	0:05:55
2	Control Migratorio con Honduras al conductor del transporte	0:00:59
3	Control Migratorio con Guatemala al conductor del transporte	0:03:30
4	Verificación Electrónica de la FYDUCA	0:03:23
5	Salida del medio de transporte del PFI	0:05:52
	Tiempo Total	0:19:39

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Medición de tiempos de Tránsitos Comunitarios

Descripción de los pasos realizados Para la medición de los tiempos de tránsitos comunitarios:

Figura 27 Medición de Tiempos de despacho de mercancías amparadas con DUT-C



Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Tabla 5 Medición de Tiempos de despacho de mercancías amparadas con DUT-C GT-HN

Guatemala a Honduras		
Paso	Operaciones	Tempo Promedio
1	Ingreso del medio de transporte al PFI- Llegada al Centro de Facilitación	0:08:18
2	Control Migratorio con Guatemala al conductor del transporte	0:00:45
3	Control Migratorio con Honduras al conductor del transporte	0:02:55
4	Operación Aduanera	0:10:55
5	Salida del medio de transporte del PFI	0:02:14
	Tiempo Total	0:25:07

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Tabla 6 Medición de Tiempos de despacho de mercancías amparadas con DUT-C HN-GT

Honduras a Guatemala		
Paso	Operaciones	Tempo Promedio
1	Ingreso del medio de transporte al PFI- Llegada al Centro de Facilitación	0:03:12
2	Control Migratorio con Honduras al conductor del transporte	0:01:15
3	Control Migratorio con Guatemala al conductor del transporte	0:03:26
4	Operación Aduanera	0:09:46
5	Salida del medio de transporte del PFI	0:03:42
	Tiempo Total	0:21:21

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Medición de Tiempos Unidades Vacías

Descripción de los pasos realizados para la medición de los tiempos de despacho a unidades vacías:

Figura 28 Medición de Tiempos de despacho de unidades vacías



Ingreso de medio de transporte el PFI-llegada al modulo Centro de Facilitacion: Se midió el tiempo que realiza el piloto de la unidad de transporte desde su arribo al modulo de ingreso hasta el Centro de Facilitacion



Control Migratorio: Se contabilizó el tiempo que tardan las autoridades de migración de Guatemala y Honduras para realizar el registro migratorio del piloto.



Salida del medio de transporte del PFI: Se contabilizó el tiempo que tarda el piloto desde la partida del Centro de Facilitacion hacia el modulo de autorizacion de salida del PFI

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Tabla 7 Medición de Tiempos de despacho de unidades vacías GT-HN

Guatemala a Honduras		
Paso	Operaciones	Tempo Promedio
1	Ingreso del medio de transporte al PFI- Llegada al Centro de Facilitación	0:06:00
2	Control Migratorio con Guatemala al conductor del transporte	0:00:45
3	Control Migratorio con Honduras al conductor del transporte	0:03:55
5	Salida del medio de transporte del PFI	0:06:14
	Tiempo Total	0:16:54

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Tabla 8 Medición de Tiempos de despacho de unidades vacías HN-GT

Honduras a Guatemala		
Paso	Operaciones	Tempo Promedio
1	Ingreso del medio de transporte al PFI- Llegada al Centro de Facilitación	0:04:00
2	Control Migratorio con Honduras al conductor del transporte	0:01:05
3	Control Migratorio con Guatemala al conductor del transporte	0:03:34
5	Salida del medio de transporte del PFI	0:05:14
	Tiempo Total	0:13:53

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Análisis sobre la medicino de Tiempos

El tempo incurrido por las autoridades aduaneras en el Centro de Facilitación al Comercio es considerablemente mayor al empleado por las autoridades tributarias en la FYDUCA. Esto se debe a que la DUT-C no solo se valida electrónicamente el paso de frontera, el funcionario de la administración de aduanas sale del centro de facilitación al comercio a revisar si las placas y el marchamo de la unidad de carga coinciden con la documentación presentada.

El sistema de control migratorio de Guatemala es más rápido que el de Honduras debido al uso del sistema biométrico empleado por Honduras en la cual solita huellas y fotografía y otra información en la entrevista al piloto. Guatemala solo lo pasa por el lector de documentos y le da ingreso automáticamente.

Cabe destacar que antes de la Unión Aduanera en el 2017 las mercancías en libre circulación que operan con FYDUCA actualmente, operaban con FAUCA el cual este proceso llevaba de 4 a 6 horas para ser despachados. Con FYDUCA se despacha menos de 2 minutos. Cabe mencionar que el 70% del universo de mercancías en el arancel están en libre circulación y el 30% esta exceptuado y se gestiona con trámite aduanero (DUCA-F).

4.1.1 HALLAZGOS DE LA ENCUESTA

Tabla 9 Hallazgos de la encuesta

VARIABLES	INDICADOR	EVIDENCIA
Calidad y eficiencia del servicio	Capacidad de Respuesta	El 92% de los encuestados consideran que el personal que atiende es competente para atender a los pilotos. Es satisfactorio que solo el 8% tienen una percepción insatisfecha y mucho que desear en la capacidad del personal que atiende. Las instituciones invierten en capacitaciones de atención y empatía con el usuario y vemos como resultado un 92% de pilotos satisfechos con el personal a cargo.
	Empatía	El 60% de los encuestados califican como bueno el servicio que brindan las autoridades. El 22% lo califica como regular, el 14% como muy bueno y solo el 4% lo califica como malo y muy malo. Estos resultados indican que hay una percepción de satisfacción en el servicio que prestan cada institución. Un servicio empático hace agradable el clima de atención y dan una imagen nueva de satisfacción a las distintas instituciones gubernamentales con fama burocrática.
Tiempo	Estudio de Tiempos	El 78% de los pilotos encuestados aseguran que para ingresar al puesto fronterizo están más de 3 horas formados en la fila, nos comentan los mismos que los días miércoles, jueves y viernes se forman filas de hasta 3 kilómetros en el lado de Guatemala y en el lado de Honduras de 2 a 3 kilómetros lo que convierte a este puesto fronterizo como popular para transitar y operar sus exportaciones e importaciones. En el lado de Guatemala nos comentan los pilotos que hay predios o parqueos privados para los medios que llegan, pero no tienen documentación lista para ingresar. Estos cuando ya les complementan su documentación y desean incorporarse a la fila para ingresar a la aduana se arman nudos y dobles filas porque no hay personal de orden vial que organice todo estos medios.
Despacho de Operaciones	Análisis de rapidez en la gestión de los procedimientos	El 34% de los encuestados confirma que su trámite se demora más de 20 minutos, el 30% menos de 5 minutos, el 26% más de una hora y el 8% más de 3 horas. Recordemos con son distintos los regímenes que se atienden unos duran más de un minuto como el FYDUCA, otros duran 10 a 20 minutos como los tránsitos comunitarios y las DUCAS con selectivo Rojo es decir revisión física o necesite inspección cuarentenaria se demoran de 4 a 8 horas. Lo ventajoso de la implementación de la Unión Aduanera es que el 70% de mercaderías del arancel que provienen de Guatemala son mercancías en libre circulación y vienen amparadas con FYDUCA un tratamiento simplificado que ha llegado agilizar el comercio en la región.

Costo Logístico	Análisis de costo de operaciones logísticas	El 62% de los pilotos indicaron que el factor tiempo perdido en espera al ingresar al Puesto Fronterizo afecta sus bolsillos y su planificación con las siguientes rutas que tiene planificadas con otros clientes y claro un atraso afecta su planificación logística lo que le provoca pérdidas en sus ingresos. Otro factor fue el combustible, el 12% opina que cuando llevan perecedero como embutidos, lácteos, frutas o carnes en contenedor refrigerado, deben cargar combustible extra para el contenedor y para el cabezal esto generan costos extras cuando les ha tocado ser atendidos hasta el día siguiente. EL 4% destaca las perdidas parciales de los perecederos como el guineo que por el clima soleado altas temperaturas y esperar horas para ingresar aunque vayan amparadas con FYDUCA el cual el proceso de despacho es rápido pero la fila para ingresar es larga y se pierde mucho tiempo.
Ubicación Geográfica	Análisis ruta estratégica	El 92% de los pilotos encuestados confirman que cada empresa tiene este puesto fronterizo como ruta estratégica a sus bodegas, la mayoría de importadores sus bodegas las tienen en San Pedro Sula, Choloma, Cofradía, Villa Nueva y progreso por lo cual la cercanía a estas ciudades adicionando las buenas condiciones carreteras son un atractivo para las empresas en utilizar este PFI.
Infraestructura	Espacios correctos	El 60% de los pilotos considera que la infraestructura del puesto fronterizo no es la adecuada de acuerdo al volumen de crecimiento de medios, especifican que el área de revisión e inspección por parte de cuarenta debe ser ampliado de modo que se puedan pegar más unidades a la bahía o rampa. Cabe mencionar que otras Aduanas fronterizas con Guatemala les ha disminuido el flujo de operaciones, varios importadores han decidido pasar sus cargas por Corinto pese a las filas para poder ingresar al puesto fronterizo pero se escudan en las malas condiciones de las carreteras de occidente.

