



UNAPEC
UNIVERSIDAD APEC

Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales

Escuela de Mercadeo

Título

*“Análisis del potencial de la República Dominicana como futuro
HUB Logístico del Caribe”*

Sustentantes

Yarennny Shantal Olmo 2011-0262

Milagros García Germán 2011-0658

Asesor

Sr. Luis Mejía

Monografía para optar por el título de
Licenciado en Negocios Internacionales

Distrito Nacional, República Dominicana

Abril, 2014

ÍNDICE

DEDICATORIAS	i
AGRADECIMIENTOS	iii
RESUMEN EJECUTIVO	i
INTRODUCCIÓN.....	v
CAPÍTULO I: CENTROS LOGÍSTICOS (HUBS).....	2
1.1-CONCEPTOS.....	2
1.2- CARACTERÍSTICAS DE UN CENTRO LOGÍSTICO.	3
1.2.2.1 INFRAESTRUCTURA	4
1.2.2.2 INSTALACIONES	4
1.2.2.3 PARCELARIO	4
1.3-SERVICIOS OFRECIDOS POR LOS CENTRO LOGÍSTICO.....	6
1.4-MAQUINARIA DE OPERACIONES LOGÍSTICAS.....	7
1.5-BENEFICIOS DE LOS CENTROS LOGÍSTICOS PARA SUS NACIONES ..	8
1.6-PRINCIPALES CENTROS LOGÍSTICOS DEL MUNDO	12
CAPÍTULO II	20
EL NEGOCIO MARÍTIMO EN LA REGIÓN DEL CARIBE	20
CAPÍTULO II: EL NEGOCIO MARÍTIMO EN LA REGIÓN DEL CARIBE	21
2.1-OPERADORES PORTUARIOS	21
2.1.1-PRINCIPALES OPERADORES PORTUARIOS A NIVEL MUNDIAL	21
2.1.2--OPERADORES PORTUARIOS DE LA REGIÓN DEL CARIBE	23
2.2-PRINCIPALES LÍNEAS NAVIERAS DEL MUNDO	23
2.3-TRANSPORTE MARÍTIMO Y RUTAS COMERCIALES EN LA REGIÓN DEL CARIBE.....	27
2.4-ROL E IMPORTANCIA DEL CANAL DE PANAMÁ EN EL COMERCIO MUNDIAL	30
2.5-INCIDENCIAS DE LA EXPANSIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ EN LA REGIÓN DEL CARIBE.	31
2.6-IMPACTO COMERCIAL DE LAS ALIANZAS ESTRATÉGICAS “P3” Y “G6” EN EL CARIBE.....	33

2.7-CREACIÓN DE UN HUB DE CLASE MUNDIAL EN EL CARIBE: PANORAMA REGIONAL.....	37
CAPÍTULO III	40
ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LOS PRINCIPALES INDICADORES Y FACTORES QUE INCIDEN EN LA ECONOMÍA Y DESARROLLO DE LA DE REPÚBLICA DOMINICANA EN EL PERÍODO 2001-2012	40
CAPÍTULO III: ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LOS PRINCIPALES INDICADORES Y FACTORES QUE INCIDEN EN LA ECONOMÍA Y DESARROLLO DE LA DE REPÚBLICA DOMINICANA EN EL PERÍODO 2001- 2012	41
3.1 ASPECTOS GENERALES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA.....	41
INDICADORES ECONÓMICOS.....	42
3.1.2 ÍNDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (INPC), INFLACIÓN	44
3.1.3 TASA DE INTERÉS	47
3.1.4 TASA DE DESOCUPACIÓN.....	48
3.1.5 BALANZA DE PAGO.....	50
3.1.6 RIESGO PAÍS	52
3.2 INDICADORES DE DESARROLLO SOCIAL	53
3.2.1 EDUCACIÓN.....	53
3.2.2 SALUD	57
3.2.3 MEDIO AMBIENTE	58
3.2.4 INFRAESTRUCTURA.....	60
3.2.5 TELECOMUNICACIONES.....	62
3.3 SECTOR FINANCIERO	63
3.4 PUERTOS	63
3.5 AEROPUERTOS Y LÍNEAS AÉREAS	66
3.6 TURISMO	70
CAPÍTULO IV.....	72
SECTOR LOGÍSTICO DOMINICANO	72
CAPÍTULO IV: SECTOR LOGÍSTICO DOMINICANO.....	73
4.1-REPÚBLICA DOMINICANA COMO HUB DEL CARIBE.....	73
4.2-SECTOR LOGÍSTICO DOMINICANO	74

4.2.1-HUB DE SERVICIOS LOGÍSTICOS HACIA HAITÍ	74
4.2.2-LOGÍSTICA DE ABASTECIMIENTO AL SECTOR TURISMO.....	76
4.2.3-HUB LOGÍSTICO DE CAUCEDO	77
4.2.4-LOGÍSTICA DE EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS PERECEDEROS ...	78
4.2.5-IMPORTACIONES	79
4.3-NECESIDADES DEL SECTOR LOGÍSTICO DOMINICANO	80
4.3.1-HUB DE SERVICIOS LOGÍSTICOS HACIA HAITÍ	80
4.3.2-LOGÍSTICA DE ABASTECIMIENTO AL SECTOR TURISMO.....	81
4.3.3-HUB LOGÍSTICO DE CAUCEDO	81
4.3.4-LOGÍSTICA DE EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS PERECEDEROS ...	81
4.3.5-IMPORTACIONES	81
4.4-PRETENSIONES EN MATERIA LOGÍSTICA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA	81
4.5-TENDENCIAS DOMINICANAS EN MATERIA LOGÍSTICA.....	84
4.6-DIAGNOSTICO GENERAL LOGÍSTICO	85
4.7-PUERTO LOGÍSTICO DE REPÚBLICA DOMINICANA.....	88
4.7.1—ESTADÍSTICAS.....	89
4.7.2-RUTAS ACTUALES DE CAUCEDO	91
4.7.3-VENTAJAS COMPETITIVAS DE PUERTO CAUCEDO.....	92
4.7.4-CERTIFICACIONES INTERNACIONALES	93
4.7.5-PLANES DE EXPANSIÓN DEL PUERTO CAUCEDO.....	94
4.7.6-CENTRO LOGÍSTICO CAUCEDO	95
4.8-PROYECTOS INICIADOS POR EL ESTADO DOMINICANO PARA CONVERTIR A RD EN EL HUB LOGÍSTICO DE LA REGIÓN.....	97
CONCLUSIONES.....	101
RECOMENDACIONES	102
ANEXOS	103
FUENTES DE INFORMACIÓN	104

DEDICATORIAS

A mi fallecido abuelo Juan Olmos, quien durante su vida velo para que su nieta sea la primera licenciada de la familia.

A mi amigo Guillermo Florez, por haber depositado su confianza en mí desde el inicio de la carrera hasta el final.

A mi madre Nieve Olmos, por hacerme sentir su mayor orgullo.

A mi esposo Moisés D. Bonilla, porque a pesar de las dificultades si te trazas una meta solo debes querer alcanzarla.

A mi amiga Milagros García, porque al igual que a mí, nunca le importo lo difícil que fueran los obstáculos, siempre estaba dispuesta a acompañarme para vencerlos. Es una guerrera admirable.

A todos los jóvenes que decidieron iniciar una carrera universitaria y han continuado por el camino correcto. A pesar de las dificultades, siempre es oscuro antes del amanecer, continúen adelante y alcancen sus metas.

Yarennny Shantal Olmo

A mis padres, porque se esforzaron desde su papel, tanto como yo para ver este momento llegar.

A mis tías Juana María Germán Germán y María Magdalena Germán Germán por siempre estar pendiente de mi, apoyándome en cada uno de mis proyectos.

A Luis Enmanuel Pérez Ramírez, en base de que sirva de motivación e impulso a continuar sin importar lo difícil que pueda parecer.

A mis amigos en general, porque siempre han creído en mi y han brindado su apoyo en tiempo y destiempo.

Milagros García Germán

AGRADECIMIENTOS

Al Dios Altísimo, por haber cumplido su promesa de estar conmigo siempre y haberme enviado a esforzarme y a ser valiente en este largo camino. Por su infinito amor y por cada una de las maravillas que permitió que ocurrieran durante este proceso.

A mi madre y a mi esposo Moisés D. Bonilla, por haberme acompañado y ofrecido su apoyo incondicional.

Al Senador Charles Mariotti, por ayudar incansablemente a la juventud de Monte Plata.

A mis amigos Guillermo Florez por su gran corazón y apoyo incondicional, Milagros García por regalarme su particular amistad y ser mi complemento durante toda la carrera universitaria.

A la Universidad APEC, por abrirme la puertas al conocimiento y proporcionarme todas las facilidades que contribuyeron a mi formación profesional.

A Yamel Pérez de DP Word-Caucedo, por haber facilitado informaciones importantes para la terminación de esta investigación.

A mi prima Henny Morales, por haber sido participe en la elección de esta carrera profesional y por ofrecerme su apoyo en momentos difíciles.

A los profesores David Carvajal, Mariela Fermín y Luis Mejía, por su gran labor en formar verdaderos profesionales en los negocios.

A mis familiares, Celita Moreno, Fiordalisa Pérez, Dulce Lopez, Luciana y Tiziana Rupp, Arelis de la Cruz, Rafael Morales Milagros Grullón, Génesis Gonzalez, Raini Gonzalez, Cesar Santana, Stalin Morales, el grande quienes aportaros su granito de arena.

Yareny Shantal Olmo

A Dios, ese Ser Divino y Supremo que nunca ha faltado en mi vida, abriendo siempre las puertas y allanando los caminos por los que he de cruzar. Incondicional y misericordioso a lo largo de camino, quien siempre suplió las fuerzas de seguir adelante y en los momento de desanimo me sostuvo.

A mi madre, Julia Mercedes Germán Germán, que desde los inicios de mi vida me ha apoyado en todo lo que he decidido, del mismo modo ha sido una madre ejemplar, orientando mis pasos de manera sabia y sutil, por ser aquella mujer que padeció cada uno de mis afanes y celebró cada una de mis victorias. Por apoyarme siempre y nunca estar ausente, gracias mami.

A mi padre, Alcántara García, quien en todo momento ha cubierto todas y cada una de mis necesidades sin importar la índole de las mismas, un padre atento y que siempre me ha brindado su admiración y satisfacción.

Al Instituto Politécnico Loyola, por la dedicación puesta en mi educación y la de mis compañeros, porque infundió en cada uno la dosis exacta de disciplina, amor a lo que hacemos y dedicación y voluntad en lo que nos proponemos.

A la Universidad Acción Pro Educación y Cultura (APEC), por ser ese vehículo que hizo posible que hoy en día obtengamos nuestro título de profesionales.

A los maestros David Carvajal, Mariela Fermín, Luis Mejía y Juan Rosales, pues desde el interior de las aulas sirvieron de motivación, inculcando ese sentido de compromiso y calidad con lo que hacemos.

A mi compañera y hermana Yareny Shantal Olmo, por influir su espíritu de perseverancia sin importar las dificultades que puedan presentarse en la vida, por compartir un momento tan apremiante e importante de nuestra existencia y sobre todo por ser amiga.

A Luis Enmanuel Pérez Ramírez por mostrar en todo momento su apoyo y brindar su ayuda en los momentos que la solicite.

Milagros García Germán

RESUMEN EJECUTIVO

La República Dominicana, como es sabido, ha desarrollado a través de los años el potencial para desempeñar un papel protagónico en el intercambio logístico en la región del Caribe.

En primer lugar, gracias a su ubicación geográfica se ha prestado como centro logístico de Europa, Asia, Estados Unidos y el resto de las Américas. Esta nación invierte los aspectos imperiosos para convertirse en un centro logístico de gran escala en la región del Caribe, o lo que conocemos como Hub logístico.

Son diversas las variables que dan esta posición a la República Dominicana, empezando con que posee doce (12) circuitos portuarios principales, siendo el principal de estos Puerto Multimodal Caucedo del grupo DP World, uno de los operadores portuarios más trascendentales en el mundo, líder internacional en operaciones, desarrollo de nuevas terminales portuarias, logística y servicios relacionados. Con 65 terminales distribuidas en más de 32 países.

Posee seis (6) aeropuertos distribuidos en todo el territorio nacional, una excelente infraestructura en telecomunicaciones, un intercambio comercial fluido, consistente y en crecimiento, una calidad de infraestructura portuaria que está por encima de las de toda América, alcanzando el 2do lugar en esta región, solo por debajo de Panamá, según ranking de la publicación digital Latines, además de que cuenta con el 45% de las inversiones capturadas por la región del Caribe.

Estas y otras variables son fuentes que deben ser aprovechadas para que la República Dominicana pueda ser tomada como el punto de referencia al momento de desarrollar todo un universo logístico en la zona caribeña, esto como reacción a los acontecimientos que en la actualidad y con vistas a futuros se están efectuando: Alianzas estratégicas entre poderosas navieras, ejemplos de esto, los nombrado "P3" y "G6", como también la ampliación del Canal de Panamá y las nuevas rutas marítimas elaboradas.

Lograr que la nación dominicana tome esta posición en el Caribe traería innumerables beneficios tras sí, mejora de la competitividad del sector producción, de la logística y el transporte, desarrollo tecnológico, generación de empleos (de manera directa e indirecta), ordenamiento del territorio, canalización del tráfico en el país, generación de inversión extranjera directa y surgimiento de pymes son una de las pocas de los beneficios que se verían envueltos.

INTRODUCCIÓN

A través de los años el mundo ha estado avanzando hacia la llamada “Globalización”, fenómeno que acorta las distancias y amplía las relaciones entre un país y otro, dejando al mundo convertido en lo que muchos autores llaman “Aldea Global”.

Años tras años es demostrable como la interrelación de los diferentes países ha ido aumentando, como se han ido rompiendo las barreras y se han abierto las puertas a un intercambio de bienes y servicios entre los mismos. Las exportaciones e importaciones de productos y servicios crecen sin cesar, y las negociaciones, acuerdos y tratados, al igual que las relaciones diplomáticas le siguen muy de cerca.

Los países desarrollados son quienes han sacado más provecho de este fenómeno, muchos piensan que el mismo es discriminatorio, pero esto no es así. También economías en vía de desarrollo han encontrado la oportunidad de subirse a la ruta de la globalización, países como Taiwán, China, Brasil, Sudáfrica, México, Chile, entre otros tantos pasaron de la nada a ser pilares y ejemplo de sus economías regionales y mundiales, gracias a la capacidad de aprovechar las oportunidades que presenta el avance de los tiempos y las condiciones propias de cada uno de ellos que les hacen competitivos en lo que se dedican, todo ello dependiendo de su enfoque al mercado y el empeño que manifiesten en sus planes.

El Caribe es una región que también va tras los pasos de esta evolución, aumentos en las inversiones extranjeras, mayor volumen en las exportaciones de bienes y servicios, importación de mercancías que antes se hacían casi imposibles, firmas de nuevos tratados, acuerdos y tratos preferenciales entre los países más desarrollados y los países de la región son ejemplos del desarrollo presentado.

Igualmente de la notable mejora de la educación y capacitación de sus ciudadanos, la implementación de inteligencia de mercado en sus negociaciones, las cuales pasan de ser un simple trueque a ser negociaciones más complejas y pensadas, participación en las organizaciones mundiales de comercio, la aplicación de políticas, reglamentos y leyes que regulen el comercio nacional e internacional. Asimismo se cabe mencionar que la ampliación de conocimiento en áreas específicas (Know-How), los avances en las ciencias e ingeniería, entre otros tantos, son sin duda algunos vivos ejemplos del desarrollo presentado por los países conformantes de la región caribeña.

La República Dominicana es propicia para ejemplificar esta situación de avance en la que habitan los países en vía de desarrollo, especialmente los del Caribe ya que cuenta con características y peculiaridades que le brindan una ventaja competitiva innata. República Dominicana ha sabido aprovechar las oportunidades que se han ido presentando con los tiempos, como muestra de eso está la rápida negociación del tratado de libre comercio con Estados Unidos y Centro América, DR-CAFTA en el 2004 y la implementación de modernos sistemas de gestión aduanera como el SIGA en la Dirección General de Aduanas con el objetivo de facilitar las gestiones y contribuir con el incremento del comercio multilateral.

Durante el período del 2008-2013, en el ámbito internacional han surgido acontecimientos que le brindan a la República Dominicana la oportunidad de desarrollarse como un sólido y fuerte HUB Logístico del Caribe, esto si se crean y fortalecen las condiciones necesarias para los fines. Dentro de estos acontecimientos podemos mencionar, la expansión del Canal de Panamá, la Anunciada alianza estratégica de las 3 líneas navieras más grandes del mundo Maersk, MSC y CMA CGM, mejor conocida como el P3, la unión de 6 importantes navieras internacionales llamada G6, integrada por Hapag-Lloyd, NYK Line, OOCL, Hyundai Merchant Marine, APL and Mitsui O.S.K. Lines, el incremento constante de la inversión extranjera en la Región, el aumento continuo del intercambio comercial con el resto del mundo.

El motivo de la realización de esta monografía es que el lector pueda encontrar informaciones acerca de las ventajas competitivas de la República Dominicana, la situación actual del Sector Logístico nacional, inversiones que incidirían de manera directa en el mejoramiento del sector. De igual forma desarrollar una estrategia interna que permita a la nación el establecimiento de fortalezas que yazcan determinantes para los potenciales inversionistas internacionales que tienen la necesidad de crear un HUB Logístico en la Región caribeña.

En el índice podrá encontrar los subtemas que engloban esta investigación, los mismos explican los conceptos e informaciones básicas de un HUB, con la idea de que se conozca su importancia y se entiendan los beneficios que trae al país que los personaliza y/o materializa.

Podrá ver un estudio de los actores que componen la estructura del sector logístico de la Republica Dominicana, la estrategia y la inversión que se necesita para desarrollar cada punto clave detectado y por último las conclusiones y recomendaciones donde se expondrá luego de un análisis objetivo sobre los resultados obtenidos durante la investigación.

CAPÍTULO I
CENTROS LOGÍSTICOS (HUBS)

Capítulo I: Centros Logísticos (HUBS)

1.1-Conceptos.

Antes de iniciar definiendo que son centros logísticos se hace necesario conocer a qué se refiere la palabra logística.

La logística es aquella parte de la gestión de la cadena de suministro que planifica, implementa y controla hacia delante y hacia atrás el flujo y el almacenamiento eficaz y eficiente de los bienes, servicios e información relacionada desde el punto de origen al punto de consumo con el objetivo de satisfacer los requerimientos de los consumidores, esto según el Council of Supply Chain Management Professionals.

La logística consiste en colocar los bienes y servicios adecuados en el lugar correcto, en el momento preciso y en las condiciones deseadas, agregando valor al cliente a la vez de contribuir lo máximo posible a la rentabilidad de la organización. Es así como la logística resulta ser el conjunto de procedimientos y herramientas que se hacen necesarias para llevar a cabo la organización de una empresa con respecto a la distribución final de sus productos; es decir desde el punto inicial (materia prima) hasta el punto final (las manos del consumidor).

Según Ignasi Ragás en su libro *Centros Logísticos: Planificación, Promoción y Gestión de los Centros de Actividades Logísticas*, la empresa logística para conseguir su objetivo debe combinar recursos humanos y talento profesional y empresarial con tecnologías, medios e infraestructuras de transporte y espacios físicos donde realizar la actividad (Puertos, terminales de carga, almacenes, muelles, etc.), y es a eso lo que llamamos *Centros Logísticos*. También llamados plataforma logística, zona de actividades logísticas o centros de actividades logísticas, se pueden definir como un centro de organización donde se recogen una serie de actividades logísticas, como la distribución, paquetería, actividades portuarias y aduanales que ofrecen condiciones ventajosas para el desarrollo de estas actividades.

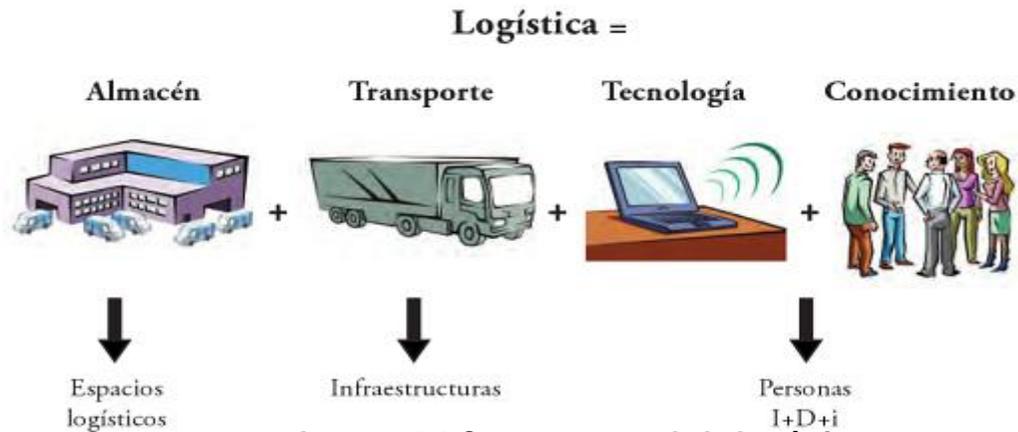


Imagen 1.1 Componentes de la Logística.

Fuente: Ignasi Ragás, (2012) Libro Centros Logísticos. (1era Ed.) Barcelona

En palabras más simples, un centro logístico es un lugar donde se ofrecen todos los servicios de la cadena logística desde la recepción hasta la entrega final, el mismo posee servicios especializados para el manejo de carga, almacenamiento, trasbordo, consolidación de carga, embalaje, distribución, Cross Docking, que se refiere a un sistema de distribución donde las unidades logísticas son recibidas en una plataforma de alistamiento y no son almacenadas sino preparadas para ser enviadas de la manera más inmediata y también nacionalización.

1.2- Características de un Centro Logístico.

Los centros logísticos tienen características diferentes a los polígonos industriales tradicionales, estos últimos tienen a adecuarse a la forma del terreno en que están ubicados, a la vez no tienen restricciones como los centros logísticos en cuanto a la zona de carga y descarga, el patio, almacenes, entre otros. En cambio en un centro logístico la estructura o diseño funciona es más rígido e implica grandes costos de urbanización, que pueden incluir vías de tránsito, movimientos de tierras, excavaciones del terreno, etc., esto para lograr un terreno lo más uniforme posible de acuerdo a las profundidades ameritadas por las operaciones que allí se realizan.

1.2.2.1 Infraestructura

Accesos: Lo más adecuado es que un centro logístico tenga acceso lo más directo posibles a las vías o rutas de comunicación de alta capacidad. Un error cometido muchas veces por quienes dirigen el diseño del acceso de los centros logísticos es que crean dos o más accesos lo que puede provocar que el tránsito ajeno al centro logístico utilice estos accesos como atajo en momentos de congestión en las vías públicas. Esto también limita la seguridad y eleva el costo de operación del centro logístico. Ahora bien si el centro logístico supera las 40 tareas de tierra puede tener más de un acceso.

Viabilidad Interior: que cuente con itinerarios que sean claros y eviten dudas a los vehículos sobre qué dirección tomar, especialmente en la entrada del centro. Esto para evitar camiones parados en medio de las vías preguntando por alguna dirección. Ignasi Ragás Prat en su libro Centros Logísticos aconseja que los viales sean unidireccionales siempre que sea posible y que se eviten los giros a la izquierda que interrumpen el otro sentido de la marcha, pavimentos dimensionados para un uso intensivo de vehículos pesados, señalizaciones claras y completas, que eviten confusiones, entre otras.

1.2.2.2 Instalaciones

Las instalaciones de un centro logístico pueden ser obligatorias u opcionales, las primeras son aquellas que están establecidas por la legislación urbanística del lugar donde se encuentre y las opcionales son las que el promotor decide colocar para ofrecer un valor agregado al centro.

1.2.2.3 Parcelario

Como se ha comentado previamente, la infraestructura terrenal de un centro logístico tiene más restricciones que las estructuras de otras actividades comerciales e industriales, ya que estas pueden adaptarse a formas y tipologías diversas. El diseño y tipología de las parcelas son un elemento clave para la competitividad de un centro logístico. Ignasi Ragás (2012).

Infraestructura e Instalaciones de Centros Logísticos (1era Ed.) Marge Books
 Libro Centros Logísticos. (p.109). Valencia.

Obligatorios	Opcionales
Red de suministro de agua potable	Red complementaria de agua no potable (aprovechamiento de agua lluvia o del subsuelo)
Red de evacuación y saneamiento de aguas residuales	Red separativa de agua contraincendios
Red de evacuación de aguas pluviales (y depuración en algunos casos)	Red de riego en zonas verdes
Suministro eléctrico a media y baja tensión	Gas
Alumbrado público	Red de comunicaciones internas del centro (cámaras de vigilancia, control de accesos, control de instalaciones)
Telefonía y telecomunicaciones de banda ancha	Aprovechamiento o venta de energías renovables

Tabla 1.1 Servicios obligatorios y opcionales en un centro logístico
 Fuente: Libro Centros Logísticos de Ignasi Ragás Prat

Esto de hecho va a depender de la actividad de rotación. Las actividades de alta rotación (paquetería y sistemas de reexpedición) precisan de un espacio mayor para poder instalar un gran número de muelles de carga y descarga, preferiblemente con un acceso viario a ambos lados de la nave y mínima distancia operativa entre los dos lados de esta. Y las actividades de baja rotación (almacenes reguladores y grandes plataformas logísticas) buscan aumentar la capacidad de sus almacenes en base a la altura y profundidad de los mismos. Entonces dependiendo de las actividades que realice el centro logístico, se deben tomar en cuenta estos tipos de parcelarios. Existen libros donde se explica a más detalle las especificaciones según sea de alta o baja rotación.

1.3-Servicios ofrecidos por los Centro Logístico

Un centro logístico debe brindar a su mercado todo el conjunto de las operaciones de la cadena logística o al menos la mayoría de estas. Podemos agrupar estas actividades de la siguiente manera:

Almacenaje: Descarga y stockaje, gestión de almacén, gestión de stocks.

Picking o Picking Detall: que consiste en el proceso de selección, extracción y preparación de las mercancías que el cliente solicita, estos productos están ubicados en distintos lugares dentro de la bodega y el retiro desde la ubicación se realiza mediante un documento entregado por el sistema de administración de bodega, el cual tiene un control en línea y un registro de todos los movimientos en tiempo real. El gestor logístico es quien manipula el inventario del vendedor minimizando su costo.

Administración de Operaciones Logísticas: Unidad que se preocupa de gestionar todos los pasos previos a la operación de recepción en Zona Primaria (Puerto o Aeropuerto) y despacho de la carga, como son la gestión documental para el ingreso y salida de Zona Franca y el transporte hasta el Centro Logístico, así también según corresponda se coordina lo que tenga relación con la gestión ante entidades como Servicio de Salud, Servicio Agrícola Ganadero , Agentes de Aduana , Servicio Nacional de Aduana. Lo cual incluye la gestión de todos los pasos de una cadena logística: trámites aduaneros, preparación de la documentación de salida y coordinación del despacho del producto hasta el destino final, seguimiento de toda la cadena logística.

Otros servicios y productos: Transporte a larga distancia, distribución, sistema de información conectado al cliente, servicios complementarios y Merchandising que se refiere al conjunto de técnicas y tareas que intentan mejorar la creación, comercialización y promoción de un producto en función de las necesidades del mercado.



Imagen 1.2 Servicios ofrecidos en un Centro Logístico

1.4-Maquinaría de Operaciones Logísticas

Un centro logístico necesita de un sinnúmero de maquinarias para realizar las operaciones diarias, las mismas suelen ser costosas. Más abajo un listado de las máquinas más comunes utilizadas para operar en un centro logístico. Las mismas informaciones fueron recopiladas de Jordi Paus Cos & Ricardo de Navacué (1998), Aparatos de Manutención. En Ediciones Díaz de Santos (Eds.), Manual de Logística Integral (p. 257-293). Madrid, España.

Soporte de Cargas: Bandejas, cajas, estanterías, paletas normales, paletas móviles, casetas y jaulas, cajones de transporte, contenedores.

Estanterías: Estanterías ligeras, estanterías de paletización, estanterías compactas, estanterías de paletización móviles, estanterías para almacenar objetos largos, estanterías para almacenamiento de laminados, estanterías polivalentes para objetos voluminosos, equipos mecanizados para almacenamiento de objetos mezclados, almacenes autoportantes.

Carretillas elevadoras y Transpaleta: Transpaleta manual, Transpaleta eléctrica de conductor a pie, apiladora de conductor a pie, carretillas con horquillas sobre largueros, carretillas con horquillas entre largueros, carretillas de mástil retráctil, carretillas de cuatro direcciones, carretillas de loma lateral (torre), carretillas contrapesadas, carro para preparación de pedidos, preparador de pedidos de bajo nivel, nivel medio y alto nivel.

- Carretillas trilaterales.
- Carretillas Combi y bilaterales
- Carretillas de doble alcance
- Carretillas de radiofrecuencia
- Transelevadores
- Aparatos filoguiados
- Carruseles
- Transportadores aéreos
- Muelles y abrigos de carga y descarga
- Cargadores automáticos de paletas
- Grúas y otros aparatos de manutención
- Montacargas grandes

1.5-Beneficios de los Centros Logísticos para sus naciones

Los centros logísticos son estructuras elaboradas con el objetivo de ofrecer soporte al transporte de mercancías y a las actividades logísticas, son necesarios para asegurar el suministro a la producción y al consumo (fabricante y comprador).

Los centros logísticos resultan ser muy beneficiosos para las empresas y a raíz de esto resultan ser beneficiosos para el país o los países que lo poseen si nos orientamos en un ambiente macroeconómico.

El Observatorio de la Logística (impulsado por el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Catalunya, España), realizó un estudio que muestra como estas instalaciones ayudan a mejorar el transporte y distribución de mercaderías, al desarrollo socio-económico, y a la generación de empleo. Nicolás Giani (2007) Beneficios y oportunidades de las plataformas logísticas, Énfasis Logística consultado 13 de marzo del 2014 de URL <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/4115-beneficios-y-oportunidades-las-plataformas-logisticas>.

Desarrollo Socio-Económico:

La construcción de centros logísticos mejora la competitividad del sector producción, de la logística y el transporte, puesto a que se convierte en un servicio complementario que se transforma o convierte en una ventaja competitiva para los países. Generan de igual manera un crecimiento de las actividades económicas complementarias. Incluso estas construcciones influyen en el desarrollo tecnológico por la necesidad de invertir en nuevos equipos y sistemas innovadores de última generación.

Marco social:

Una plataforma logística es un centro empresarial y de actividad económica y, por lo tanto, generador de demanda laboral. La ocupación generada por una plataforma logística puede ser directa (empresas externas instaladas en la plataforma), como indirecta (ocupación generada en empresas que proveen servicios a la plataforma) y puede presentar niveles de ocupación diferentes en función del tipo de actividad que predomine.

El desarrollo del sector logístico y del transporte es reciente y se encuentra en un proceso de expansión y especialización. Este crecimiento ha generado una necesidad de personal especializado y, por lo tanto, nuevos programas de formación a todos los niveles (ciclos formativos, grados superiores y posgrados).

La construcción de una plataforma logística ayuda a que se desarrollen programas de formación, debido a la necesidad de incorporar mano de obra capacitada. En ese sentido, la calificación profesional de los trabajadores de un centro logístico es mayoritariamente media, puesto que los operarios de más bajo nivel a menudo requieren una formación específica y un grado de especialización. Determinadas actividades de la operativa logística son muy adecuadas por la integración de grupos sociales con dificultades en la inserción socio-laboral.