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

Cabe destacar que el 78% de los pilotos afirman que el personal que atiende en los módulos Centro de facilitación al Comercio (Módulos Ágiles) el personal de migración Honduras y Guatemala no es suficiente ya que una persona atiende entrada y salida de su país correspondiente y eso hace menos ágil el despacho de ambas filas de entrada y salida. También recalcamos que los inspectores de migración Honduras deben tomar huellas foto y otros datos mientras que la autoridad migratoria guatemaltecas el trámite es más expedito solo se pasa el documento de identificación por el lector y se despacha el piloto.

Adicionalmente se consultó si sería prudente construir un tercer módulo ágil es decir un tercer Centro de Facilitación al Comercio, el 98% de los pilotos encuestados afirman que un tercer módulo descongestionaría las filas para ingreso al PFI y se despacharían más unidades en menos tiempo logrando sacar más unidades de lo acostumbrado. Esta medida es un buen proyecto de

crecimiento del puesto, estoy seguro que traería más importadores y sería la aduana terrestre modelo por parte de Honduras.

4.1.2 HALLAZGOS DE LAS ENTREVISTAS

Tabla 10 Hallazgos de las entrevistas

Variables	Indicador	Evidencia
Calidad y eficiencia del servicio	Capacidad de Respuesta	Los entrevistados coincidieron que el puesto fronterizo va en crecimiento llegando nuevos importadores en la cual el personal por parte de la Administración Aduanera de Honduras esta corto, hay poco personal para poder sacar en tiempo y forma el gran volumen de operaciones que se registran por esa aduana. Cabe destacar que una funcionaria entrevistada que tuvo el cargo de coordinadora por parte de SIECA menciona que el personal nuevo le hace falta retroalimentación practico en las funciones del puesto provocando atrasos en los despachos. En cuanto a la rotación de personal en todas las aduanas, esto lo hace la administración cada año está de acuerdo porque son nuevas experiencias para el Analista.
	Empatía	Los agentes aduaneros e importadores manifiestan que se han llevado una buena imagen en cuanto al servicio de los funcionarios, la amabilidad y el respeto son palabras que describen.
Tiempo	Estudio de Tiempos	Los entrevistados recalcan que cada procedimiento tiene su tiempo para gestionarse. Mencionaron al FYDUCA que se opera en menos de 2 minutos, los tránsitos comunitarios que se operan de 10 a 20 minutos. Ya los trámites con selectividad rojo que son revisiones e inspecciones cuarentenarias llevan más tiempo por el tipo de tratamiento y más si se tiene que mandar ya sea al laboratorio cuarentenario en Puerto Cortes o al laboratorio Arancelario en Tegucigalpa por duda razonable en cuanto al inciso arancelario clasificado.
Despacho de Operaciones	Análisis de rapidez en la gestión de los procedimientos	Los entrevistados se enfatizan en la capacidad de organización entre las instituciones para revisiones en conjunto e inspecciones por cuarentena para evitar doble gestión por lo tanto pérdida de tiempo. Así mismo la necesidad de más personal que pueda cubrir el volumen de operaciones que incrementa cada día más son propuestas alternas para agilizar el despacho en el puesto fronterizo.
Costo Logístico	Análisis de costo de operaciones logísticas	Los importadores están de acuerdo que el tiempo es dinero, cada minuto perdido es costo para la empresa. Los cambios de turno que obligan a pasar los trámites pendientes al analista que entra al turno son desfavorables para el rápido despacho de operaciones. Es necesario reestructurar los horarios de turnos. Las inspecciones con cuarentena y las cargas con selectivo rojo para revisión son escenarios que con coordinación entre instituciones y más espacios en la zona de revisión son temas que deben ser tomados en cuenta en las reuniones de las autoridades como mejoras del puesto fronterizo en crecimiento.
Ubicación Geográfica	Análisis ruta estratégica	Uno de los importadores entrevistado enfatizo que este puesto fronterizo es estratégico por su distancia con sus bodegas en la ciudad de San Pedro Sula. Este importador lo ve como ruta estratégica por la distancia que les favorece y las buenas condiciones viales en carretera. La Lic. Herrera que fue coordinadora del PFI por parte de SIECA, nos comentaba como este

		<p>puesto fronterizo conectaba estratégicamente las principales ciudades del norte de Honduras como San Pedro Sula, Choloma, Progreso, Villa Nueva y Cofradía, así como los principales Puertos marítimos de Honduras (Puerto Cortes) y Puertos marítimos de Guatemala (Puerto Barrios y Santo Tomas de Castilla). Entonces podemos decir que este puesto fronterizo es uno de los más importantes para Honduras por su ubicación estratégica y su conexión con rutas comerciales entre Honduras y Guatemala.</p>
Infraestructura	Espacios correctos	<p>Todos los entrevistados enfatizaron la gran necesidad de inversión en ampliar ciertas áreas para revisión como la bahía de inspección llamada “Rampa” ya que solo se pueden pegar 3 furgones a revisar simultáneamente y la cantidad de revisiones al día es un volumen considerado.</p>

Fuente: (Elaboración Propia,2025)

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

- De acuerdo a la evidencia recopilada, se determinó en el estudio las barreras o factores que limitan la eficiencia de los procesos respecto a la agilización de despacho de los pilotos. Estos factores fueron tendencia en los comentarios de los participantes en las encuestas y entrevistas como:

(a) Poco personal para atender el gran volumen de unidades que transitan y operan en el puesto fronterizo integrado de Corinto Los pilotos enfatizaron que el personal de migración de ambos países en los módulos de centro de facilitación debe ser reforzado. Los entrevistados afirman que se debe poner más analistas de aforo y despacho para agilizar los trámites y evacuar los grandes volúmenes de revisiones.

(b) Espacios muy reducidos para el gran volumen de operaciones que se atiende como la rampa y los espacios de parqueos de furgones en el predio. También enfatizaron la problemática de solo un carril de ida y venida en las entradas y salidas, sumando la falta de orden vial provocando cuellos de botella.

(c) Falta de coordinación, distribución de trabajo y planificación entre las instituciones que atienden en el puesto fronterizo provocan atrasos y duplican esfuerzos de trabajo según los entrevistados.

(d) La rotación de personal hace los procesos más lentos ya que mandan personal no muy capacitado en lo practico e inseguros de lo que están haciendo retrasando al personal viejo con sus consultas repetitivas y los cambios de turno provocan discontinuidad en los tramites.

- Es esencial homologar el procedimiento para la importación temporal de medios de transporte, el llamado la multimodal por las autoridades aduaneras hondureñas (Importación Temporal con reexportación en el mismo estado), similar al empleado por la aduana de Guatemala para la culminación de Admonición Temporal de Contenedores (ATC) cuyo procedimiento es más ágil por parte de Guatemala.

- Según el ejercicio de medición de tiempo en los módulos de centro de facilitación al comercio es considerablemente mayor al empleado por las autoridades tributarias en la FYDUCA. Esto se debe a que la DUT-C no solo se valida electrónicamente el paso de frontera, el funcionario de la administración de aduanas sale del centro de facilitación al comercio a revisar si las placas y el marchamo de la unidad de carga coinciden con la documentación presentada.

- El sistema de control migratorio de Guatemala es más rápido que el de Honduras debido al uso del sistema biométrico empleado por Honduras en la cual solita huellas y fotografía y otra información en la entrevista al piloto. Guatemala solo lo pasa por el lector de documentos y le da ingreso automáticamente. Cabe destacar que antes de la Unión Aduanera en el 2017 las mercancías en libre circulación que operan con FYDUCA actualmente, operaban con FAUCA el cual este proceso llevaba de 4 a 6 horas para ser despachados.

5.2 RECOMENDACIONES

- Que la aduana de Honduras homologue el procedimiento para la incorporación de medios de transporte, similar por la aduana de Guatemala para la culminación de Admisión Temporal de Contenedores y para Honduras Multimodal o Importación Temporal con Reexportación en el mismo estado, cuyo procedimiento es más ágil por la Aduana Guatemala.

- Estructurar un plan coordinado entre las instituciones donde se enfatice el reordenamiento vial de los medios de carga que entran y salen del puesto fronterizo. Apoyo de la seguridad pública para ordenar las unidades de carga en las carreteras de acceso al PFI concediendo prioridad a los medios vacíos, con FYDUCA y DUCA Anticipada con selectivo verde y tránsitos comunitarios que son despachados en los módulos ágiles.

- Adecuar predios o parqueos públicos para las unidades de carga en zonas adyacentes al puesto fronterizo con la finalidad de evitar congestionamientos en las vías de acceso público hacia disco puesto.