Ordenamiento del territorio:

Toda infraestructura genera ocupación del suelo. Las plataformas logísticas son una herramienta que permite hacer una gestión racional del territorio.

En cuanto a la posición territorial y accesos:

- Las plataformas logísticas actúan como nodos que se integran a la a la red de transporte de mercancías;
- La construcción de los accesos a la plataforma puede suponer una mejora de las comunicaciones locales;
- La localización de las plataformas puede contribuir a maximizar la proximidad de a los centros de producción y consumo, optimizando el costo y gestión del transporte;
- Y situarse en ámbitos más aislados, optimizando el coste de la inversión (precio del suelo) y contribuyendo al reequilibrio territorial.

Ordenamiento territorial de las actividades:

Una plataforma logística es una infraestructura pensada para generar sinergia o economías de aglomeración. A través de esto contribuye a evitar la dispersión de la actividad logística por el territorio y relocalizar en espacios preparados especialmente, actividad logísticas que se encuentran en el tejido urbano y suburbano.

Gestión de la movilidad:

Las plataformas logísticas actúan como instrumentos de racionalización de la movilidad, tanto para los vehículos de transporte de mercaderías como para los trabajadores.

La existencia de centros logísticos canaliza el tráfico, evitando el movimiento disperso de mercancías que produciría el flete que cada proveedor envía directamente a sus clientes. Además permiten agrupar mercancías, optimizar rutas, utilizar los vehículos más adecuados para cada trayecto y optimizar la carga de los vehículos.

Medio ambiente:

Toda actividad económica es susceptible de generar un impacto sobre el medio ambiente. El impacto de las plataformas logísticas es menor que el de otras actividades económicas (como polígonos industriales, infraestructuras energéticas, infraestructuras de gestión ambiental, etc.) y, en cualquier caso, se puede minimizar los efectos adoptando las acciones adecuadas.

Los ítems ambientales que se gestionan en el desarrollo de una plataforma logística son:

- Control de las emisiones de gases contaminantes. Las plataformas logísticas pueden poseer instrumentos de control de emisiones contaminantes del transporte gracias a: el efecto de racionalización, concentración y canalización de flujos altamente dispersos; la concentración de actividades y sucursales de una misma empresa reduce el movimiento entre plantas; los accesos directos a las vías de transporte reducen el transporte disperso; el potencial intermodal gracias a tener nudos de conexión entre la carretera y el ferrocarril.
- Bajo consumo de recursos. Estas plataformas tienen, en comparación con otras actividades industriales, un consumo bajo de agua y de energía eléctrica, ya que no requieren de su uso para procesos productivo.

- Integración paisajística. Cualquier desarrollo urbanístico y de infraestructura es susceptible de provocar un impacto paisajístico. La magnitud del impacto irá en función de las características del entorno dónde se ubique y del diseño del proyecto (en el que se pueden introducir medidas correctoras).

- Segregación de residuos. La actividad logística genera residuos y estos suelen ser similares en la mayoría de centros: cartones, plásticos, mercancías inutilizadas y pequeñas cantidades de residuos especiales como aceites, grasas, gasolina. Los residuos generados por las plataformas logísticas son, en general, inocuos.

1.6-Principales Centros Logísticos del Mundo

Generalmente, las variables utilizadas para clasificar los centros logísticos son la capacidad del puerto, medida en el número de contenedores que puede alojar y mover, a esto también se le llama TEUS, la cantidad de contenedores que pueden manejar.

Las tablas posteriores nos indican los principales veinte puertos logísticos del mundo, por ser los más activos, es válido mencionar que es difícil para un centro logístico mantener el mismo nivel en un ranking por un tiempo prolongado, es muy difícil que estos centros se mantengan con el título de los más activos o más importantes por más de año, debido al rápido crecimiento de las diferentes economías mundiales. Estos centros logísticos tienen su espacio en los puertos de sus países y/o regiones.

Estas informaciones están basadas en los informes de emitidos por el World Port Ranking, la revista Mar y Gerencia y El Orden Mundial.

Los Principales Veinte (20) Centros Logísticos del Mundo.

Estos fueron los puertos mejor puntuados según las variables anteriormente mencionadas, los mismos en su mayoría se repiten en ambas tablas y los principales de entre estos veinte mantienen su lugar.

1	Singapur
2	Shanghai (China)
3	Hong Kong
4	Shenzhen (China)
5	Busan (Corea del Sur)
6	Los Ángeles/Long Beach
7	Dubai
8	Qingdao (China)
9	Guangzhou (China)
10	Ningbo (China)
11	Rotterdam (Países Bajos)
12	Tianjin (China)
13	Kaohsiung (Taiwán)
14	Antwerp (Bélgica)
15	Hamburgo (Alemania)
16	Port Kalang (Malasia)
17	Tanjung Pelepas (Malasia)
18	Laem Chabang (Tailandia)
19	Bremerhaven (Alemania)
20	Xiamen (China)

Tabla 1.2 Principales Centros Logísticos

1	Singapur
2	Shanghai (República Popular de China)
3	Hong Kong (República Popular de China)
4	Shenzhen (República Popular de China)
5	Busan (Corea del Sur)
6	Rashid, Dubai (Emiratos Árabes Unidos)
7	Ningbo (República Popular de China)
8	Guangzhou (República Popular de China)
9	Rotterdam (Holanda)
10	Qingdao (República Popular de China)
11	Hamburgo (Alemania)
12	Kaohsiung (Taiwán)
13	Antwerp, Amberes (Bélgica)
14	Tianjin (República Popular de China)
15	Klang (Malasia)
16	Los Ángeles (Estados Unidos)
17	Long Beach (Estados Unidos)
18	Tanjung Palepas (Malasia)
19	Bremen (Alemania)
20	New York (Estados Unidos)

Tabla 1.3 Principales Centros Logísticos

Vale la pena que analicemos al menos cinco (5) de ellos para que conozcamos sus características.

Singapur:



Imagen 1.3 Puerto Singapur
Fuente: www.mpa.gov.sg

El puerto de Singapur cuenta con instalaciones y terminales que manejan una amplia gama de mercancías transportadas en diferentes formas, incluyendo contenedores convencionales y de carga a granel, sus operadores portuarios principales son PSA Corporation y Jurong Puerto Pte Ltd.

Sus autopistas y carreteras son de primer nivel y se complementan con servicios de transporte público conveniente y económico. Cuenta además con 5 líneas de trenes que funcionan a la perfección y un aeropuerto internacional.

El Puerto de Singapur es el primer más utilizado del mundo en cuanto al tráfico y almacenamiento de contenedores. Singapur cuenta con el puerto de más tráfico del mundo. La economía del país se basa esencialmente en las exportaciones de productos electrónicos y manufacturas y el refinamiento de petróleo, aunque también se destaca la industria naval, las actividades bancarias y financieras, el turismo y el comercio.

Según un informe sobre los principales centros logísticos del mundo de la página El Orden Mundial Singapur recibe un cuarto de la carga que pasa anualmente en el mundo, al igual que la mitad del petróleo mundial. Está conectado a través de rutas marítimas con más de 600 puertos en 123 países, lo cual convierte a Singapur en uno de los puntos estratégicos más significativos del mundo. Es un centro financiero, económico y comercial importantísimo, tanto para Occidente como para Asia.

Es un claro ejemplo de lo que se considera un Hub. Es uno de los centros logísticos más modernos del mundo gracias al desarrollo de su tecnología e informática en los procesos u operaciones de la cadena logística: almacenaje, distribución y movimiento de sus contenedores.

Puerto de Shanghai:



Imagen 1.4 Puerto Shanghai
Fuente: www.chinapuertos.wikispaces.com

Este puerto es el segundo más importante del mundo después del Puerto de Singapur por el volumen de carga y el primero más grande de China, en los últimos años el Puerto de Shanghai ha ido sobrepasando de nivel dejando atrás a puertos como los de Rotterdam y Hong Kong.

Por el puerto de Shanghai entran la mayoría de los productos que importa China y salen las toneladas de material que China exporta a todos los países del mundo. En el 2010 este centro manejó 30 millones de TEUS y alrededor de 600 millones de toneladas de mercancías. Se debe mencionar que quince (15) de los veinte (20) principales centros logísticos se encuentran en el continente asiático, y más concretamente en el Sudeste Asiático y en la costa Este de China. Únicamente el puerto de Dubai y el puerto de de Busan se encuentran fuera de esta zona, que agrupa una parte importante de los puertos más dinámicos del mundo.

Es interesante que dentro de los 20 principales puertos del mundo, se encuentran los llamados Cuatro Tigres Asiáticos. Esto se refiere a las cuatro economías consideradas NIC (Newly Industrialized Countries/ Nuevos Países Industrializados) y que han crecido muy rápidamente. Los Cuatro Tigres Asiáticos son Hong-Kong, Taiwan, Singapur y Corea del Sur y tienen los principales centros logísticos del mundo.

Puerto de Busan:



Imagen 1.5 Puerto de Busan
Fuente: www.chinapuertos.wikispaces.com

Este puerto pertenece a la nación de Corea del Sur, ubicado en la desembocadura del río Natjon. Este puerto se encuentra entre el quinto lugar de acuerdo a las cantidad de contenedores que maneja al año. El movimiento de contenedores en este puerto alcanzó para el año 2008 el total de 13,42 millones de TEU según Korea International Trade Association y 14 millones de TEU en el 2010 según Albert Oñate Lamas, consignatario de buques de origen español.

El puerto posee dieciséis (16) metros de calado y ofrece conexiones con más de 500 puertos situados en más de 100 países. Cuenta con un elevado desarrollo tecnológico, y servicio a los clientes todos los días del año. Algo interesante es que la parte del sur del puerto está dedicado al tráfico comercial de pesca, el 30% del pescado que consume el país entra por allí.

Puerto de Rashid:

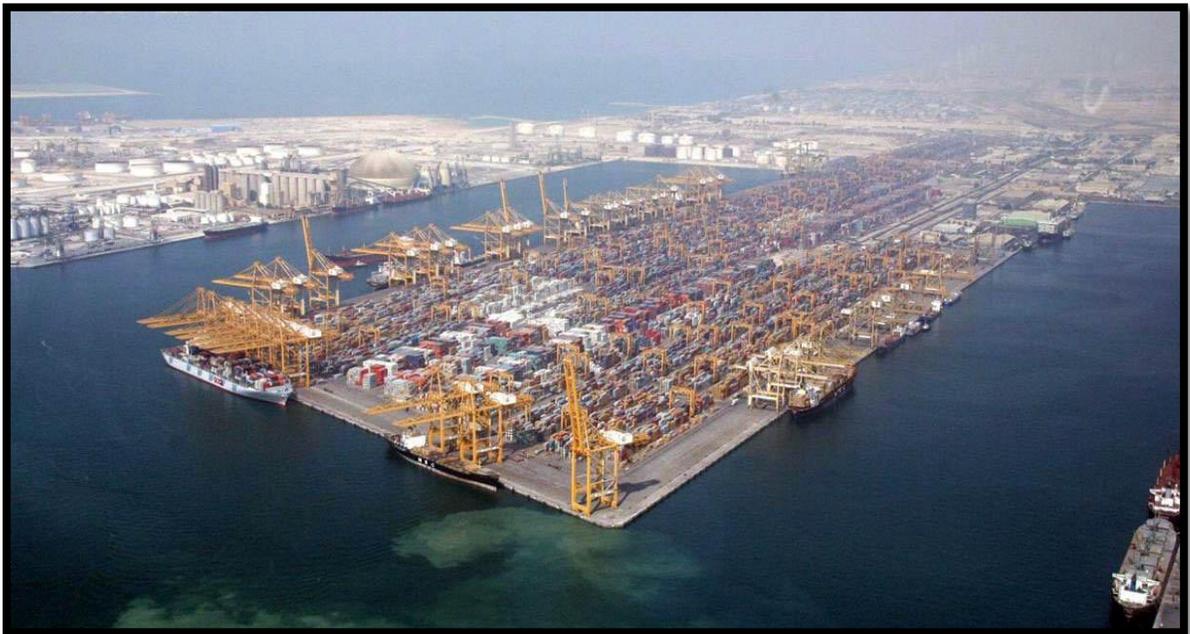


Imagen 1.6 Puerto de Rashid
Fuente: www.worldportsource.com

Ubicado en Dubai, Emiratos Árabes Unidos, con capacidad para recibir cargas a granel, grandes portacontenedores, buques roll-on-roll-off y buques de pasajeros o cruceros.

Este puerto se encuentra en la zona comercial más importante de Dubai, encargándose no solo de las exportaciones e importaciones de esta isla artificial sino de todo Emiratos Árabes Unidos.

El mismo tiene una profundidad de trece (13) metros, veintitrés (23) grúas y una capacidad de 1.5 millones de TEU.

Puerto de Rotterdam:



Imagen 1.7 Puerto de Rotterdam
Fuente: www.portofrotterdam.com

Es el puerto más grande e importante de toda la Unión Europea, ubicado en los Países Bajos. Se puede acceder a este por cinco (5) modalidades de transporte: terrestre, ferrocarril, transporte fluvial, de cabotaje y de oleoducto.

Debido a su céntrica ubicación y excelentes conexiones intermodales, Rotterdam es uno de los puertos de transbordo de carga más importante del mundo. Cada año, unos 400 millones de toneladas de carga se manejan y arriban aproximadamente unos 35.000 buques vía marítima y unas 110.000 embarcaciones del corazón de Europa a través de la vía fluvial, esto según artículo el puerto de Rotterdam (Holanda) de Mar y Gerencia.

El puerto de Rotterdam es lo suficientemente hondo para albergar las embarcaciones más grandes del mundo, como los petroleros, los mineraleros y buques porta-contenedores. El puerto está equipado para operar los productos químicos, minerales, graneles líquidos, carga seca a granel, vehículos, carga general y carga refrigerada.

La zona ofrece una gama completa de empresas especializadas en el almacenamiento y el transbordo, transporte, transformación industrial y de servicios auxiliares. En Rotterdam también hay muchos proveedores de servicios de negocios tales como bancos, compañías de seguros y casas comerciales, lo que lo convierte en un verdadero Hub logístico.

CAPÍTULO II

EL NEGOCIO MARÍTIMO EN LA REGIÓN DEL CARIBE

Capítulo II: El Negocio marítimo en la Región del Caribe

2.1-Operadores Portuarios

Los operadores portuarios son empresas que se encargan de realizar el diseño de los procesos de varias fases de la cadena de suministro, organizar, gestionar y controlar estas operaciones utilizando como herramientas estructuras físicas, tecnologías y sistemas de información, que pueden ser propios o subcontratados, por encargo de sus clientes, que son las navieras.

Estos procesos bien pueden traducirse al aprovisionamiento, transporte, distribución, almacenaje, y en ocasiones, actividades del proceso de producción.

Es necesario que exista un vínculo jurídico entre el operador logístico y el cliente, es decir, un contrato.

2.1.1-Principales Operadores Portuarios a Nivel Mundial

Basados en el ranking realizado por la empresa especializada en investigación y asesoramiento del sector marítimo Drewry Maritime Research, entre los principales operadores portuarios a nivel mundial podemos mencionar a PSA International (Port of Singapore Authority) que opera en Singapur, manejó hace dos (2) años, en el 2012, un total de 50.9 millones de TEUs, colocándose en el primer lugar con una participación del 8.2% en cuanto a la cuota de tráfico mundial.

Posee puerto en diferentes países, tales como Argentina, Bélgica, China, Colombia, India, Italia, Japón, Corea, Panamá, Portugal, Arabia Saudita, Tailandia, Turkey, Vietnam, y en el muy conocido centro logístico más importante del mundo Singapur. Por otro lado está Hutchinson Port Holdings Limited (HPH), empresa de originaria de Hong Kong, la cual posee 52 puertos, expandido en 26 países a través de Asia, Medio Oriente, África, Europa, Las Américas y Australia. Incluye terminales de cruceros, operaciones en aeropuertos, centros de distribución, los servicios ferroviarios, y las instalaciones de reparación de buques.

En el 2012 manejó 44.8 millones de TEUs, acaparando el 7.2% de la participación y en el 2013, la red de puertos de HPH manejó una producción combinada de 78,3 millones de TEUs en todo el mundo.

Otro de los grandes operadores portuarios es APM Terminals, una empresa danesa, filial de la línea Maerks Line, en el 2012 movilizó 33.7 millones de TEUs. Ocupando el tercer lugar en el ranking con una participación del 5.4% en la cuota de tráfico de contenedores a nivel mundial.

En la lista de los Top Ten, elaborada por Drewry Maritime Research sigue el operador portuario DP World con 33.4 millones de TEUs y una participación del 5.4% en todo el año anterior; Grupo Cosco, con 17 millones de TEUs y una participación de 2.7%; Terminal Investment Limited (TIL) con 13.5 millones de TEUs y 2.2% de participación.

Cabe destacar que DP World y APM Terminals son muy activos en términos de adquisiciones, liquidaciones y desarrollos de proyecto greenfield.

Ranking	Operador	TEU (Millones)	% a nivel mundial
1	PSA International	50.9	8.2%
2	Hutchison Port Holding (HPH)	44.8	7.2%
3	APM Terminals	33.7	5.4%
4	DP World	33.4	5.4%
5	COSCO Group	17.0	2.7%
6	Terminal Investment Limited	13.5	2.2%
7	China Shipping Terminal Development	8.6	1.4%
8	Hanjin	7.8	1.3%
9	Evergreen	7.5	1.2%
10	Eurogate	6.5	1.0%

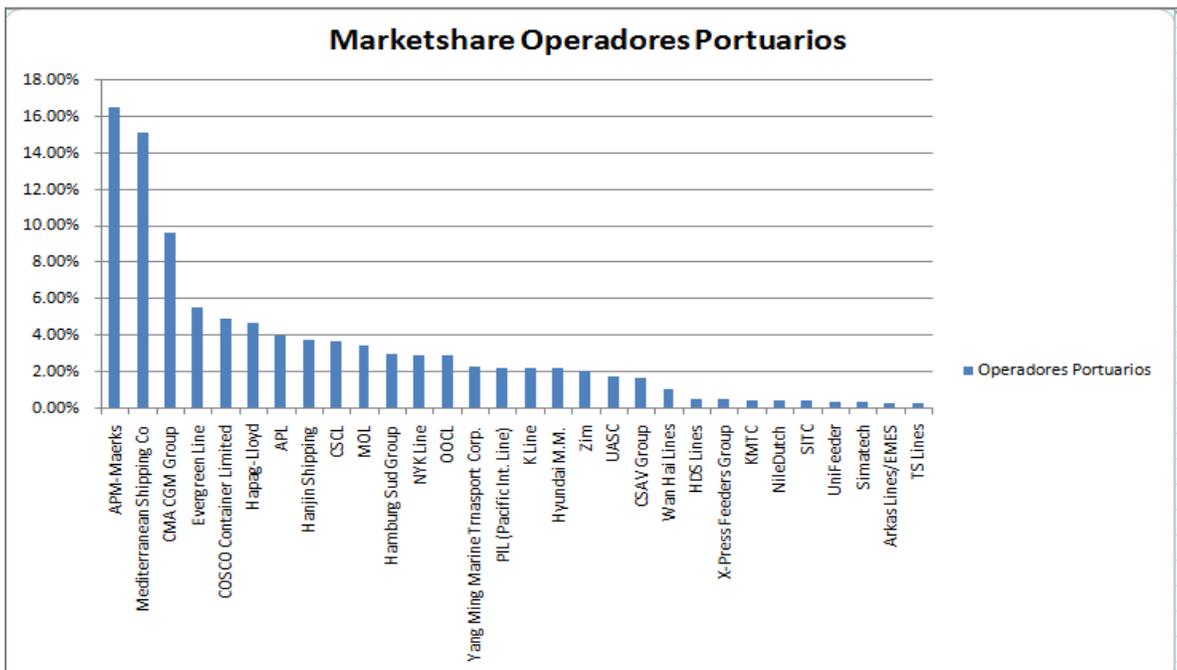
Tabla 1.4 Top Ten Operadores Portuarios a nivel mundial 2012
Por: Mundo Marítimo

2.1.2--Operadores Portuarios de la Región del Caribe

En la región del Caribe los operadores portuarios que llevan la línea del juego son PSA International y Evergreen, con puertos en Panamá, Hutchinson Port Holding en las Bahamas y Panamá, DP World en la República Dominicana, COSCO también en Panamá, Terminal Investment Limited (TIL Group) en el puerto Freeport Container Port en las Bahamas.

2.2-Principales Líneas Navieras del Mundo

Según el Top 100 publicado por Alphaliner, una plataforma de información diseñada para servir a las necesidades de la industria del transporte marítimo de línea, las 3 líneas navieras más grandes del mundo son APM-Maersk, Mediterranean Shipping Company Co y CMA CGM Group. Este ranking parte sobre la base de la flota existente y cartera de pedidos TEU disponible a bordo operado por barcos. Afirman que hoy día hay más de 5,961 barcos activos en el transporte marítimo regular y más de 17, 923,249 TEUs, así como también muestran la cuota de mercado correspondiente a cada naviera.



APM-Maersk



AP Moller- Maersk Group es un conglomerado de empresas fundado en 1904 con sede en Copenhague, Dinamarca, con oficinas y filiales en más de 135 países en el mundo, mas de 89,000 empleados e ingresos ¹ por encima de los 47,000 millones de dólares.

Maersk Line es la división más grande del conglomerado de negocios de AP Moller-Maersk , cuenta con más de 100 años de experiencia en la carga marítima, cuenta con más de 100,00 clientes satisfechos en el mundo, 3,400,000 TEUs, recibe una llamada de negocios cada 15 minutos, mas de 25,000 empleados en todo el mundo, cuenta con la flotilla de buques más grande del mundo "Triple E" y está presente en casi todos los puertos del mundo.

Mediterranean Shg Co



MSC Mediterranean Shipping Company SA, de Ginebra, Suiza es una compañía naviera privada, fundada en 1970. Durante varios años, la flotilla marítima de MSC ha venido incrementando significativamente para posicionarse como la segunda compañía más grande por la cantidad de contenedores y el número de buques que está operando. A partir de febrero del 2014, MSC estaba operando 445 buques portacontenedores con una capacidad de consumo de 2,275 millones de TEU². La compañía se define a sí misma como una sola empresa global y altamente especializada que es capaz de proporcionar las respuestas necesarias a todas las necesidades de transporte en particular.

¹ <http://www.maerskline.com/es-do/about/financials>

² http://www.mscev.ch/about_us/about_us.html

Respecto a su alcance, MSC ofrece cobertura en todo el mundo con un solo conocimiento de embarque, lo que le permite una rápida circulación de contenedores a través de los centros de trasbordo. Es considerado como el proveedor líder de las escalas directas dando servicio a los 6 continentes, usando 316 puertos a través de 200 servicios de línea directa y combinada semanales. Según las informaciones reveladas por la compañía, MSC ha establecido sus propias agencias de todo el mundo, han invertido en la formación de la tripulación, astilleros, talleres de contenedores, centro de planificación de la nave y peligrosos centros de gestión de carga. Las oficinas ascienden a 452 en 155 países.

CMA CGM Group



El Grupo CMA CGM es la tercera compañía de transporte marítimo de contenedores en el mundo y número uno en su país de origen Francia. Con una flota joven y diversificada de 414 embarcaciones, este grupo sirve 400 de 521 puertos comerciales del mundo. A través de sus 170 líneas de transporte marítimo, la compañía opera en cada uno de los mares del mundo. La presencia global y los buques como el CMA CGM JULIO VERNE permiten al grupo transportar un volumen de 10,6 millones de TEUs cada año³.

El grupo registro ingresos de 15.9 mil millones de dólares en el 2012 y represento un incremento respecto al año anterior de un 7%. La sede central del grupo se encuentra en Marsella, Francia. Hay 2,400 miembros del personal que trabajan en la central, cuentan con 6,300 clientes franceses y es el mayor empleador privado de Marsella, ciudad donde la compañía fue fundada en 1878. A nivel mundial cuenta con 650 oficinas, 18,000 empleados y 1,446, 000 millones de TEUs.

³ <http://www.cma-cgm.com/the-group/about-us/presentation>

Evergreen Line



Evergreen Line es el nombre comercial común unificado para las cuatro empresas navieras del Grupo Evergreen.

La marca 'Evergreen Line' se utiliza para fines de marketing internacional para Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd. ,Italia Marittima SpA , Evergreen Marine (UK) Ltd. y Evergreen Marine (Hong Kong) Ltd. y se estableció Mayo 1,2007 en respuesta a la solicitud y expectativas de los clientes globales.

Una quinta naviera Evergreen Marine (Singapore) Pte. Ltd. también ha firmado el contrato de servicio conjunto, a partir del 1 de mayo 2009.

Evergreen Line opera la flota de contenedores cuarta más grande del mundo, con más de 180 buques de capacidad de aproximadamente 650.000 TEU.

Evergreen ha estado en la vanguardia como el comercio internacional y la industria del transporte trabaja para desarrollar las bases de un sistema mundial de contenedores de transporte sostenible - ambiental, social, económica y comercialmente responsable y viable.

Son considerados como los guardianes del medio ambiente ya que reconocen la obligación de conducir los asuntos de calidad de miembro corporativo constructiva de la sociedad y establecimos una seguridad ocupacional, Sistema de Gestión de Calidad y Protección Ambiental para nuestros buques de carga (contenedores Carriers) y su personal en tierra.

2.3-Transporte marítimo y rutas comerciales en la región del Caribe

Los países del Caribe son más dependientes del comercio internacional que la mayoría de los otros países en América Latina. Según la CEPAL la proporción del comercio exterior (importaciones y exportaciones) del PIB es de un 78% en el Caribe y un 25% en América Latina.

En comparación al promedio mundial, los países caribeños pagan un porcentaje hasta tres veces más alto del valor de sus importaciones en el transporte y seguro. Los datos para las islas más pequeñas no están disponibles. Es probable que en este caso los costos de transporte sean aun más altos debido a la inexistencia de economías de escalas y menos servicios marítimos directos. Los costos totales de transporte están influenciados por las distancias y el tipo de carga, como también por el mercado.

Ellos también reflejan las tarifas portuarias y los aranceles, los tiempos de espera en puertos, las economías de escala, los fletes marítimos, las primas de seguros, y los costos de transporte terrestre. En general, ellos representan un indicador importante respecto de la eficacia de la infraestructura marítima y servicios disponibles en un país.

Las tarifas de fletes marítimos entre Miami y las islas del Caribe no son significativamente diferentes de las tarifas para la distancia mucho más larga entre Miami y Buenos Aires. Los costos de manipulación de carga en el Caribe varían entre US\$400 y US\$800 por contenedor, lo que representa mucho más que los US\$300, que se cobran, por ejemplo, en Argentina.

Cualquier política marítima nacional o regional debería apuntar hacia la reducción de estos costos.

Los servicios de transporte marítimo en el Caribe pueden ser divididos en cuatro grupos principales:

- Transporte entre islas, que es realizado a menudo por pequeños buques sin línea fija.

- Transporte de travesía corta mejor conocido como feeders vessels, son los que conecta a las islas con Panamá y los centros de transbordo caribeños y norteamericanos.
- Transporte de travesía larga que utiliza buques más grandes llamados liner vessels, para transportar carga directamente del Caribe a sus destinos finales en Europa, Asia y otras regiones.
- Transporte de carga no caribeña que cruza la subregión, debido a su ubicación en las travesías de las grandes rutas de comercio. Esta carga se trasborda cada vez más en los puertos del Caribe.

Los puertos pueden ser divididos en tres grupos principales:

Los puertos especializados son a menudo privados y enfocan en sólo un tipo de carga como plátanos, petróleo, o azúcar.

- Los puertos públicos están abiertos a todo tipo de carga que es normalmente carga fraccionada y contenedores.
- Los centros de transbordo son puertos especializados o terminales que manejan contenedores los que, por lo general, no entran o se originan en el propio país.

Dentro de la región del Caribe podemos observar diferentes rutas comerciales. Las mismas dependen del origen y el destino de los productos. Sin embargo desde la creación del canal de Panamá en la región hay rutas principales las cuales tienen un mayor tráfico de buques y rutas con menos tráfico debido a que satisfacen necesidades específicas que no sobrepasan los 200 TEU en un pedido.

A continuación se podrá observar el mapa general de rutas en el continente:

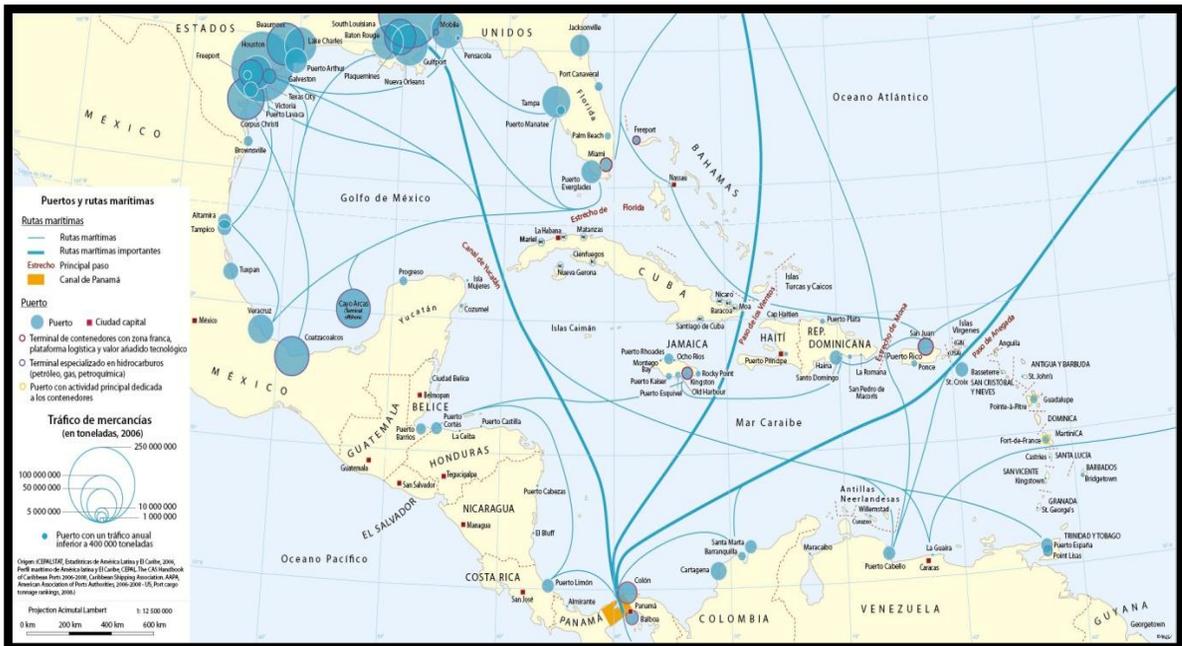


Imagen 1.8 Principales rutas comerciales del continente Americano

Fuente: www.cei-rd.gov.do

Conforme pasan los años las líneas navieras modifican, agregan o eliminan las rutas de sus buques conforme a sus planificaciones, este año ante la posible concretización de las alianzas P3 y G6 y la culminación de la expansión del canal de Panamá existe la posibilidad de que las rutas se alteren nuevamente, creando nuevas y eliminando algunas que ya no son productivas.