- Mejorar la infraestructura vial en los carriles del puesto fronterizo a través de la

construcción de un carril adicional de ingreso para unidades de carga. Este nuevo carril oxigenaría y facilitaría el ingreso de las mercancías que se dirigen al centro de control.

- Mejorar la conectividad vial en las carreteras que conducen a los puestos fronterizos alternos, PFI El Florido en copan Ruinas y PFI Agua Caliente en Santa Fe Ocoatepeque. Esta medida podrá ayudar a descongestionar las operaciones en el puesto fronterizo integrado de Corinto.

- Implementar un programa de capacitación trimestral a los funcionarios del sector público sobre los procedimientos operativos del puesto fronterizo debido a la alta rotación de personal en la misma. Asimismo, cuando se contrate personal, debe cumplir con el perfil de conocimiento en materia aduanera y tributaria, junto con mínimo de capacitación practica sobre los procesos.

- Instalar un buzón de sugerencias o cuaderno de quejas para los usuarios de los PFI y que este sea remitido a las autoridades centrales, con la finalidad de mejorar el funcionamiento operativo y administrativo de estos puestos.

- Gestionar ante la Instancia Ministerial para que EL Fondo Estructural de la Unión Aduanera (FEUA), se adquiriera los servicios de una empresa constructora para diseñar y presupuestar proyectos de infraestructura necesarios para el cumplimiento de las actividades con relación al despacho del usuario como: Apertura de un tercer carril de por lo menos dos kilómetros en las entrada y salida del PFI, Ampliación de la Rampa de revisión de carga y el diseño y estructurar el tercer módulo ágil llamado “Centro de Facilitación al Comercio”.

- Por el gran volumen de operaciones que se atienden diariamente en el puesto fronterizo integrado se debe contratar personal para reforzar el personal y agilizar las operaciones con personal profesional de la carrera administración aduanera que poseen los conocimientos técnicos que debe poseer el perfil para este puesto como analista de aforo y despacho en el PFI.

CAPÍTULO VI. APLICABILIDAD

La aplicabilidad es la última etapa del estudio realizado, aquí se demuestra la propuesta de utilidad práctica que se deriva de los resultados obtenidos en los descubrimientos, recomendaciones y conclusiones en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto. Este capítulo proyecta un aporte práctico profesional de la investigación al convertir el marco teórico y la metodología en un plan de optimo que pretenda aportar soluciones a las preguntas de investigación planteadas.

6.1 NOMBRE DE LA PROPUESTA

Plan de optimización de los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto

6.2 JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

El estudio nos indica que en el puesto fronterizo integrado de Corinto presenta varias deficiencias como poco personal para un volumen alto en crecimiento de trámites y que con el tiempo se van anexando nuevos importadores, asimismo el personal nuevo no capacitado a las competencias que exige este puesto fronterizo, la rotación de personal por las aduanas hacen lentos los procedimientos, las congestiones recurrentes en las filas por falta de orden vial y tramos estrechos en la entradas y salidas del puesto fronterizo sin olvidar la ampliación en infraestructura en las áreas de revisión de carga y construir un tercer módulo ágil donde se operan la mayoría de gestiones que ingresan por ese puesto fronterizo para mayor competitividad y agilización de trámites.

En los tres sectores entrevistados es tendencia y están de acuerdo con la falta de coordinación y planificación que retrasan los despachos y duplican esfuerzos. Hay varios procedimientos que con el surgimiento de la Unión Aduanera se han homologado y simplificado su proceso para el despacho, pero hay ciertos procedimientos que existe la necesidad de ser homologados de la misma forma en ambos países.

Desde el surgimiento del puesto fronterizo, Corinto es una de las aduanas terrestres con mayor afluencia en la región por su ubicación estratégica que conecta puertos importantes en

ambos países y la corta distancia de el mismo con San Pedro Sula, Choloma y otras ciudades importantes en el sector industrial. Mejorar sus tiempos de despacho beneficiaría directamente a los importadores y transportistas, la competitividad de ambos países ahora territorio único aduanero y el flujo comercial de la región.

El Estudio de Tiempo de Levante parte de una verdad simple: para mejorar los procesos en frontera, primero mide el tiempo real requerido para el levante y/o despacho de mercancías, desde el momento de la llegada hasta el levante físico de la carga. Esta medición no se hace para llenar estadísticas, sino para ver con honestidad dónde se están generando demoras que afectan a importadores, exportadores y consumidores. El estudio también reconoce algo que ocurre todos los días en los puntos fronterizos: Aduanas no trabaja sola. El flujo de mercancías depende de muchas manos autoridades sanitarias o fitosanitarias, agentes aduanales, transportistas, cada uno con sus propios tiempos, puede acelerar o ralentizar la operación.

Se espera un puesto fronterizo competente a las exigencias del comercio regional que se opera en el mismo. Mejorando su personal, coordinando y distribuyendo actividades buscando eficiencia y responsabilidad, ordenando y ampliando espacios para mejorar los tiempos de despacho y llegar hacer una aduana modelo en la región.

6.3 ALCANCE DE LA PROPUESTA

Este plan de acción tiene como objetivo optimizar los tiempos de despacho en el puesto fronterizo integrado de Corinto mediante mejoras en procesos, gestión operativa, infraestructura y coordinación interinstitucional. La propuesta busca optimizar, simplificar los procedimientos aduaneros, a través de la tecnología ver qué sistema se puede implementar para una medición continua en los tiempos de despacho. Proponer mejoras de flujo, control operativo interno para disminuir la congestión en el área fronteriza. La coordinación entre instituciones. Fortalecer la capacidad del personal, optimizar el acceso y ordenamiento en las entradas y salidas, eliminar e identificar cuellos de botella en los procesos de despacho e implementar mecanismos de control y monitoreo de tiempos de despacho.

6.4 DESCRIPCIÓN Y DESARROLLO

6.4.1 DESCRIPCIÓN

El Plan de optimización de los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo de Corinto busca proponer formas que ayuden a optimizar el tiempo de despacho a través de un análisis de tiempos por etapa desde las filas de espera para el ingreso del puesto fronterizo, el arribo, el despacho, elaborar una matriz de causas de demoras y realizar un análisis de incidencias en los casos que se presenten.

La Digitalización y automatización de procesos a través de una inspección del flujo digital de documentación en sistema, auditar si se cumple en el campo esta digitalización. Dashboard de estatus de despacho en tiempo real. Gestión de riesgos se necesita crear una matriz de riesgo aduanero por proveedor y un plan de contingencia ante los selectivos rojos, fortaleciendo la coordinación institucional crear una directiva de cumplimiento interinstitucional para ver los temas semanales –mensuales sobre coordinación institucional Proponer estudios de factibilidad para expandir y crear nuevos espacios que se aprovecharían para agilizar los trámites.

El ordenamiento en las entradas y salidas, fortaleciendo el personal con capacitaciones e indagar opciones a través de consultorías para implementar mecanismos de control y monitoreo de tiempos de despacho. Todo esto con el fin de reducir los tiempos de atención y disminuir la saturación de medios en las entradas y salidas del puesto fronterizo. El plan abarca un periodo de seis meses. En este, se desarrollarían capacitaciones, propuestas de estudios de factibilidad en fondos estructurales, licitaciones públicas, implementación de recursos digitales, talleres teórico-práctico y supervisión continua.

El plan se centra iniciando la presentación del diagnóstico operativo en los tiempos de despacho donde se identificaron los cuellos de botella y las barreras que ralentizan el proceso desde la larga fila de ingreso hasta el arribo, gestión del trámite en el módulo ágil si es el caso y si es selectivo rojo la inspección hasta despachar la carga y ver las causantes de dichas demoras. Reestructuración y fortalecimiento de personal en gestión operativa y coordinación conjunta de las instituciones en las actividades para el despacho, estudios de perfectibilidad de mejoras en infraestructura seguido de licitaciones públicas de las mejoras propuestas en dicho estudio.

6.4.2 DESARROLLO

Para asegurar el mejoramiento de los tiempos de despacho con eficiencia y aplicabilidad se han diseñado varios entregables que permitirán al puesto fronterizo integrado de corinto ser un puesto fronterizo modelo en la región , se implementara de manera gradual e inmediata un **Diagnostico de Tiempo** por etapa desde las filas de espera para el ingreso del puesto fronterizo, el arribo, aplicabilidad de la documentación que viene la carga, el despacho, libramiento de la carga en sistema, estas etapas serán medidas y evaluadas. Este análisis nos ayudara a identificar cuellos de botella, ver de qué forma se optimizarían los tiempos de operación y mejorar la eficiencia de despacho.

Luego hacer una **Matriz de causas de demora** e identificar los retrasos observados y visualizaremos las posibles causas de demora y nos ayudara a tomar decisiones para una pronta solución. Todas las fallas, errores o casos inusuales que surjan se registraran todas estas incidencias en un **informe detallado con todos estos hallazgos observados**.

Se inspeccionará si se está aplicando en las operaciones el flujo de documentación en sistema por el analista de foro y despacho de la administración aduanera. **La implementación de un Dashboard** de estatus de despacho en tiempo real será una herramienta visual al instante que permita monitorear el estado de los despachos en proceso, controlar los tiempos por gestión, evitando retrasos y reducir costos de operación. Es necesario tener medidas y procedimientos diseñados para abordar situaciones imprevistas emergentes en las inspecciones y despacho de la carga, evitando retrasos y manteniendo la eficiencia operativa durante la situación especial a través de un **plan de contingencia ante los selectivos rojos**

Crear un estudio de factibilidad para expandir y crear nuevos espacios en la infraestructura del puesto fronterizo (ampliación de la zona de inspección, ampliación de un carril en la entrada y salida del PFI, construcción de un tercer módulo de centro de facilitación al comercio, expandir el predio para nuevos estacionamientos para más capacidad de medios en el recinto. Posterior emitir la licitación pública y gestionar ante el Fondo Estructural de la Unión Aduanera que lo administra la instancia Ministerial a través de la SIECA. Se implementará un **programa de capacitación trimestral** a los funcionarios del sector público sobre los procedimientos operativos y normativa.

Al finalizar la implementación de todas las actividades, entregables se elaborará un informe técnico que integre los principales resultados y recomendaciones para fortalecer las acciones

propuestas, este documento será clave para la toma de decisiones y crecimiento del puesto fronterizo.

6.5 MEDIDAS DE CONTROL

Como medidas de control para la efectividad de cada actividad planteada en este plan se debe abordar de manera continua y supervisada las propuestas de mejora en la cual con los indicadores de desempeño nos ayudaran a evaluar los entregables que se desarrollaran.

Tiempo Promedio de despacho por Régimen. Esta actividad se medirá en un plazo de 7 días es decir una semana de lunes a domingo cada 6 meses Se pretende contratar una firma consultora para elaborar un análisis de tiempo en cada etapa iniciando desde la espera en fila para ingreso al PFI hasta ser despachado y libramiento de la carga en sistema da seguimiento a los tiempos de despacho.

Tiempo de espera en fila para ingresar al puesto fronterizo De igual forma se medirá en un plazo de 7 días de lunes a domingo en ambos lados (entrada y salida del PFI). Se utilizará una bitácora para medir aleatoriamente unidades en la fila desde que llega a formarse a la fila hasta que entra al puesto fronterizo.

Tasa promedio de medios atendidos diariamente Un control estadístico en las entradas y salidas del puesto fronterizo por u mes. Este reporte nos ayudara a visualizar le crecimiento de medios que abordan el puesto fronterizo contribuyendo al análisis de tiempos de despacho y ver qué días y temporadas se satura el puesto fronterizo y tomar decisiones de alivio y control.

Reuniones mensuales de revisión entre instituciones que integran el puesto fronterizo. Por cada reunión levantar un informe de todos los temas y casos que se tocaron. Discutir los avances, mejoras y problemática que sufre el puesto fronterizo.

Evaluaciones trimestrales del plan. Se evaluará cada trimestre a los funcionarios en sus competencias y asegurarnos que se cumplan los patrones establecidos en la normativa. Se evaluará competencias, el servicio que prestan al usuario y la agilidad con la que cumplen sus actividades al despachar al usuario.

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Tabla 11 Cronograma de implementación

Plan de Optimización de los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto				A	A	A	A	M	M	M	M	J	J	J	J	J	J	J	
Actividades	Resp	Inicio	Días	B	B	B	B	A	A	A	A	U	U	U	U	U	U	U	
				R	R	R	R	Y	Y	Y	Y	N	N	N	N	L	L	L	L
				S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
				1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Se hará un análisis de tiempo en cada etapa iniciando desde la espera en fila para ingreso al PFI hasta ser despachado y libramiento de la carga en sistema	Consu ltoría	6/4/ 202 6	7	█															
Se hará una matriz de causas de demora e identificar los retrasos observados y visualizarlos	Consu ltoría	13/4 /202 6	5		█														
Informe de incidencias detallado con los hallazgos observados.	Consu ltoría	20/4 /202 6	7			█													
Inspección sobre la aplicabilidad en las operaciones sobre el flujo documental en sistema	Adua nas HN	20/4 /202 6	7			█													
Implementación de un Dashbord de estatus de tiempo real de despacho de las cargas	IT	28/4 /202 6	35				█	█	█	█	█								
Plan de Contingencia en los selectivos rojo (cargas que se deben inspeccionar y	Adun as HN	1/6/ 202 6	5									█							

	profesional en la materia (Tasa cambio Lps. 26.35 20/12/2025)				
Implementación de Dashboard de estatus en tiempo real.	Diseño de dashboard (5 días)	IT	1240	5 días	6,200.00
	Licencia (Power BI Premium por usuario)		632.86		632.86
Programa de Capacitación	Facilitadores (Viáticos)	Personal interno de Aduanas Honduras		5 días	20,000.00
	Coffee break (20 personas)	Administración de la Aduana	80		1,600.00
	Materiales	Personal Capacitador	50		1,000.00
	Total				134,818.62

IMPACTO DEL PRESUPUESTO

El costo de implementar las propuestas planteadas y el estudio detallado de tiempos de despacho es de gran aporte y necesaria para optimizar y brindar un mejor servicio al usuario que transita por el puesto fronterizo. Se esperan alcanzar:

Identificar y mejorar los tiempos de despacho de acuerdo a los resultados que arroje la consultoría para orientar los nuevos lineamientos que puedan optimizar los procedimientos con

eficiencia y rapidez, librando los cuellos de botella.

Con la implementación del dashboard visualizaremos en tiempo real el estado de los despachos (ingreso, revisión, liberación), se reducirían tiempos muertos en el PFI e identificación inmediata de cuellos de botella en la documentación y procesos aduanales.

El programa de capacitación va a fortalecer las capacidades del recurso humano involucrado en los procesos. Resaltando la importancia de mejorar en la coordinación entre las instituciones que operan en el puesto fronterizo integrado.

6.7 CONCORDANCIA DE LOS SEGMENTOS DE LA TESIS CON LA PROPUESTA

Tabla 13 Concordancia de los segmentos de la tesis con la propuesta

Título de la investigación: ESTUDIO SOBRE LOS TIEMPOS DE DESPACHO EN EL PUESTO FRONTERIZO INTEGRADO DE CORINTO, OMOA CORTES							
Objetivo General: Realizar un estudio sobre la operatividad con los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto.							
Capítulo I	Capítulo II	Capítulo III			Capítulo IV	Capítulo V	
Objetivos Específicos	Teorías/Metodologías de sustento	Variables	Población	Técnicas	Conclusiones	Nombre de la propuesta	Objetivos de la propuesta
Determinar las barreras o factores que limitan la eficiencia de los procesos respecto a la agilización de despacho de pilotos.	Teoría General de sistemas: el sistema se encuentra con umbrales, límites que aparecen inesperadamente y estos limitan hasta donde se puede operar sin perder estabilidad. Estudio de Tiempos de Levante: Su primer principio es medir el tiempo real	Tiempo Despacho de Operaciones	Pilotos Agente Aduanero Funcionario Público Importador	Encuestas Entrevistas	Se detectó poco personal para atender gran volumen de medios, espacios reducidos, falta de coordinación y planificación entre las instituciones, rotación de personal como barrera para agilizar los	Plan de optimización de los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto.	Implementar un plan integral que permita optimizar los tiempos de despacho en el puesto fronterizo integrado de corinto mediante mejoras en procesos, coordinación interinstitucional y gestión operativa disminuyend