Para el año 2012 las principales rutas según la ACP son:

- Costa Este de EEUU-ASIA
- Costa Oeste de Sur América-Costa Este de EEUU
- Costa Oeste de Sur América-Europa
- Costa Oeste de EEUU-Europa
- Costa Oeste de Centro América-Costa Este de EEUU

De estas rutas principales se desprenden las rutas que suplen la región del Caribe, situación que está a punto de cambiar por el incremento constante de la demanda de los países caribeños y la posición estratégica de la región que insta a los grandes operadores a explotarla económicamente.

2.4-Rol e importancia del Canal de Panamá en el comercio mundial

El canal de Panamá es una vía de navegación interoceánica que atraviesa el istmo de Panamá en su punto más estrecho. Fue inaugurado el 15 de agosto de 1914, desde el inicio de sus operaciones ha tenido grandes efectos al acortar tiempo y distancia de comunicación marítima, fortaleciendo el intercambio comercial y económico al brindar una vía de tránsito corta y comparativamente barata entre dos océanos, influyendo contundentemente en los patrones del comercio mundial.

El canal impulsa el crecimiento económico de los países desarrollados y en vías de desarrollo y provee el impulso básico para la expansión económica de varias regiones remotas del mundo. Previo a su apertura, los pasos naturales utilizados entre los océanos eran el estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos, ubicados en el extremo austral de Chile. Dentro de los países que más utilizan el canal esta Estados Unidos, China, Chile, Japón y Corea del Sur.

El Canal de Panamá sirve de enlace entre el océano Atlántico y el océano Pacífico, une a las Américas y al mismo tiempo permite eficientizar la navegación marítima mundial, acortando las trayectorias entre los países consumidores y productores. La vía panameña fue la obra de ingeniería moderna más importante, compleja y de especial dificultad del siglo XX.

Pero más allá de los logros de ingeniería, el Canal de Panamá es el enclave del comercio marítimo mundial, primer pilar de las economías del mundo. La importancia del Canal de Panamá se mide no sólo por el tráfico que recibe, sino por el tipo de mercancía que lo cruza (granos, carga en contenedores y petróleo y sus derivados principalmente).

Más del 80% de los países depende del comercio que se realiza por el Canal de Panamá. La necesidad para los países de las economías de escala han transformado el modelo comercial marítimo del siglo XX, que ha pasado de mantener grandes cantidades de buques navegando para transportar más mercancías, hacia fabricar buques de mayor tamaño y capacidad de carga, lo cual reduce costos de forma importante (En buques Panamax, el flete promedio por mercancía es superior a diez centavos de dólar TEU/milla, mientras que en los Súper Post-Panamax, se reduce hasta dos centavos de dólar TEU/milla) y aunque el comercio marítimo es lento en comparación con otros transportes, los puertos siguen manteniendo una actividad de 90 por ciento del comercio mundial, de ahí que los países más avanzados realicen importantes inversiones en infraestructura portuaria.

Los rubros que se transportan a través del Canal en lugar de tardar meses, sólo tardan días, lo que garantiza el abastecimiento de combustible y alimentos a todo el mundo en tiempo récord. Panamá es un importante eslabón de la cadena de suministro mundial debido a que su posición geográfica con el Canal ha servido como centro de redistribución de mercancías a diversos países de la región. Por el Canal de Panamá transitan en promedio 14,000 buques al año. Las nuevas esclusas permitirán el paso de entre 12 a 14 buques diarios lo que representará más de 18,000 tránsitos al año.

2.5-Incidencias de la expansión del Canal de Panamá en la región del Caribe.

La Cuenca del Pacífico triplica en extensión y en magnitud económica a la del Atlántico, con lo cual los Panamax no son eficientes para cubrir la demanda de aquella región que con el pasar el tiempo ha aumentado considerablemente.

El Canal de Panamá ante esta realidad ha pasado de convertirse en un fomento del comercio internacional a una limitación, ya que actualmente cerca de 30 por ciento de la flota mundial rebasa las dimensiones Panamax, lo que obligó en pensar en nuevas rutas.

Ante esta realidad en el 2004 surgió la propuesta de crear un canal en Nicaragua para que conectara el mar Caribe, el océano Atlántico con el océano Pacífico a través de Nicaragua en América Central. Dicho canal iría por río hasta el Lago Cocibolca (Lago Nicaragua), y cruzaría el istmo de Rivas para alcanzar el Pacífico. No fue hasta 2013 cuando el gobierno nicaragüense le entregó la concesión de la construcción a China, el costo de construir el canal ascendería a los 45,000 millones de dólares en un periodo de 10 años.

Después de varios estudios se determinó que no existe una ruta más rápida que la del Canal de Panamá, por esta razón desde 2007 se planteó una ampliación del canal que ya se encuentra operativa y que estará terminada para finales de 2014.

La ampliación del Canal de Panamá consiste en la construcción de dos complejos de esclusas de tres niveles cada una con tres tinajas de reutilización de agua por nivel, una en el lado Pacífico y otra en el lado Atlántico. El programa conlleva también el ensanche y profundización de los cauces de navegación existentes del Lago Gatún y de las entradas del mar del Pacífico y del Atlántico, así como la profundización del Corte Culebra.

Con esta expansión el Canal de Panamá triplicará el comercio mundial y potenciará las economías, su reinauguración será una de las obras de ingeniería y geopolíticas más importantes desde la Revolución Industrial. A pesar de que la mayoría de veces se relaciona la actividad del Canal de Panamá únicamente con los grandes mercados internacionales, es necesario resaltar que los países del Caribe tienen una relación vital con este. La ampliación del Canal de Panamá es una obra que va a impactar la eficiencia de la cadena logística, brindando a oportunidad a la Región del Caribe de crear un verdadero Hub logístico. La expansión junto con la consolidación de una zona de puertos Hub importante en el Caribe y pacífico, favorecerá la adopción de rutas para concretar a los mercados de la costa este de los Estados Unidos y Europa. Estos servicios tienden a realizarse con trasbordo y alianza con grandes operadores.

2.6-Impacto comercial de las alianzas estratégicas “P3” y “G6” en el Caribe



Imagen 1.9 Alianza P3
Fuente: [www. Maersk.com](http://www.Maersk.com)

La Grand Alliance (Hapag-Lloyd, Nippon Yusen Kaisha y Orient Overseas Container Lines) y la New World Alliance (APL, Hyundai Merchant Marine y Mitsui OSK Lines) tomaron la decisión el pasado mes de diciembre ⁴ del año 2011 de

ampliar su colaboración y crear una nueva alianza llamada G6, con la finalidad de crear un operador de referencia en las rutas que unen extremo Oriente y Europa, incluyendo el Mediterráneo.

Esa alianza se ha convertido con el paso de los años en una de las alianzas más fuertes en la red de servicios que operan entre puertos de Asia y Europa, con más de 90 buques en nueve servicios que escalan en más de 40 enclaves de esas zonas geográficas.

Este acuerdo permitió incrementar la oferta de servicios, las frecuencias y las escalas entre los mercados asiático, europeo y mediterráneo. La Alianza G6 inicio sus operaciones en abril de abril de 2012 con siete servicios entre Asia y el norte de Europa, además de dos líneas en el Mediterráneo, incluyendo una conexión directa entre Oriente y el Báltico con escalas en Gdansk (Polonia) y Gotemburgo (Suecia) a través de Singapur.

A mediados del pasado año 2013 la Alianza G6 anuncio su ampliación para el año 2014, tiene previsto incrementar sus servicios en todas las rutas comerciales entre el oriente y el occidente, con un despliegue de 240 embarcaciones y se conectarán 66 puertos asiáticos, americanos y europeos.

⁴ http://www.veintepies.com/secciones/imprimir.php?id=67695_0_3_0

Según el comunicado que presento la Alianza los planes son ampliar la cooperación en las rutas comerciales de Asia y la costa oeste de Norteamérica y en las transatlánticas. La Alianza G6 declaro que esta expansión proporcionará a los clientes más ofertas de servicios y un aumento de la frecuencia de las naves.

Así por ejemplo, en la línea Asia-Costa Oeste de Norte América, los miembros de la alianza podrán ofrecer casi el doble de embarcaciones, en comparación con la oferta actual de las navieras New World Alliance y Grand Alliance por separado.

La Alianza G6 planea desplegar unos 76 barcos en 12 servicios de conexión que unirán 27 puertos de Asia y Norte América. Aproximadamente otros 42 barcos se repartirán entre cinco servicios, dos de ellos pendulares, en la ruta comercial transatlántica, que ofrecen la posibilidad de escala en 25 puertos de la costa este y oeste de EE.U., Canadá, Panamá, México, Países Bajos, Reino Unido, Francia, Bélgica y Alemania.

Con este plan, la alianza tendrá una red que comprende todas las rutas comerciales entre Oriente y Occidente. Además, significa el despliegue de casi 240 embarcaciones que conectarán 66 puertos asiáticos, americanos y europeos.

Los nuevos servicios comenzarán a funcionar en el segundo trimestre de 2014, ya que se debe esperar a la aprobación regulatoria. En una fecha posterior a la aprobación, se darán a conocer los detalles sobre los servicios y las rotaciones de puerto. Los miembros de la alianza continuarán comercializando sus servicios de forma individual como hasta ahora.

El mes de junio de 2013, Maersk Line, Mediterranean Shipping Company SA y CMA CGM acordaron en principio establecer una alianza operativa a largo plazo sobre el Este - Oeste oficinas, llamado la Red P3 con el objetivo de mejorar y optimizar las operaciones y la oferta de servicios.

La Red P3 operará una capacidad de 2,6 millones de TEU⁵ (inicialmente 252 barcos en 28 loops) en tres rutas comerciales: Asia - Europa, Transpacífico y transatlánticas. Mientras que los buques P3 red serán operados de forma independiente por un centro operativo buque conjunta (Red de Centros), las tres líneas seguirán teniendo ventas totalmente independientes, marketing y funciones de servicio al cliente. La Red P3 proporcionará a los clientes con los servicios más estables, frecuentes y flexibles y reducirá las interrupciones causadas por los cruceros cancelados.

Cada una de las líneas navieras ofrecerá salidas semanales más en su red combinada que lo hace individualmente. A modo de ejemplo, la Red de P3 planea ofrecer 8 salidas semanales entre Asia y Europa del Norte. Además la Red P3 ofrecerá puertos más directos de llamada.

Sujeto a la aprobación, el Centro de redes y P3 tienen la intención de iniciar operaciones en el segundo trimestre de 2014, pero la fecha de partida estará sujeta a la obtención de la aprobación de las competencias pertinentes y otras autoridades reguladoras.

Estas dos gigantescas alianzas entre las líneas navieras más grandes del mundo, durante el proceso de formalización estarán en la creación de las nuevas rutas marítimas, las cuales deben ser estratégicamente desarrolladas con miras a complementar los objetivos de eficiencia y rapidez de las alianzas. Es en este escenario donde la Región del Caribe puede lograr grandes beneficios si los países que conforman la región logran aprovechar esta oportunidad de crecimiento. Estas dos grandes alianzas, P3 y G6 son las que en la actualidad están liderando más del 60% del mercado y para este año iniciaran sus nuevas operaciones, esto trae consigo la creación de nuevas rutas para llevar a cabo sus planes por lo que la Región de Caribe entraría a participar en sus planes.

⁵ <http://www.puertodynnavieras.es/noticias.php/la-alianza-p3-conmueve-al-sector-maersk-msc-y-cma-g6/33134>

La Región del Caribe tiene la oportunidad de forma parte importante en la creación de las nuevas rutas comerciales de estas dos grandes alianzas, al momento de aprovechar al máximo el factor tiempo y dinero.

Desde inicios del presente año navieras como Maersk, CMA CGM, Hapag Loyd, etc están publicando las nuevas rutas de sus compañías dentro de las cuales figura la región del Caribe enlazando ambas partes del continente americano.

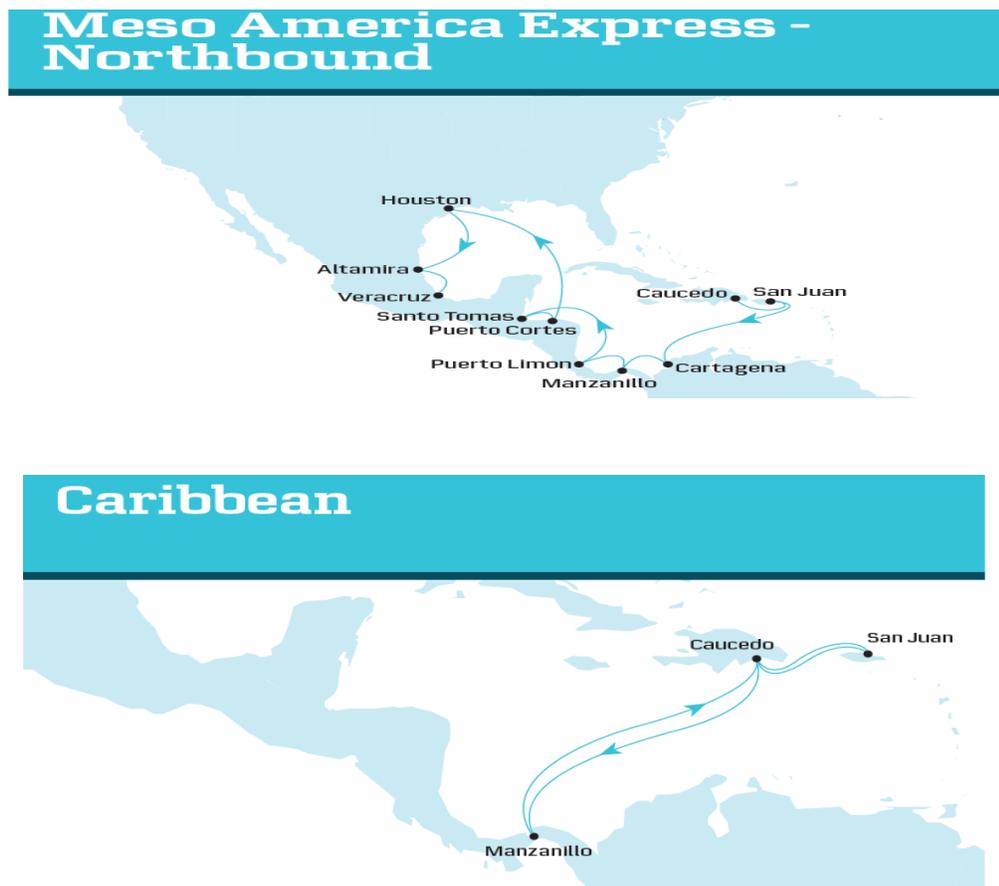


Imagen 2.0 Rutas en el Caribe
Fuente: [www. Maersk.com](http://www.Maersk.com)

El tránsito de los buques de las navieras más grandes del mundo por la región del Caribe puede posicionar a la región como el lugar idóneo para una vez los buques crucen el canal de panamá puedan efectuar trasbordo de mercancía para suplir a norte América y a los de mas países del Caribe.

Este escenario puede cambiar considerablemente la economía de los países del Caribe y les presenta una oportunidad de funcionar como un Hub Logístico donde las Líneas navieras pueden hacer paradas técnicas y encontrar diversidad de servicios que faciliten el transporte de la mercancía.

Según un informe publicado por el CEPAL y la ACP EN EL 2007 la Región del Caribe consume el 6.5% del 28% de la mercancía que cruza por el Canal de Panamá dirigida hacia América.

Esto indica que la región por su demanda sugiere el tránsito de buques por las aguas del mar Caribe y presenta las facilidades para fungir como enlace entre las demás regiones.

2.7-Creación de un HUB de clase mundial en el Caribe: Panorama Regional

Con miras a que la región del Caribe materialice la idea de ser un Hub Logístico, se presenta un escenario diferente, especialmente para los puertos los cuales deben darse modificaciones en el direccionamiento del comercio, tener capacidad para buques más grandes y mayor cantidad de trasbordos de contenedores, mejor desempeño logístico, etc, ya que los operadores logísticos globales buscaran posicionarse en los mercados emergentes.