	<p>requerido para el levante o despacho de mercancías. Desde la llegada hasta el levante físico. Propone mirar el proceso como un esfuerzo colectivo. Menciona lo importante de identificar obstáculos que se vuelven grandes problemas y apoyarse de datos reales</p>				despachos.		o la congestión en el área fronteriza
<p>Analizar los procedimientos aduaneros y tributarios que se operan en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto</p>	<p>Teoría de la facilitación al comercio: El comercio crece más cuando los países hacen más fácil y rápido y barato comercializar que cuando solo se enfocan en impuestos o acuerdos arancelarios.</p> <p>Teoría General de sistemas: el sistema se encuentra con umbrales, límites que aparecen inesperadamente y estos limitan hasta donde se puede operar sin perder estabilidad.</p>	Costo Logístico	Pilotos Importador	Encuestas Entrevistas	<p>Homologar el procedimiento de importación temporal de medios de transporte en Honduras, Admisión Temporal de Contenedores llamado en Guatemala cuyo procedimiento es ágil en Guatemala y tedioso en Honduras.</p>	Plan de optimización de los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto.	<p>Implementar un plan integral que permita optimizar los tiempos de despacho en el puesto fronterizo integrado de corinto mediante mejoras en procesos, coordinación interinstitucional y gestión operativa disminuyendo o la congestión en el área fronteriza.</p>
<p>Realizar un estudio de</p>	<p>Estudio de Tiempos de Levante: Su</p>	Ubicación	Pilotos	Encuestas	<p>El ejercicio de medición de tiempo</p>	Plan de	<p>Implementar un plan</p>

medición de tiempos en operaciones que se atienden en los Centro de Facilitación al Comercio en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto	primer principio es medir el tiempo real requerido para el levante o despacho de mercancías. Desde la llegada hasta el levante físico. Propone mirar el proceso como un esfuerzo colectivo. Menciona lo importante de identificar obstáculos que se vuelven grandes problemas y apoyarse de datos reales	Geográfica	Importador	Entrevistas	nos mostró los procesos ágiles que se operan en los módulos de centro de facilitación (FYDUCA, DUT-C)	optimización de los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto.	integral que permita optimizar los tiempos de despacho en el puesto fronterizo integrado de corinto mediante mejoras en procesos, coordinación interinstitucional y gestión operativa disminuyendo la congestión en el área fronteriza.
Identificar oportunidades de mejora en la gestión operativa de mercancías en el Puesto Fronterizo Integrado	Teoría de la facilitación al comercio: El comercio crece más cuando los países hacen más fácil y rápido y barato comercializar que cuando solo se enfocan en impuestos o acuerdos arancelarios.	Infraestructura	Pilotos Agente Aduanero Funcionario Publico Importador	Encuestas Entrevistas	Se debe homologar el sistema de control migratorio tomando como ejemplar el de Guatemala ya que el de Honduras es más tardado porque es más detallado.	Plan de optimización de los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto.	Implementar un plan integral que permita optimizar los tiempos de despacho en el puesto fronterizo integrado de corinto mediante mejoras en procesos, coordinación interinstitucional y gestión operativa disminuyendo la
Proponer posibles acciones para ser más eficiente los	Teoría de la facilitación al comercio: El comercio crece más cuando los	Calidad y eficiencia	Pilotos Agente Aduanero Funcionario	Encuestas			

tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto	países hacen más fácil y rápido y barato comercializar que cuando solo se enfocan en impuestos o acuerdos arancelarios.	de servicio	rio Publico Importador	Entrevistas			congestión en el área fronteriza
--	---	-------------	------------------------	-------------	--	--	----------------------------------

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- (OMA), O. M. (2021). Obtenido de [file:///C:/Users/DELL/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/3DQA7K3P/MANUAL%20DE%20FONDO%20-%20ABRIL%202025\[1\].pdf](file:///C:/Users/DELL/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/3DQA7K3P/MANUAL%20DE%20FONDO%20-%20ABRIL%202025[1].pdf)
- Administración Aduanera de Honduras. (2020). *Subproceso declaración única centroamericana anticipada obligatoria*. Tegucigalpa: Administración Aduanera de Honduras. Obtenido de <https://www.aduanas.gob.hn/wp-content/uploads/2020/04/ADUANAS-GNNTA-DPA-SNPA-SPO-002.pdf>
- Administración de Aduanera de Honduras. (2 de Febrero de 2020). *Historia del Sistema Aduanero de Honduras*. Obtenido de Administración de Aduanera de Honduras: <https://www.aduanas.gob.hn/historia/>
- Aeon, B., Faber, A., & Panaccio, A. (2021). Does time management work? A meta-analysis. *PLoS One*, 16(1). Obtenido de <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC7799745/>
- Barbero, J. A. (2020). *La logística de cargas en América Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño*. Washington: Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Obtenido de <https://publications.iadb.org/es/publicacion/13697/la-logistica-de-cargas-en-america-latina-y-el-caribe-una-agenda-para-mejorar-su>
- Bitesigirwe, A. J., & Mwendapole, M. J. (2024). Challenges and Mitigation Strategies of Customs Clearance Delays on Trade Import at Dar es Salaam Port. *International Journal of Research Publication and Reviews*, 5(10), 3302-3307. Obtenido de <https://ijrpr.com/uploads/V5ISSUE10/IJRPR34206.pdf>
- Bravo Sepúlveda, M., Zapata Molina, C. E., & Gómez Salazar, E. A. (2023). *Vigencia de*

la teoría general de sistemas para aplicaciones en el área administrativa. *En-Contexto*, 11(18), 1-22. Obtenido de

<https://ojs.tdea.edu.co/index.php/encontexto/article/view/1441/1670>

Caldentey del Pozo, P. (2020). *Beneficios y costos de la integración centroamericana. Tegucigalpa: Sistema de la Integración Centroamericana*. Obtenido de <https://www.sica.int/benecosto/inf/pc/inforfin.pdf>

Chile Aduanas Customs. (2020). *Glosario de términos. Santiago: Aduanas*. Obtenido de https://www.aduana.cl/aduana/site/docs/20081030/20081030104613/anexo_3_y_4.pdf

Coronado Céspedes, L. G. (2001). *Crítica a la teoría general de sistemas. La teoría de redes como un complemento Ilustrada con el diseño de un sistema nacional de información en ambiente y salud. Ingeniería*, 11(2), 69-79. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5206291>

Elfimova, O., Vorontsova, A., Luzina, T., & Vysotskaya, V. (2023). *Future competencies and personnel training for customs authorities: regional aspect. E3S Web of Conferences*, 449(1), 1-8. Obtenido de https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/pdf/2023/86/e3sconf_pdsed2023_07013.pdf

Esneca Business School. (20 de Octubre de 2023). *Origen, evolución e historia de las aduanas*. Obtenido de Esneca Business School: <https://www.esneca.com/blog/historia-aduanas-origen-evolucion/#:~:text=experto%20con%20Esneca,%C2%BFCu%C3%A1l%20es%20la%20historia%20de%20las%20aduanas?,comercio%20de%20importaci%C3%B3n%20y%20exportaci%C3%B3n>.

Estrada Izquierdo, Y. J. (2024). *Transformación digital de procesos aduaneros y productividad laboral en Train Perú SAC durante la pandemia. Revista Impulso*, 4(8), 82-97.

Obtenido de <http://www.scielo.org.bo/pdf/ri/v4n8/2959-9040-ri-4-08-82.pdf>

Flórez, A., & Thomas, J. (1993). *La teoría general de los sistemas. Cuadernos de Geografía*, 4(1), 111-137.

Fondo Monetario Internacional. (2022). *La aduana, una institución clave: Fortaleciendo la administración aduanera en un mundo de cambios*. Washington D. C: Fondo Monetario Internacional.

Gálvez, A. (2021). *Análisis comparativo de cinco ventanillas únicas de comercio exterior de América Latina: Chile, Costa Rica, México, Perú y Uruguay*. Santiago: Naciones Unidas. Obtenido de https://mexico.un.org/sites/default/files/2024-06/an%C3%A1lisis_comparativo_de_cinco_ventanillas_%C3%BAnicas_de_comercio_exterior_de_AL.pdf

García Farinoni, J. P. (2023). *Efectos del proceso de unión aduanera centroamericana en la república de panamá, a partir de su incorporación al subsistema económico regional*. Cátedra, 1-26. Obtenido de <https://centroinvestigacionhumanidades.up.ac.pa/sites/centroinvestigacionhumanidades/files/2023-07/Juan%20Pablo%20Garc%C3%ADa%20Farinoni.pdf>

Gobierno de Reino Unido . (19 de Agosto de 2024). *gov.uk*. Obtenido de *Riesgos comerciales en el extranjero: Honduras*: <https://www.gov.uk/government/publications/overseas-business-risk-honduras/overseas-business-risk-honduras>

Gómez Chiñas, C. (2003). *De Adam Smith a List, ¿del libre comercio al proteccionismo?* *Aportes*, 8(24), 103–113. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/376/37602407.pdf>

Hajmirfattahtabrizi, M., & Huaming, S. (2019). *Investigation of Bottlenecks in Supply*

Chain System for Minimizing Total Cost by Integrating Manufacturing Modelling Based on MINLP Approach. Applied Sciences, 9(6), 1-17. Obtenido de <https://www.mdpi.com/2076-3417/9/6/1185>

Hernandez Sampieri; Fernandez-Collado, Baptista Lucio. (2014). Metodologia de la Investigacion. Mexico, D.F.: McGRAW-HILL/INTERAMERICANA EDITORES S.A DE C.V.

Hernández, M. (2023). Operaciones aduaneras. Valencia: Universidad alejandro de humboldt. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/660057893/OPERACIONES-ADUANERAS>

Hiraide, T., Hanaoka, S., & Matsuda, T. (2022). La eficiencia de los procedimientos documentales y fronterizos para el comercio internacional. Sustainability 2022 , 14 (14), 14(14), 1-22. Obtenido de <https://www.mdpi.com/2071-1050/14/14/8913>

HS2 Legacy Learning. (2021). Time management guidance note. HS2 Legacy Learning, 28. Obtenido de https://learninglegacy.hs2.org.uk/wp-content/uploads/2023/12/7112-15735_HS2_Time-Management_digital_245.pdf

Juárez, H. H. (2021). El Estudio de Tiempos de Libramiento Una valiosa herramienta para cronometrar el flujo del Comercio Exterior Nacional. Córdoba: AduanasNews. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/352520278_El_Estudio_de_Tiempos_de_Libramiento_Una_valiosa_herramienta_para_cronometrar_el_flujo_del_Comercio_Exterior_Nacional

La Gaceta. (13 de Junio de 2008). CAUCA. Reglamento del Código Aduanero uniforme Centroamericano, pág. 21. Obtenido de <https://www.aduanas.gob.hn/wp-content/uploads/2019/12/CAUCA.pdf>

La Gaceta. (13 de Junio de 2008). RECAUCA. Reglamento del Código Aduanero uniforme Centroamericano, pág. 125. Obtenido de <https://www.aduanas.gob.hn/wp-content/uploads/2019/12/CAUCA.pdf>

La Gaceta. (30 de Marzo de 2016). Proceso Integracion Profunda Union Aduanera. La Gaceta, pág. 1.

La Gaceta. (30 de Junio de 2021). Administracion aduanera de Honduras. La Gaceta, pág. 14. Obtenido de <https://www.tsc.gob.hn/web/leyes/Acuerdo-Aduanas-DE-20-2021.pdf>

Laszuk, M. (2024). Direcciones de los cambios en el control aduanero. Journal of Finance and Financial Law, 4(44), 145-160. Obtenido de <https://czasopisma.uni.lodz.pl/fipf/article/view/24539>

López Vega, M. (2004). El despacho aduanero la logística internacional. México D.F: Universidad Nacional Autónoma de México. Obtenido de <https://tesiunamdocumentos.dgb.unam.mx/ppt2004/0330916/0330916.pdf>

Manso, J. F., & Owusu-Bio, M. K. (2017). The Role of Customs in Removing Bottlenecks in International Logistics. Southampton Solent University, 1-10. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/361314297_The_Role_of_Customs_in_Removing_Bottlenecks_in_International_Logistics

Martínez de Guereñu Gómez, I. (2023). Gestión de riesgo de aduanas. Madrid: Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de <https://es.scribd.com/document/466131536/Gestion-de-Riesgos-en-Aduanas-BID>

Martinez Prats, G. (2025). El impacto de la logística en la facilitación del comercio internacional: un estudio de costos y beneficios. European Public & Social Innovation Review, 10(1), 1-10.

Martínez, C. (2023). *Impacto de los aranceles en el costo de productos importados*. *Revista Digital Comunicación y Gerencia*, 3(1), 19-30.

Melo, J., Sorgho, Z., & Wagner, L. (2025). *Reducción de los tiempos de espera en aduanas para impulsar el comercio: ¿Cómo puede la implementación del Acuerdo de Facilitación del Comercio expandir el comercio entre los países de la AfCFTA?* *Journal of African Economies*, 34(2), 265–294. Obtenido de <https://academic.oup.com/jae/article/34/2/265/7691541>

Mora Navarro, Ó. E. (2022). *Gestión de riesgos: un desafío para las organizaciones*. *Administración & Desarrollo*, 52(1), 1-16. Obtenido de <https://revistas.esap.edu.co/index.php/admindesarro/article/view/772>

Nagel, D., & Burnete, S. (2018). *Free Trade in Theory and Policy: Contemporary Challenges*. *Human and Social Studies*, 7(2), 13-35. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/326541467_Free_Trade_in_Theory_and_Policy_Contemporary_Challenges

Nieto Pacheco, A. J., Villegas Pilay, Y. E., & Galarza Alay, J. (2023). *Avances actuales de las Iot y sus diversas aplicaciones*. *ConcienciaDigital*, 6(1), 58–74. doi:<https://doi.org/10.33262/concienciadigital.v6i1.2440>

Nikiforovich Sidorov, V. (2023). *La automatización de los procedimientos aduaneros en la facilitación del comercio*. *Ratio Juris (UNAULA)*, 19(38), 679-706. Obtenido de <https://publicaciones.unaula.edu.co/index.php/ratiojuris/article/view/1598/1952>

Organización Mundial de Aduanas (OMA). (2018). *Guía de medición del tiempo requerido para el levante de mercancías*. Bruselas: Organización Mundial de Aduanas (OMA). Obtenido de <https://www.wcoomd.org/>

/media/wco/public/es/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/time-release-study/trs-guide_es.pdf?db=web&utm_source=chatgpt.com

Organización Mundial de Aduanas. (2020). Estudio de Tiempos de Despacho. Ciudad de Guatemala: Organización Mundial de Aduanas. Obtenido de https://competitividad.gt/wp-content/uploads/2023/10/Estudio-Tiempos-de-Despacho_compressed-1.pdf

Organización Mundial del Comercio (OMC). (2022). The role of advanced technologies in cross-border trade: A customs perspective. Bruselas: Organización Mundial del Comercio (OMC). Obtenido de https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/wcotech22_e.pdf

Organización Mundial del Comercio. (10 de Febrero de 2020). El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio . Obtenido de Organización Mundial del Comercio: https://www.wto.org/spanish/thewto_s/20y_s/wto_tradefacilitation_s.pdf

Organización Mundial del Comercio. (2025). Perspectivas del comercio mundial y estadísticas. Organización Mundial del Comercio. Obtenido de https://www.wto.org/spanish/res_s/booksp_s/trade_outlook25_s.pdf

Padilla Miranda, L. (2020). Conceptos y alcance del control aduanero. San Salvador: Tribunal de apelaciones de los impuestos internos y de aduanas. Obtenido de <https://www.taiia.gob.sv/wp-content/uploads/2020/11/CONCEPTO-Y-ALCANCE-DEL-CONTROL-ADUANERO.pdf>

Paredes Reyes, G. J. (2016). ¿Cómo justifica David Ricardo su propuesta de libre comercio? Alternativas, 17(1), 76-82. Obtenido de <https://editorial.ucsg.edu.ec/alternativas/alternativas/article/view/112>

Piscoya Vera, G. K., & Mena Dávila, J. H. (2023). La Aduana digital y su relación con la simplificación de los procedimientos aduaneros. TecnoHumanismo, 3(1), 70-84.

doi:<https://doi.org/10.53673/th.v3i1.211>

Prensa, E. P. (17 de 03 de 2017). *Diario La Prensa*. Obtenido de *Diario La prensa*: <https://www.laprensa.hn/economia/habilitan-libre-paso-en-aduana-de-corinto-a-42-productos-EBLP1049683>

Rbehat, A. M., & Marafi, H. B. (2023). *The Role of Customs Process in Facilitating International Trade*. *Saudi Journal of Business and Management Studies*, 9(1), 7-14. Obtenido de https://saudijournals.com/media/articles/SJBMS_91_7-14.pdf

Ronquillo Bolaños, C. B. (2024). *Teoría General de Sistemas, supuestos subyacentes y no subyacentes para el crecimiento económico empresarial*. *ULEAM Bahía Magazine*, 5(9), 70-78. Obtenido de https://revistas.uleam.edu.ec/index.php/uleam_bahia_magazine/article/view/556

Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA). (2020). *Libro Blanco de la Unión Aduanera Guatemala Honduras*. Ciudad de Guatemala: Secretaría de Integración Económica Centroamericana SIECA.

Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA). (2021). *Estudio de Tiempos de Despacho Regional (ETD)*. Obtenido de *Estudio de Tiempos de Despacho Regional (ETD)*: [file:///C:/Users/DELL/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/3DQA7K3P/MANUAL%20DE%20FONDO%20-%20ABRIL%202025\[1\].pdf](file:///C:/Users/DELL/AppData/Local/Microsoft/Windows/INetCache/IE/3DQA7K3P/MANUAL%20DE%20FONDO%20-%20ABRIL%202025[1].pdf)

Secretaria Integracion Economica Centroamericana. (2016). *La Instacia Ministerial de la Union Aduanera entre La Republica de Honduras y la Republica de Guatemala*. *Resolucion Instancia Ministerial UA-No 06-2016* (pág. 2). Tegucigalpa: SIECA.

Secretaria Integracion Economica Centroamericana. (2016). *La Instancia Ministerial de*

la Union Aduanera entre la Republica de Guatemala y la Republica de Honduras.

Resolucion Instancia Ministerial UA-No 052016 (pág. 2). Tegucigalpa: SIECA.

Secretaria Integracion Economica Centroamericana. (2017). La Instancia Ministerial de la Union Aduanera entre la Republica de Honduras y la Republica de Guatemala.