Todo esto traerá consigo grandes mejoras en la infraestructura para atender los buques grandes y una conexión intermodal que asegure eficiencia en toda la cadena de abastecimiento. Mejoras institucionales, es decir un marco regulatorio que asegure eficiencia y expansión, y la interacción de la política portuaria con la facilitación comercial.

Dentro de las oportunidades que tiene la región del Caribe están:

Sostenibilidad ambiental, ya que se podrá responder a crecientes requerimientos ambientales que tendrán impactos concretos en las áreas portuarias.

Esto se podrá conseguir de la siguiente manera:

- Creando instalaciones para el reciclaje de desechos de dióxido de carbono utilizado en las operaciones de buques.
- Ofreciendo servicios auxiliares para suministro de combustible alternativo para cumplir con políticas de reducción de emisiones.

Desarrollo productivo, debido al potencial de los puertos como nodos de desarrollo de actividades de valor agregado a la carga.

Es muy importante destacar que el desempeño logístico de la región debe iniciar su reestructuración para que no se limite el crecimiento, los mercados de servicios de transporte y logística son dominados por los países desarrollados y los mismos exigen una plataforma que le permita ofrecer logística de calidad y los países de la región del Caribe debe prepararse para poder ofertarla.

Dentro de los planes que los países de la región del Caribe deben contemplar para ser un Hub se encuentran:

- Mayor competitividad de las exportaciones y menos costo en las importaciones.
- Mejorar la capacidad de transporte y logística.
- Avanzar en el agregado de valor a las exportaciones, lo que contribuye a reducir los costos logísticos.
- Construir capacidades logísticas para atraer flujos de comercio de terceros países.
- Captar actividades de trasbordo, consolidación o desconsolidación de cargas.
- Desarrollar un centro de actividades productivas o de servicios.

- Posicionarse como un competidor global en los mercados de transporte y servicios logísticos. Plataforma de relevancia regional de servicios logísticos y de transporte, o bien un clúster de infraestructura, empresas y conocimiento que compita en el mercado global.
- Desarrollar una política regional, para potenciar el desarrollo de empresas y para tener una voz común en los foros mundiales.

Una vez creado un Hub logístico en la región del Caribe, buques de mayor tamaño, entre 8 y 18 mil TEU de capacidad, estarán transitando la vía acuática, reduciendo la cantidad de puertos intermedios o de trasbordo, generando altos volúmenes de carga de contenedores, requiriendo mayor número de servicios y con buques alimentadores de mayor tamaños, resultara en una reducción en costos logísticos a los países de la región.

A partir de esta nueva realidad se modificaran las redes actuales de transporte a través de los puertos Hub que se seleccionen.

Esto nos permite sostener que la existencia de un Hub en el Caribe seguirá afianzándose, de la mano de mejores servicios marítimos y logísticos que apoyen de manera efectiva un mayor desarrollo económico y social de la región.

CAPÍTULO III

ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LOS PRINCIPALES INDICADORES Y FACTORES QUE INCIDEN EN LA ECONOMÍA Y DESARROLLO DE LA DE REPÚBLICA DOMINICANA EN EL PERÍODO 2001-2012

Capítulo III: Análisis Estadístico de los principales Indicadores y factores que inciden en la economía y desarrollo de la República Dominicana en el período 2001-2012

3.1 Aspectos Generales de la República Dominicana.

Yendo directo a los factores que influyen en la economía y desarrollo de la República Dominicana se debe conocer que la moneda utilizada actualmente es el Peso Dominicano (DOP), el idioma oficialmente hablado en la isla es el español. La forma de gobierno es de República Democrática, con su Presidente actual Danilo Medina y la Vicepresidente Margarita Cedeño de Fernández.

La población de la República Dominicana ronda los 10,28 millones de personas, según informaciones del censo realizado por la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE) en el año 2012, cifra que la posiciona como el cuarto país más poblado de la Región.

El principal núcleo poblacional se encuentra en el Área Metropolitana de Santo Domingo que de igual forma es el principal foco de industrias del país. El resto de la población se dispersa por todo el territorio nacional, siendo Santiago de los Caballeros la segunda ciudad con más de 500,000 habitantes, seguido por ciudades como Higuey, La Vega, La Romana y San Pedro de Macorís que tienen una población entre 400,000 y 200,000 habitantes. La República Dominicana ha presentado un crecimiento de población constante, y la mayoría de este crecimiento se hace notable en la zona metropolitana. (Imagen 2.1)

De clima predominantemente tropical, pero con un conjunto de microclimas que se distribuyen en todo el territorio nacional. El país posee la economía más grande de todos los países que componen América Latina y el Caribe, esto gracias a que el 70% de las inversiones extranjeras del Caribe tienen su sede en este, debido a su gran apertura a los inversionistas extranjeros.

Indicadores Económicos

Producto Interno Bruto.

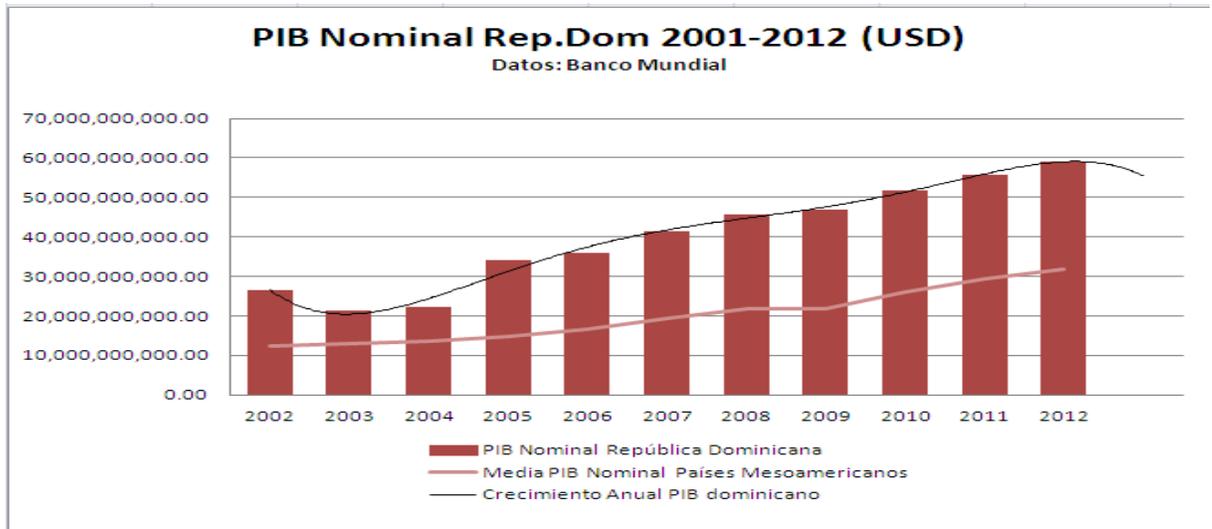


Imagen 2.1 PIB Nominal República Dominicana versus Países Mesoamericanos

Fuente: Banco Mundial

A apoyados en los datos suministrados por el Banco Mundial en su página web, el PIB de la República Dominicana ha presentado un incremento sostenido a lo largo de la última década, comprendido entre los años 2003-2013. Este incremento bien podía ya notarse claramente desde el año 2001, donde el PIB de la nación era de 24, 894, 907,435 dólares estadounidenses. Con un tasa de crecimiento variable a través de los años.

Cabe destacar que en el año 2004 la tasa de crecimiento anual compuesto (CAGR) disminuyó considerablemente, pero presentó una recuperación rápida y eficaz, de un 11% para el año 2006, lo que nos indica la productividad y efectividad de las operaciones comerciales de la República Dominicana.

La economía nacional impactada en gran medida debido a la crisis del período 2008-2009, (o lo que se conoció como la Crisis de la Hipotecas Subprime, en los Estados Unidos) ha tenido una recuperación superior al conjunto de los países mesoamericanos.

Para el año 2011 el PIB del país rozaba los 55, 737, 254,720 de dólares estadounidenses, siendo la tasa de crecimiento anual compuesto de la República Dominicana en la periodo 2001-2013 de un 7.3%, mientras que la CAGR del resto de los países mesoamericanos fue de 5.1%, dando por hecho que la economía dominicana ha tenido una recuperación superior a la media del conjunto de los países de su región. El PIB per cápita dominicano ha alcanzado en el 2011 los 8,600 USD, superando a las economías de los países centroamericanos del triangulo norte (a saber, Guatemala, Salvador y Honduras) y Nicaragua. A pesar de este comportamiento presentado por la economía dominicana, resulta curioso que el nivel de desarrollo de vida no se comporta de la misma manera.

El artículo *“Paradoja dominicana: crecen los ingresos pero también el número de pobres”* publicado en la página web del Banco Mundial el 24 de febrero del 2014 dice:

“Con un crecimiento económico que haría palidecer de envidia a algunos países desarrollados, la República Dominicana, padece sin embargo una paradoja que podría echar por tierra ese logro: pese a que el ingreso creció más de la mitad en la última década, el 40% de los dominicanos siguen siendo pobres.

Un nuevo informe echa luz sobre esta paradoja. Mientras que el ingreso promedio por habitante pasó de US\$5.700 dólares en 2000 a US\$8.600 en 2011, el número de pobres aumentó de 2,6 a 4 millones en el mismo periodo, con un incremento más visible en las zonas urbanas.”

Desde el 2005 ha habido una reducción constante de la pobreza, pero no en el ritmo esperado, en vista del crecimiento que ha presentado la economía. Sugiriendo este dato que la prosperidad no es compartida, debido a la débil conexión entre crecimiento y equidad. En el informe el Banco Mundial expone que los factores causantes de esta situación son los siguientes:

- “Los sectores que más han contribuido al crecimiento (turismo, zonas francas, telecomunicación y servicios financieros) no han creado un número substancial de nuevos empleos.
- El recaudo fiscal es el segundo más bajo Latinoamérica después de Guatemala. La tributación y el gasto público no son lo suficientemente progresivos y las rigidices en el presupuesto impiden canalizar más recursos a sectores sociales básicos.
- Las instituciones públicas no proveen bienes y servicios básicos de calidad –en educación, salud, agua y electricidad– que ayuden a ampliar las oportunidades económicas, elevar la movilidad económica y proteger a la población pobre y vulnerable.

El informe recomienda en líneas generales mejorar el ambiente de negocios e inversión para promover más competencia, creación de empresas y generación de empleos.”

3.1.2 Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), Inflación

La inflación medida por el índice de precios al consumidor refleja la variación porcentual anual en el costo para el consumidor medio de adquirir una canasta de bienes y servicios que puede ser fija o variable a intervalos determinado



Gráfica 2.2. Inflación, Índice Nacional de Precios al Consumidor (2001-2012)
Datos: Banco Mundial

La República Dominicana en el periodo 2001-2012 presentó un nivel constante en la tasa de inflación por el índice de precios al consumidor, exceptuando los años 2003 y 2004, donde el incremento de la inflación fue pasmosa, elevándose sobre los 22% y 46% respectivamente con referencia al 2002. Esto causado por la crisis bancaria que se presentó en el país en el 2003 con la quiebra a causa del fraude bancario del Banco Intercontinental (Baninter).

Los economistas afirman que esto se debió a la devolución de los depósitos al público que se autorizó en el 2003, en algunos casos, mientras que otros consideran que la causa principal fue el excesivo endeudamiento en dólares que se promovió en el Gobierno del Dr. Leonel Fernández Reyna en el período 1996-2000, el cual, según ellos, presionó posteriormente al alza de la tasa de cambio y la inflación y una fuga de capitales de las reservas internacionales del Banco Central Dominicano.

El IPC llegó a niveles históricos para aquel momento, la devaluación llegó al tope con un 300% del margen de Enero del 2003 y la inflación acumulada anual llegó a un devastador 55%. Sin embargo el año 2005 fue un año enigmático, principalmente por el estatus del IPC sobre la paridad del mercado cambiario, donde el IPC subió hasta cifras récords cuando la principal moneda para el intercambio comercial interno o externo (el dólar estadounidense vs. \$RD) se sincerizó un -50% respecto al año anterior.

Este hecho deriva una sobrevaluación de la moneda dominicana relativa a la inflación acumulada desde el inicio de la crisis y sin la presencia de algún descenso considerable en esta última que en efecto conlleva a una economía de paridad adquisitiva desproporcionada para el consumidor en general. Es importante destacar, que conforme a lo establecido en el marco del acuerdo con el Fondo Monetario Internacional (FMI), se finalizó el año 2005 con una inflación de un solo dígito, derivado de la ejecución de una política monetaria prudente, en coordinación con la política fiscal, que permitió la estabilidad de los precios internos, esto según el Resumen Ejecutivo de El Informe de la Economía Dominicana (Enero-Diciembre 2005).

Luego de esta situación la inflación de la nación dominicana permaneció constante y con pocas variaciones hasta el año 2009. Si se observa la gráfica 2.2 se nota que para este año la tasa de inflación es de 1.44%, mostrando un descenso considerable, algo también que en su momento pudo resultar muy confuso puesto que en este año el globo terráqueo pasaba por una crisis económica (Crisis de las hipotecas Subprime en EE.UU.), y más aún siendo el país corazón de la crisis el primer socio comercial de la República Dominicana. Según la publicación “Comportamiento de la Economía Dominicana en el 2009” de la página web del Economista Dominicano de fecha 18 de febrero del 2010 esto se debe a que:

“A pesar que a principio del 2009 la economía dominicana mostraba signos de desaceleración, atribuido al impacto de la crisis financiera internacional, sin embargo ya para el segundo trimestre la economía dominicana mostró signos de una recuperación que en los dos trimestres posteriores se acentuó, no obstante la recesión económica que atravesó Estados Unidos (primer socio comercial del país) y la cuasidepresión económica por la cual atraviesa Puerto Rico (nuestro principal socio comercial en la región del Caribe y Centroamérica).

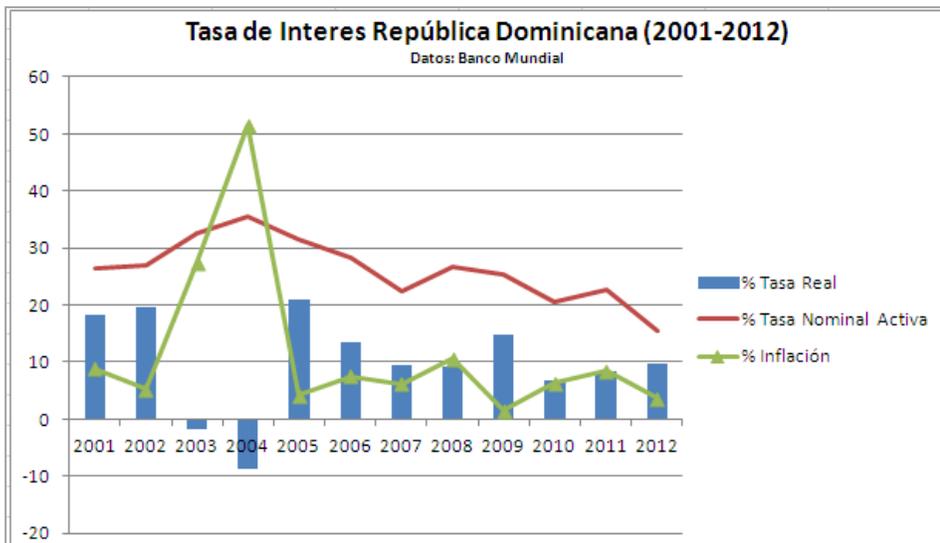
En los primeros tres trimestres del año, la economía dominicana mostró un ritmo positivo al registrar un crecimiento de 2.1%. Aunque tal cifra fue inferior a la registrada en 2008 para el mismo periodo, sigue siendo una cifra mucho más superior a las esperadas por varios organismos internacionales.