Resolucion Instancia Ministerial UA-No 05-2017 (pág. 2). Tegucigalpa: SIECA.

Secretaria Integracion Economica Centroamericana. (2021). La Instancia Ministerial de la Union Aduanera entre la Republica de Honduras y la Republica de Guatemala. Acuerdo Instancia Ministerial-UA No. 02-2021 (pág. 2). Centroamerica: SIECA.

Sen, S. (2010). International Trade Theory and Policy: A Review of the Literature. Nueva York: Levy Economics Institute. Obtenido de https://www.levyinstitute.org/wp-content/uploads/2024/02/wp_635.pdf

Sidorov, V., & Sidorova, E. (2024). Las tendencias de aplicación de la ventanilla única para el comercio. Revista Gestión De Las Personas Y Tecnología, 17(49), 131-155. Obtenido de <https://www.revistas.usach.cl/ojs/index.php/revistagpt/article/view/6339>

Sidorova, E., & Sidorov, V. (2021). Ventanilla única regional para el comercio internacional. Revista Electrónica Gestión de las Personas y Tecnología, 1(42), 120-139. Obtenido de https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-56932021000300106&script=sci_arttext

Sistema de la Integración Centroamericana. (2 de 10 de 2024). Sistema de la Integración Centroamericana. Obtenido de Unión aduanera:

<https://www.sica.int/iniciativas/aduanas#:~:text=Una%20uni%C3%B3n%20aduanera%20es%20un,de%20la%20integraci%C3%B3n%20econ%C3%B3mica%20centroamericana.>

Tamariz, J. (2019). Guía Dinámica cómo Gestionar un proyecto de pueyo de frontera de

la teoria de la practica .

Tamayo Contreras, P. (2024). Instrument to know at the Customs of Nuevo Laredo times of electronic customs clearance. Lumen Et Virtus, 15(330), 1733-1741.

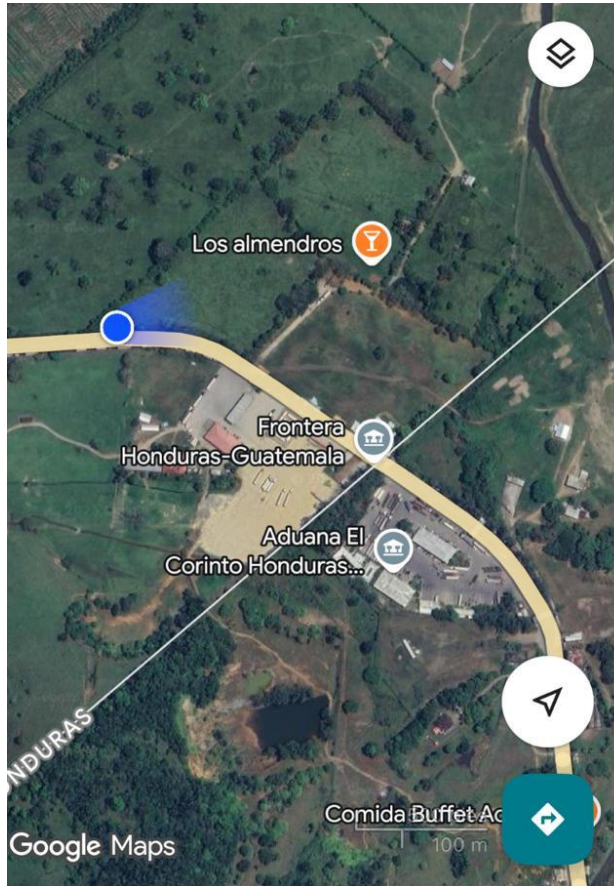
Tang, J. D. (2024). Revisión exhaustiva de teorías, métodos y técnicas para la identificación y gestión de cuellos de botella en sistemas de fabricación. Applied Sciences, 14(17), 1-18.

Zamora-Torres, A. I., Navarro-Chávez, C. L., & Paz Castro, I. G. (2024). La eficiencia de las aduanas en la región de AsiaPacífico y la facilitación del comercio: Un análisis de metafrontera. Inquietud Empresarial, 24(2), 1-24. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=9973656>

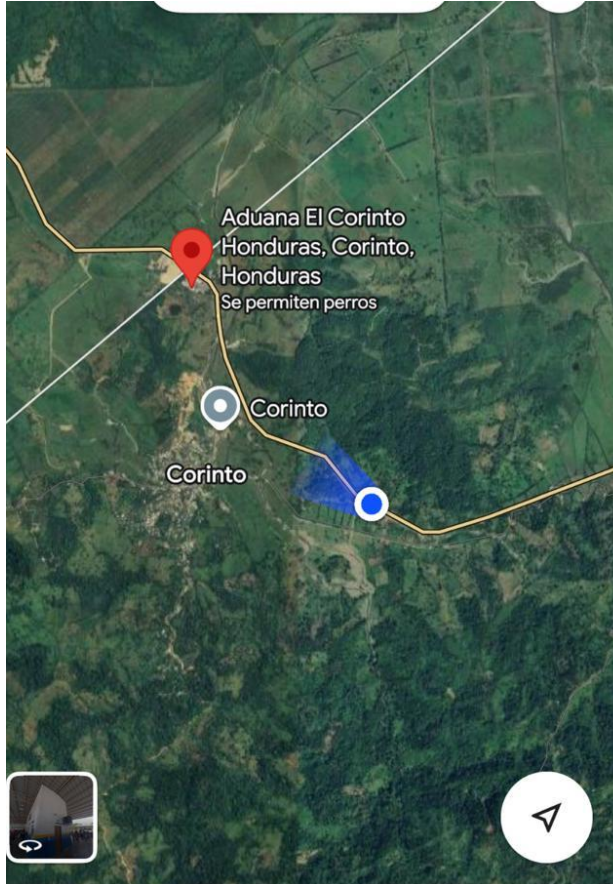
Zhao, Y., Kim, T., & Hwang, B. (2025). Mejora de los cuellos de botella en el despacho de aduanas del comercio electrónico transfronterizo de importación B2C en China: ampliación de los métodos de muestreo en dos etapas. Humanit Soc Sci Commun, 1-13. Obtenido de https://www.nature.com/articles/s41599-025-05261-5?utm_source=chatgpt.com#citeas

ANEXOS


Anexo 1 DISTANCIA DE FILA EN EL LADO DE GUATEMALA



Anexo 2 DISTANCIA DE FILA EN EL LADO DE HONDURAS



Anexo 3: INSTRUMENTO DE MEDICIÓN: ENCUESTA



Estudio sobre los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto, Omoa Cortés

B *I* U ↔ ~~X~~

Esta encuesta va dirigida a la experiencia de los pilotos que transitan por el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto.

Objetivo de Investigación

Se pretende realizar un estudio sobre la operatividad con los tiempos de despacho en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto en Omoa Cortés.

⋮
Consentimiento Informado

Sus respuestas serán confidenciales y anónimas, por lo que se le pide que conteste la encuesta de manera sincera. No hay respuestas correctas ni incorrectas.

Instrucciones

Estimado usuario, a continuación se le presentan una serie de preguntas, las cuales deberá de contestar de manera sincera y, al finalizar la encuesta, darle "clic" en la opción enviar.

Sexo

Masculino

Femenino

País de destino

- Honduras
- Guatemala

¿Cómo califica el servicio de las autoridades en este Puesto Fronterizo Integrado ?

- Muy Bueno
- Bueno
- Regular
- Malo
- Muy Malo

¿Considera que el personal asignado tiene la capacidad para ejercer las funciones?

- Sí
- No

¿Cómo considera el tiempo de atención por parte de las autoridades para el paso de frontera de su mercancía?

- Bueno
- Regular
- Malo

¿Cuál es el tiempo de demora en el trámite que realizó que usted considera excesivo?

- 1 a 5 minutos
- Más de 20 minutos
- Más de una hora
- Más de 3 horas
- Un día
- Más de 2 días

...

¿Considera necesaria la simplificación de procedimientos respetando la ley para agilizar el despacho en frontera?

- Sí
- No

¿Cuál es el tiempo promedio de espera para ingresar al Puesto Fronterizo Integrado en la fila?

- Menos de 30 minutos
- Más de una hora
- Más de 3 horas

¿Considera que los trámites son engorrosos para el despacho en frontera de la mercancía?

Sí

No

¿Qué factores considera que son determinantes en el incremento del costo logístico de la mercancía?

Riesgo de deterioro o pérdida del producto

Más consumo de Combustible al presupuestado

Replanificación de rutas, atrasos en las entregas y reprogramación de viajes de otros clientes

Other:

¿La lentitud en el paso de frontera de la mercancía incide en el costo de la misma?

Si

No

...

¿Considera que el número de funcionarios asignados en el centro de facilitación y el Centro de Control son los adecuados?

Sí

No

...