A base de tal comportamiento y el creciente dinamismo que la economía mostró con el paso de cada trimestre, República Dominicana terminó el año con un crecimiento real de 3.5%, situando a nuestro país entre los pocos países latinoamericanos que mostraron crecimiento económico durante ese año tan difícil.” Luego de esto y hasta la fecha la inflación por el Índice de Precios al consumidor se mantiene en rondando los valores variables entre 3% y 8% como se muestra en la gráfica 2.2.

3.1.3 Tasa de Interés

Es el precio del dinero por encima del valor depositado que un inversionista debe recibir, por unidad de tiempo determinando, del deudor, a raíz de haber utilizado su dinero durante ese tiempo. Dentro del concepto de tasa de interés convergen otros aspectos que influyen en la evolución de la economía de una nación. Es bien sabido que la tasa de interés nominal es aquella que determina el porcentaje monetario que ha de recibir un inversor en un tiempo determinado en base a la cantidad invertida o depositada en un instrumento financiero, mientras que el interés real, corresponde a la diferencia entre la tasa de interés nominal y la inflación o IPC. Cuando el tipo de interés nominal es igual a la tasa de inflación, el prestamista no obtiene ni beneficio ni pérdida, y el valor devuelto en el futuro es igual al valor del dinero en el presente.

Una tasa de inflación superior al tipo de interés nominal implica un tipo de interés real negativo y, como consecuencia, una rentabilidad negativa para un inversor.

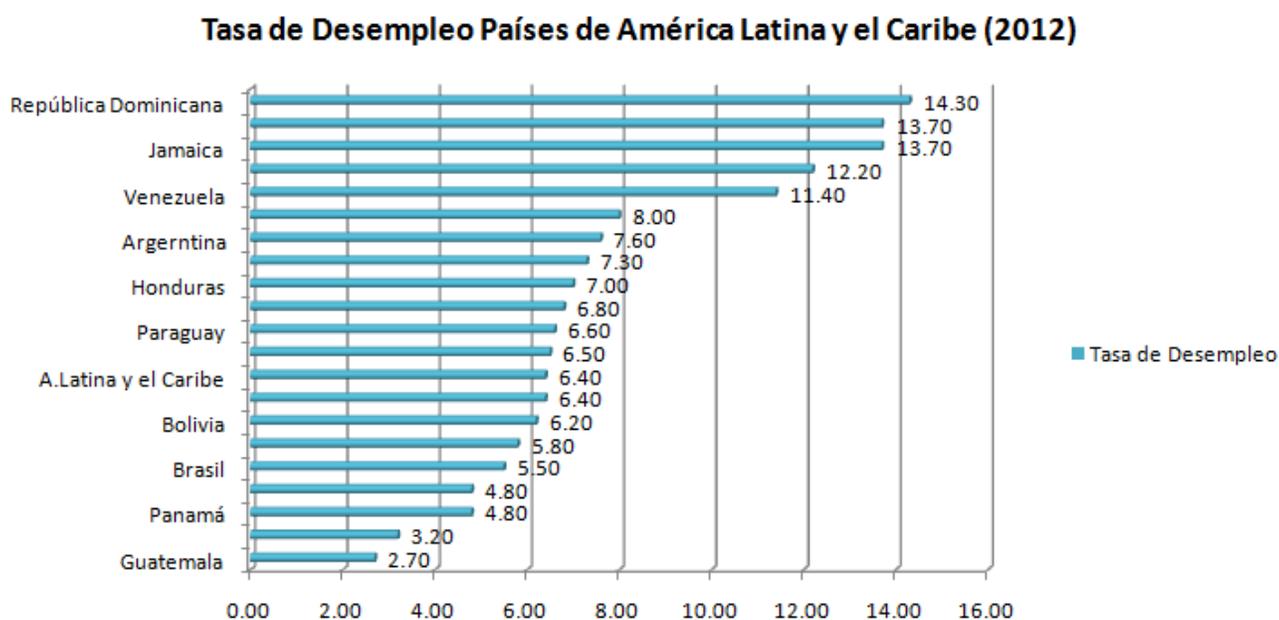


Grafica 2.3 Tasa de Interés República Dominicana (2001-2012)
Fuente: Banco Mundial

En el periodo 2001-2012, las tasas de intereses se mantuvieron con variaciones mínimas pero estables, exceptuando los años 2003 y 2004 donde la tasa real decayó a los -1.67 y -8.64 respectivamente, generando pérdidas a los inversionistas.

Luego de esto la tasa de interés real se ha mantenido fluctuando en base a la tasa de inflación y la tasa de interés nominal, pero manteniéndose en niveles positivos y sin pérdidas para los que deciden invertir, de igual manera para los años posteriores se visualiza el mismo comportamiento a menos que suceda un cambio inesperado en la economía mundial que repercuta en la economía de la nación dominicana.

3.1.4 Tasa de desocupación



Grafica 2.4 Nivel de desempleo de los Países de América Latina y el Caribe al 2012

Desafortunadamente el número de personas con trabajos formales en la República Dominicana ha ido disminuyendo, aumentando así la tasa de desocupación o desempleo de su población con mayoría de edad.

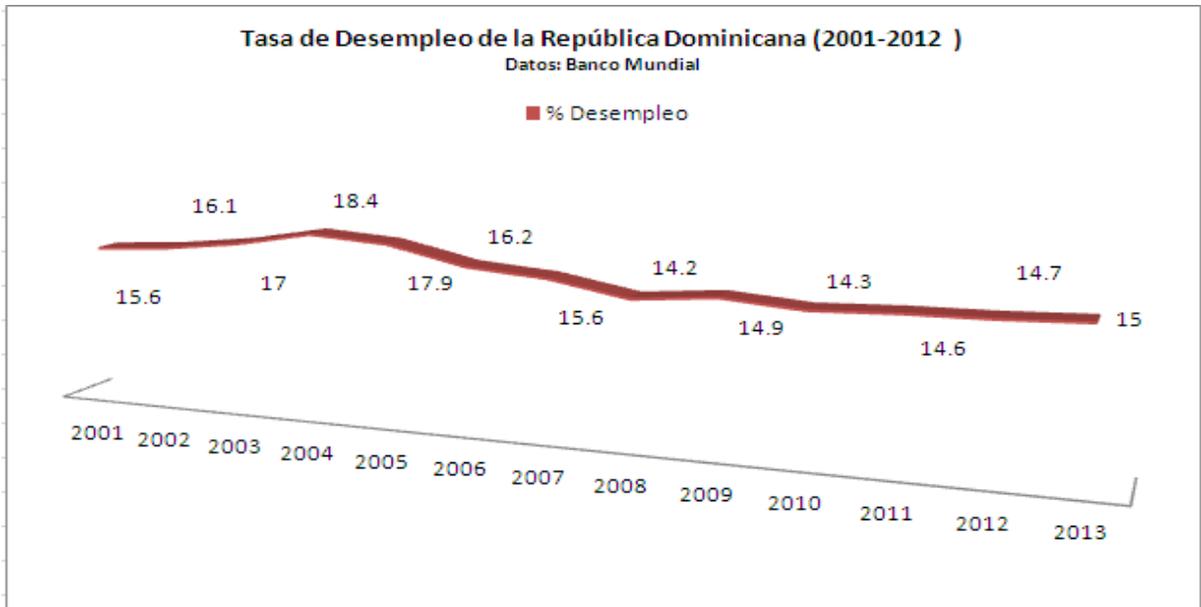
Un estudio realizado por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), titulado Tasas de desempleo en los países de América Latina y el Caribe en 2012 publicado el blog de economía El Captor del 11 de enero del 2013 dice que:

“La República Dominicana presentó la tasa de desempleo más alta de todos los países latinoamericanos, un 14,3%, que también resultó inferior, en este caso, a la registrada por el peor país europeo en términos de paro, España, cuya cifra ascendió al 26,6% según los últimos datos registrados.”

Los más afectados dentro del porcentaje de desempleados en el país son los jóvenes de 15-24 años de edad, que abarcan un 29.4%. Las causas son diversas, entre las mismas de pueden mencionar

- Falta de capacitación y estudios, falta de estudios técnicos y/o especializados que permitan a la población laboral sin necesidad de una carrera universitaria,
- Nepotismo en los cargos de instituciones públicas, ya que, es frecuente en el país que los puestos públicos se otorguen según el gobierno que este en mando en ese momento, incluso es muy común que se nombren en un puesto público personas que nunca desempeñan ese cargo a pesar de que si reciben un salario.
- La rigurosa necesidad de poseer experiencia en un área determinada, factor da innumerables portazos a los jóvenes que pretenden conseguir su primer empleo, además de que resulta ilógico que una persona adquiera experiencia en un área si no se le suple la oportunidad de iniciar.
- No fomento a la creación de nuevas fuentes de trabajo (la mayoría de las empresas públicas han sido privatizadas y las privadas sólo contratan un número determinado de personal según su necesidad).
- Además de que la jornada laboral en la mayoría de los casos no es bien pagada.

En el gráfico representativo de la tasa de desempleo total (mujeres y hombres, sin importar el nivel académico) en el periodo del 2001 al 2012 en la República Dominicana, donde se ilustra una tendencia al alza de dicha tasa, teniendo como tope los años 2003 y 2004.

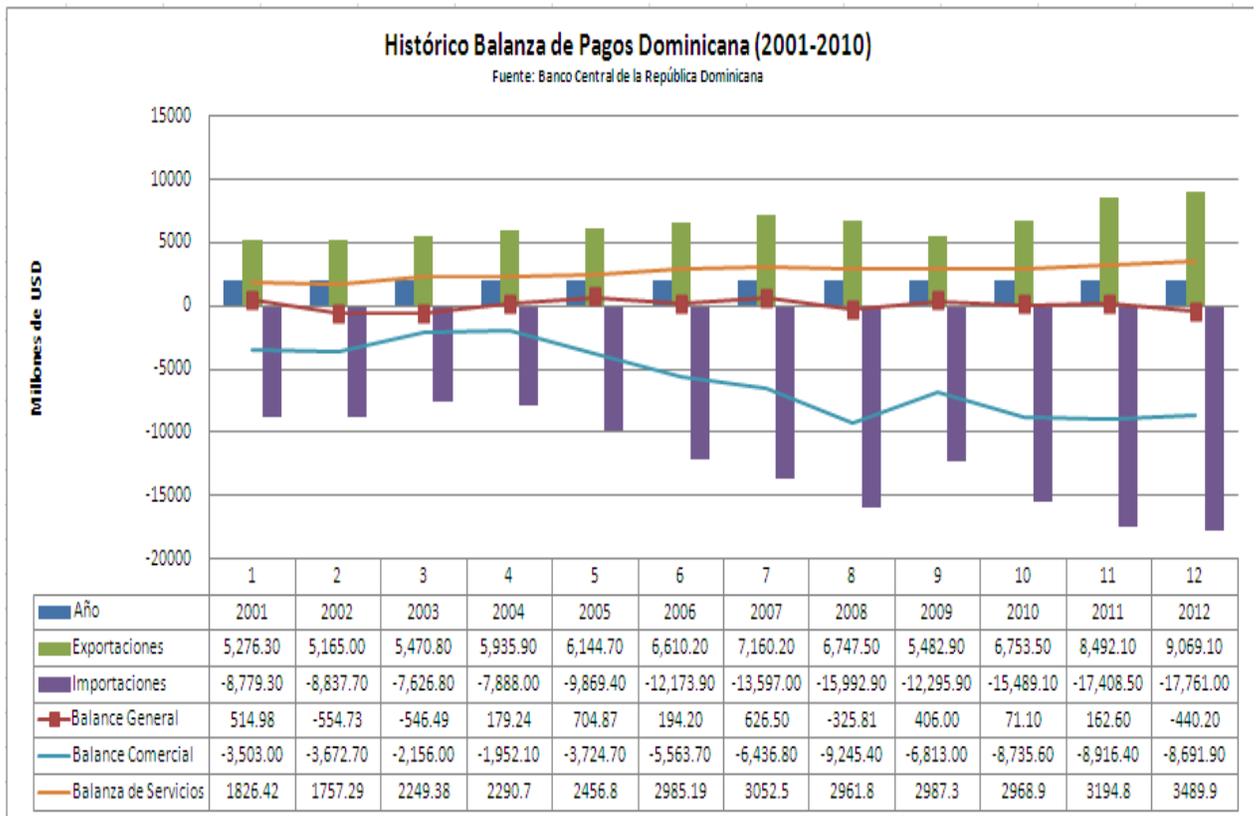


Grafica 2.5 Tasa de Interés República Dominicana (2001-2012)
Fuente: Banco Mundial

Es necesario comentar que la inversión extranjera directa en el país mejoraría en gran manera esta problemática del país, y para lo que compete en este caso, convertir a la República Dominicana en un hub logístico aportaría en gran manera, puesto que el abanico de opciones en ámbitos laborales es inmensa abarcando toda la cadena logística que envuelve a un proyecto de este tipo y magnitud.

3.1.5 Balanza de Pago

La balanza de pagos indica la capacidad que tiene una nación para solventar o resolver el endeudamiento. Esta capacidad estará definida por las importaciones, exportaciones, servicios brindados y consumidos, al igual que los financiamientos, inversiones, transferencias, entre otros.



Gráfica 2.6 Balanza de Pagos (2001-2012)

Fuente: Banco Central

La balanza de pago de la República Dominicana a través de los tiempo se ha mantenido rozando los puntos límites y en ocasiones pasando al eje negativo. Esto es debido a que la balanza comercial dominicana se mantiene negativa a raíz de que las exportaciones efectuadas son menores a las importaciones que se realizan anualmente, creando esto un desbalance en cuanto a la compra y venta de bienes.

Sin embargo, la balanza de servicios se comporta de una manera diferente y se podría decir que contraria a la balanza comercial, debido a que la República Dominicana ofrece diversos servicios, especialmente en el sector telecomunicaciones, zonas francas, turismo y transporte que le ayudan a equilibrar la situación. Aun así la nación mantiene déficit en la balanza de pagos y la balanza comercial con respecto a todos los países de Centroamérica con quienes realiza intercambios comerciales o negocios, exceptuando a la República de Haití, segundo socio comercial de la República y Honduras.

Cabe destacar que la República Dominicana mantiene un gran volumen de tráfico de bienes y servicios informales con Haití (no contabilizables, ni notables en la balanza de pagos), lo que no permite claramente conocer la magnitud de los valores que salen o entran hacia y desde estas dos economías.

Senabri Silvestre en su artículo “RD tiene déficit comercial ante países de Centroamérica” en el periódico virtual de fecha 14 de noviembre del 2010 dice:

“Un análisis de las estadísticas que maneja el Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD) revela que el déficit de la balanza comercial del país con Centroamérica se incrementó un 16.89% desde 2007-2009, al pasar de un saldo negativo de US\$266.7 millones en 2007 (primer año de aplicación del acuerdo) a menos US\$359.1 millones en 2008 y luego bajó a menos US\$269.9 millones en el año 2009. Los datos obtenidos por este diario precisan que en 2007 el país exportó hacia esos cinco países en total US\$72.7 millones, en 2008 US\$90.3 millones y en 2009 bajó a US\$75.05 millones producto de la crisis financiera global que paralizó los mercados internacionales.

Por su parte, Centroamérica importó US\$339.5 millones en 2007, US\$449.4 millones en 2008 y US\$344.9 millones en 2009.

El intercambio comercial pasó de US\$412.3 millones en el año 2007 a US\$420 millones en todo el año 2009.”

3.1.6 Riesgo País

El Banco Central a través de un documento dirigido a los agentes económicos, el descenso del riesgo país de la República Dominicana. Establece que la mejoría en la percepción de los inversionistas internacionales posiciona favorablemente al país para una eventual colocación de bonos soberanos en los mercados financieros, sobre todo en un contexto de alta liquidez de estos últimos.