¿Por qué prefiere usar este Puesto Fronterizo Integrado en lugar de otros Puestos Fronterizo Integrados alternativos como el Florido o Agua Caliente?

- Porque está más cerca de mi destino
- Porque me ahorra tiempo
- Es más seguro
- Por costumbre
- Mejores condiciones de acceso

¿Considera que la infraestructura de este Puesto Fronterizo Integrado es adecuada para el despacho del flujo de operaciones?

- Sí
- No

¿Considera necesario ampliar la infraestructura para mejorar el servicio de paso de frontera?

- Sí
- No

...

¿Es necesario construir un tercer módulo de facilitación al comercio para agilizar el tránsito de medios por el Puesto Fronterizo Integrado?

- Si
- No

Anexo 4 INSTRUMENTO DE MEDICIÓN ENTREVISTA IMPORTADORES

Entrevista Importadores

Objetivo: Comprender desde la perspectiva del importador que factores ralentizan el proceso de despacho y liberación de cargas en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto en Omoa Cortes

Preguntas

1. ¿Porque utiliza este Puesto Fronterizo?
2. En el proceso de Importación de su producto
¿Qué etapa le consume mayor tiempo dentro del proceso?
¿Con cuanta anticipación gestiona la documentación?
3. ¿Qué documentos suelen presentar dificultades o requieren más tiempo para obtenerlos?
4. ¿Considera usted que podrían eliminarse o simplificarse actividades en el proceso de importación de su mercadería?
5. Se presentan retrasos por falta de información oportuna ya sea por parte del piloto contratado o su agencia aduanera
6. ¿Han surgido problemas en su cadena de distribución debido a la tardanza en el despacho aduanero?
7. Desde su perspectiva ¿Cuáles son los factores que usted considera que son retraso en la operación para su despacho?
8. ¿Qué cambios considera usted que serían necesarios para mejorar el trámite de despacho?
9. Los retrasos en el despacho generan costos adicionales para usted ¿Cuáles?
10. ¿Cómo impactan estos retrasos en su cadena de suministros?
11. Ha perdido oportunidades comerciales por demoras en la liberación de la mercancía
12. ¿Considera que las plataformas del sistema aduanero y tributario actuales contribuyen a la fluidez en los procesos en el PFI?

Anexo 5 INSTRUMENTO DE MEDICIÓN ENTREVISTA AGENTE ADUANERO

Entrevista Agencia Aduanera

Objetivo: Comprender desde la perspectiva del importador que factores ralentizan el proceso de despacho y liberación de cargas en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto en Omoa Cortes

Preguntas

1. En qué etapa del proceso usted percibe mayor demora y que debe mejorarse
2. Para usted cuales son las barreras que presenta este PFI para agilizar los trámites y ser despachado
3. ¿Qué actividades cree que podrían optimizarse en el proceso de despacho o que debe eliminarse por no aportar mucha relevancia al proceso?
4. ¿Qué tareas del proceso de un trámite requieren más tiempo de lo esperado en el despacho de la carga?
5. ¿Cómo es la comunicación entre las instituciones para las inspecciones, revisiones y despacho de la carga? Nota algún obstáculo
6. Se le ha presentado alguna situación donde la falta de información oportuna haya retrasado el despacho de su carga.
7. En cuanto a los sistemas informáticos actuales, son escasas las incidencias de falla o interrupciones En los últimos días ha experimentado fallas
8. Ha observado algún paso repetitivo o innecesario en los procedimientos aduaneros
9. Debería reformarse alguna norma en los procedimientos aduaneros que dificultan la agilización del despacho del usuario
10. ¿Cree que la rotación de personal puede convertirse un factor influyente a la eficiencia operativa en el PFI?
11. ¿Considera usted que las infraestructuras existentes en el PFI es la ideal para atender el volumen de medios que se atiende en el PFI? porque

Anexo 6 INSTRUMENTO DE MEDICIÓN ENTREVISTA IMPORTADORES

Entrevista Funcionario

Objetivo: Comprender desde la perspectiva del importador que factores ralentizan el proceso de despacho y liberación de cargas en el Puesto Fronterizo Integrado de Corinto en Omoa Cortes

Preguntas

1. ¿Actualmente usted considera que el flujo de carga a aumentado o disminuido en el PFI?
2. Desde su punto de vista ¿cómo ve el proceso de despacho que se ejecuta actualmente?
3. ¿Considera que el personal y los recursos disponibles son suficientes para la demanda actual de carga en el PFI?
4. ¿Ha percibido dificultades en cuanto a la coordinación entre instituciones para actividades relacionadas al despacho de los usuarios? Señale cuáles.
5. ¿Qué tareas en los procesos aduaneros requieren más tiempo del esperado?
6. ¿Qué factores cree usted que se podrían mejorar en los procesos de despacho?
7. ¿Dentro de sus labores diarias cuál de sus actividades son mas más complejas?
¿Considera usted que las infraestructuras existentes en el PFI influyen en la eficiencia del despacho en el PFI? ¿Por qué?
8. ¿A qué limitantes se enfrentan día a día para hacer cumplir cada proceso aduanero eficientemente en el PFI?
9. ¿Qué tipo de apoyo adicional (Capacitación, mejoras en sistema, herramientas, infraestructura) considera que podría mejorar el PFI para agilizar los procesos?
10. ¿Cree que la rotación de personal puede convertirse un factor influyente a la eficiencia operativa en el PFI?

Anexo 7 CARTA DE COMPROMISO PARA ASESORÍA TEMÁTICA



Carta de compromiso para asesoría temática

Señores Facultad de Postgrado UNITEC.

Por este medio yo, Alba Luz Delcid Quintero con Identidad No. 1008 1963 00052, Licenciada en Administración de Empresas con Maestría en Administración y Gerencia Pública.

Hago constar que asumo la responsabilidad de asesorar el trabajo de Tesis de Maestría denominado ESTUDIO SOBRE LOS TIEMPOS DE DESPACHO EN EL PUESTO FRONTERIZO INTEGRADO DE CORINTO, OMOA CORTES.

A ser desarrollado por el (los) estudiante(s):

JORGE LUIS MURILLO SANCHEZ

Para lo cual me comprometo a realizar de manera oportuna las revisiones y facilitar las observaciones que considere pertinentes a fin de que se logre finalizar el trabajo de tesis en el plazo establecido por la Facultad de Postgrado.

Nombre: Alba Luz Delcid Quintero

Numero de teléfono/correo electrónico: 3266-7887 / albaluz.delcid@yahoo.es

Firma: _____

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Alba Luz Delcid Quintero', is written over a horizontal line. The signature is stylized and includes a large loop at the end.

Anexo 8 FORMATOS FICHAS DE OBSERVACIÓN

Ficha De Observación # 1

Fecha:

Hora:

Lugar:

Objetivo: Observar la saturación de camiones con mercancías a espera de ingresar al Puesto Fronterizo Integrado de Corinto operar su proceso aduanero y ser despachado para salir a su destino Guatemala

Escenario

Categorías o Variables a Observar

Eficiencia

Tiempo de despacho

Registro de la Observación

Interpretación:

Observador: Jorge Murillo

Ficha De Observación # 2

Fecha:

Hora:

Lugar:

Objetivo: Observar la saturación de camiones con mercancías a espera de ingresar al Puesto Fronterizo Integrado de Corinto operar su proceso aduanero y ser despachado para salir a su destino Honduras

Escenario

Categorías o Variables a Observar

Eficiencia

Tiempo de despacho

Registro de la Observación

Interpretación:

Observador: Jorge Murillo

Ficha De Observación # 3

Fecha:

Hora:

Lugar:

Objetivo: Observar y medir el tiempo desde que ingresan en la caseta de Honduras hasta su salida por la caseta entrada (viceversa) a Guatemala las mercancías amparadas en FYDUCA, Tránsitos Comunitarios que se operan en el Centro de Facilitación.

Escenario

Categorías o Variables a Observar

Eficiencia

Tiempo de despacho

Registro de la Observación

Interpretación:

Observador: Jorge Murillo

Ficha De Observación # 3

Fecha:

Hora:

Lugar:

Objetivo: Observar y medir el tiempo de mercancías exceptuadas de la libre circulación, Declaraciones anticipadas con canal rojo para aduanas o interés cuarentenario o tránsitos internos (TO) y demás regímenes temporales que se atienden en el Centro de Control .

Escenario

Categorías o Variables a Observar

Eficiencia

Tiempo de despacho

Registro de la Observación

Interpretación:

Observador: Jorge Murillo

Anexo 9 RAMPA O ZONA DE REVISIÓN DEL PUESTO FRONTERIZO INTEGRADO DE CORINTO



Anexo 10 LEVANTAMIENTO DE LAS ENCUESTAS A PILOTOS EN EL PUESTO FRONTERIZO INTEGRADO DE CORINTO



Anexo 11 MÓDULOS AGILES CENTRO DE FACILITACIÓN AL COMERCIO