El Listín Diario, en su artículo “Riesgo-país de RD llega a su nivel más bajo en cinco años” elaborado por el Sr. Jairon Severino en fecha 13 de enero del 2013 sostiene que:

“El riesgo-país de la economía dominicana descendió a su nivel bajo en los últimos cinco años al llegar a 319 puntos básicos al 10 de enero de 2013, situándose en una posición muy cercana al promedio de América Latina de 290 puntos básicos, y muy por debajo de países como Argentina, Venezuela y Ecuador, con clasificaciones de 1,080, 761 y 746 puntos básicos, respectivamente.

El riesgo país es medido a través del EMBI (Emerging Markets Bonds Index), el cual sirve como referencia para las decisiones de inversión a nivel internacional. Este indicador es calculado por la firma J.P. Morgan Chase, y se basa en el comportamiento de la deuda externa emitida por las economías emergentes y su diferencial con relación a las tasas de interés que pagan los bonos denominados en dólares y los bonos del tesoro de Estados Unidos. Mientras menor certeza de que el país honrará sus obligaciones, más alto será el EMBI de dicho país, y viceversa.”

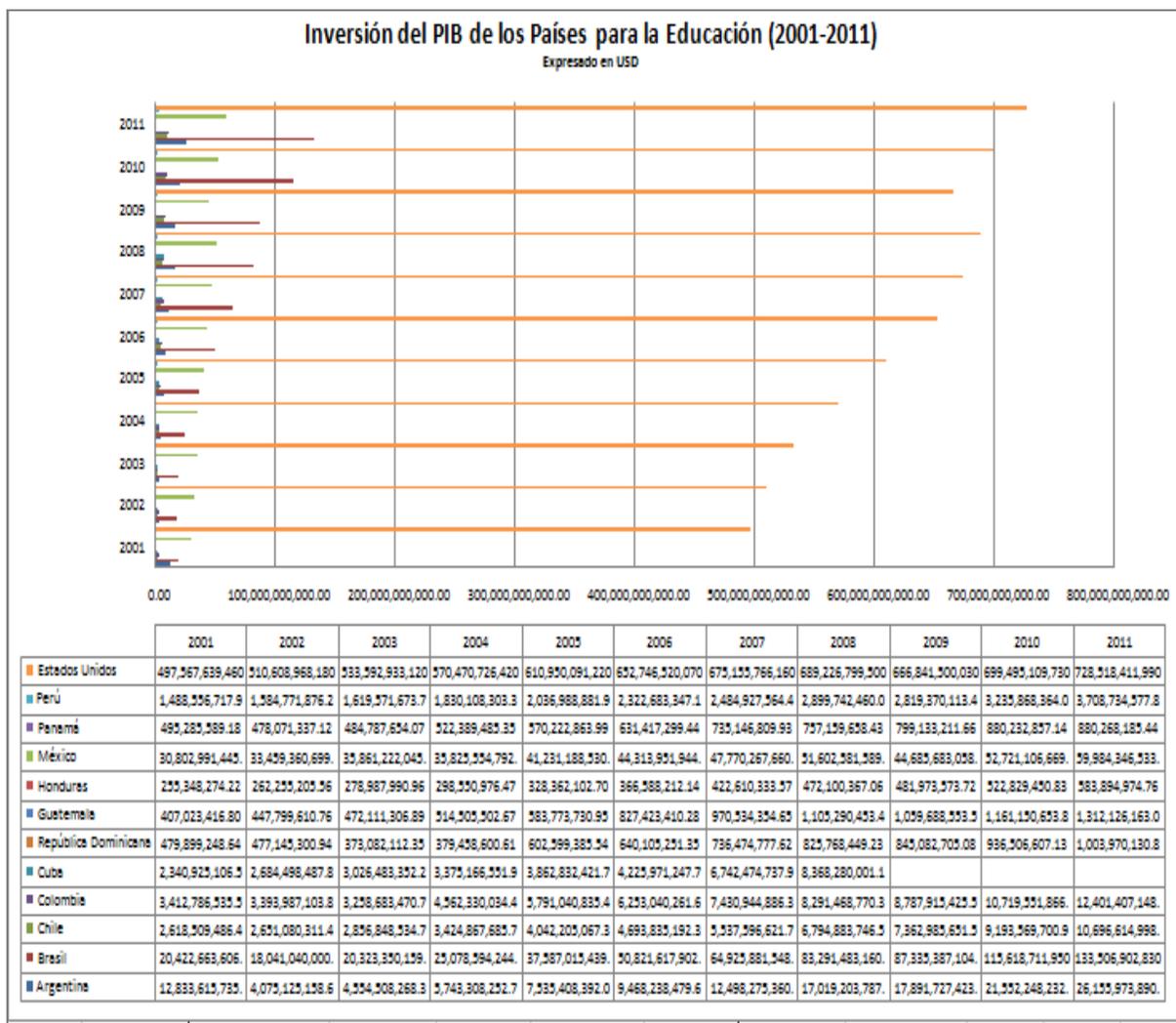
Este cambio ocurrido en el riesgo país de la nación da seguridad a los inversionistas extranjeros de invertir sus capitales en diversos sectores, especialmente en el área de centros logísticos.

3.2 Indicadores de Desarrollo Social

3.2.1 Educación

La educación de la República Dominicana está regulada por el Ministerio de Educación, por la Ley General de Educación 66-97, la cual garantiza el derecho a todos los ciudadanos a la educación.

Para el año 2011 el gasto del producto interno bruto dirigido a la educación en el país fue de aproximadamente 4.4%.



Grafica 2.7 Inversión del PIB para la Educación (2001-2011)

Fuente: Banco Central

En la página web “El Gasto Público y Privado en Educación en R.D. y L.A.” dice que este 4.4% es un 26% por debajo del gasto público y privado promedio de los países de la OCDE en 2008, y 24% por debajo de los países latinoamericanos en 2008 también. El país tiene la mayor proporción de gasto privado educativo respecto al gasto total para los mismos fines en toda Latinoamérica; incluso por encima de Chile, país que a su vez tiene la mayor proporción los países de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico).

República Dominicana fue el país que menos invirtió en educación pública entre 1990 y 2009.

A pesar de que la República Dominicana es uno de los países que menos invierte en la educación, en la última década el gobierno se ha dado cuenta de lo importante que es avanzar este ámbito y de los beneficios que trae al país, ya sea a largo plazo. Año tras año se ha ido incrementando la cantidad de pesos dominicanos invertidos para este fin.

ODM 2 Lograr la enseñanza primaria universal

Indicadores ODM2 seleccionados

	1990	2000	2012
Tasa neta de matrícula ajustada en la enseñanza primaria (%) /a	...	83.9	90.9(2011)
Proporción de la población de 15 a 19 años con educación primaria completa (%) /b	...	81.9(2002)	91.1
Proporción de la población de 20 a 24 años con educación secundaria completa (%) /b	...	39.8(2002)	54.7
Tasa de alfabetización de las personas de 15 a 24 años, mujeres y hombres (%) /a	...	94.2(2002)	97.0(2011)
Gasto público en educación (% del PIB)/a	0.8(1993)	1.9	2.2(2007)

Fuente: CEPAL sobre la base de: /a Instituto de Estadística de la UNESCO /b Tabulaciones especiales de encuestas de hogares.

Grafica 2.8 Objetivo Desarrollo del Milenio No. 2

Fuente: CEPAL

En la imagen previa se vislumbra uno de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, lograr la enseñanza primaria universal, donde se toma como año base el 2000 para la mayoría de los indicadores seleccionados. Aquí se puede notar que en todos y cada uno de ellos la República Dominicana tuvo la capacidad de aumentar el porcentaje que le precedía.

Es válido mencionar que la República Dominicana posee diversos programas académicos, tanto de educación pública como educación privada, que incluyen educación primaria, secundaria, técnico-superior en infinidad de áreas, a nivel de grado, postgrado, especialidades, diplomados y maestrías, punto a favor que le permite proveer al mercado una población capacitada, con la única limitante de que cada uno de estos programas dependerán del nivel de ingresos de la población que acude a ellos.

El CEI-RD cataloga a la fuerza laboral dominicana como insuperable. La mayoría de los dominicanos son bilingües, muchos hablan incluso tres (3) idiomas o más. Los dominicanos tienen una fuerte ética de trabajo y orientación al servicio.

1. Una fuerza laboral motivada y flexible
2. Compromiso permanente con la excelencia y la dedicación de calidad.
3. Un sistema educativo y mecanismos de apoyo para el continuo crecimiento de nuestros estudiantes en sus competencias profesionales.

En cuanto a la educación y la formación el gobierno dominicano se ha comprometido a aumentar la cantidad y calidad del inglés hablado y escrito, patrocinando programas como el inglés como segundo idioma (ESL), la obligatoriedad de estudio bilingüe en el sistema educativo y la creación de ciudades bilingües.

Por otro lado, el sistema educativo, funciona como un sistema de apoyo a los call center, por lo siguiente:

33 universidades y más de 420,000 estudiantes matriculados en 2006

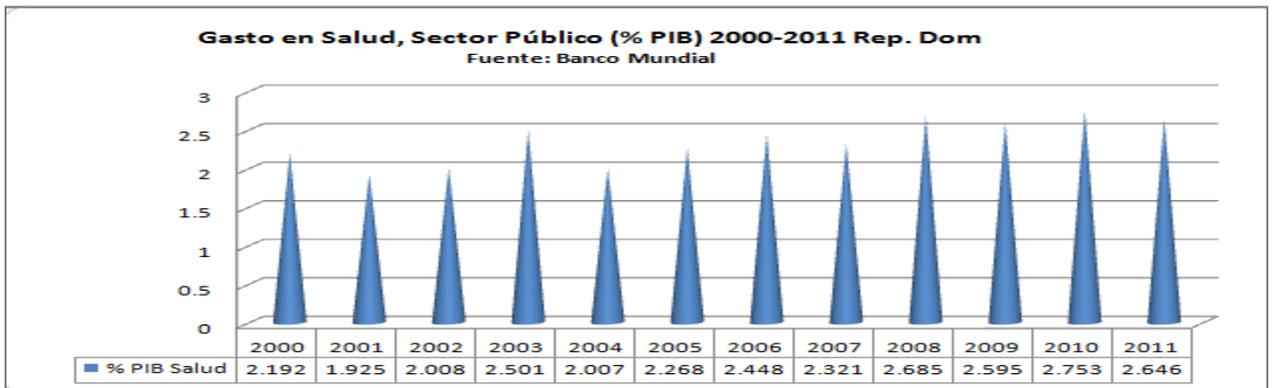
1. 60 Institutos del idioma inglés.
2. 15 Institutos multilingüe (francés, alemán, italiano, japonés, portugués, mandarín)
3. 135 centros tecnológicos comunitarios
4. 570,000 profesionales con diplomas de educación superior (estudios post-graduados y graduados de niveles técnicos)
5. Instituto de Contact Center de las Américas (CCI)
6. Academia Cisco Regional (CATZ) en el Instituto de Las Américas de Tecnología (ITLA)
7. CCNA, CCNP, Certificaciones de seguridad de red.

3.2.2 Salud

El sistema de salud de la República Dominicana cuenta con un sector público y un sector privado. En el sector público existen dos sistemas; uno socializado y el otro de la Seguridad Social.

El sistema socializado está dirigido a personas de escasos recursos y tiene como objetivo cubrir los gastos médicos de toda persona que entre a una institución médica. En práctica, muchos pacientes tienen que comprar los suministros médicos y pagar por servicios. El sistema de Seguridad Social está dirigido a trabajadores que ganan menos de \$4,000 (~US\$100) al mes. Cubre servicios para los trabajadores y servicios de maternidad para sus esposas.

El sector privado ofrece servicios que deben ser cubiertos por los pacientes. Las principales clínicas del sector privado incluyen a Cedimat, Hospiten, Clínica Corazones Unidos, Clínica Abel González, Clínica Abreu y Hospital General de la Plaza de la Salud.



Grafica 2.8 Gasto en Salud, (2001-2011)

Fuente: Banco Central

El porcentaje del Producto Interno Bruto destinado a la salud en el sector público se ha mantenido a lo largo de la década en el mismo nivel. A pesar de ello la República Dominicana ha logrado avanzar en los Objetivos de Desarrollo del Milenio, disminuyendo la tasa de mortalidad de niños al nacer, reducción de la muerte materna, aumento de la proporción de niños vacunados, disminución de la tasa de prevalencia de tuberculosis, mayor acceso a medicamentos a la población portadora de VIH que en años anteriores, sin embargo la tasa de natalidad de adolescentes ha aumentado.

3.2.3 Medio ambiente

Garantizar la sostenibilidad del Medio Ambiente es otro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio, la República Dominicana se ha esforzado en todo el periodo para lograrlo. El informe de Seguimiento de los ODM 2010 de la ONU dice:

“La realidad dominicana, puede lograrse, pero con esfuerzos adicionales. La superficie boscosa no ha disminuido. Se ha reducido el consumo de dos de las principales sustancias que agotan la capa de ozono. La superficie protegida ha aumentado, sin embargo, hay que mejorar todavía más la efectividad.

República Dominicana cuenta con suficiente disponibilidad de agua, aunque hay grandes diferencias subnacionales y algunas zonas del país tienen estrés hídrico. Se precisa masificar campañas de educación sobre el uso racional del agua.

En cuanto a la detención de la pérdida de diversidad biológica en el país está condicionada al mejoramiento del control y recuperación de hábitats y especies amenazadas. Esto exige una eficaz aplicación de las leyes y un mejoramiento de la gestión ambiental en el territorio nacional donde existen poblaciones de especies de flora y fauna de características únicas. Alrededor del 18 % del recurso pesquero está siendo sometido a explotación indiscriminada.

El mismo informe indica que en cuanto a la reducción a la mitad del porcentaje de personas que carece de acceso a agua potable y a servicios básicos de saneamiento se ha logrado. Pero sin embargo se debe de igual manera acrecentar los esfuerzos para ampliar esta cobertura, debido a que aún es bastante alto el número de personas privadas de estos servicios.

El informe también indica que se ha logrado reducir significativamente el número de personas que habita en viviendas en muy malas condiciones y sin servicios básicos de agua, saneamiento y electricidad.



ODM7 Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente

Indicadores ODM7 seleccionados

	1990	2000	2012
Proporción de la superficie cubierta por bosques (%)	40.8	40.8	40.8 (2010)
Emisiones de dióxido de carbono per cápita (Ton. Métricas)	1.3	2.3	2.1 (2010)
Consumo de sustancias que agotan la capa de ozono (Ton. Métricas de ODP)	33.9 (1991)	623.9	40.9
Proporción de áreas terrestres y marinas protegidas (%)	18.1	24.0	20.8
Proporción de la población urbana que vive en tugurios (%)	27.9	21.0	14.8 (2009)

Fuente: CEPAL sobre la base de: Naciones Unidas, base de datos de los Indicadores ODM.

Grafica 2.9 Objetivo Desarrollo del Milenio, (1990, 2000, 2012)

Fuente: CEPAL

La gráfica previa muestra los indicadores tomados en cuenta para el cumplimiento de este objetivo, se puede notar los cambios significativos que hubo en el periodo de dos (2) décadas. Es interesante destacar el indicador “Consumo de sustancias que agotan la capa de ozono” al año 1991 era de un 33.9% debido a que para esta época la industrialización del país era mínima y los productos utilizados eran más naturales, con la llegada del nuevo milenio, año 2000 y pasado diez (10) años el aumento de este porcentaje es pasmoso, llegando a un 623.8%, dado a los cambios tecnológicos, industriales y comerciales en el mundo entero para este periodo de tiempo, sin embargo una década después se disminuye a 40.9, un porcentaje muy cercano al que se tenía para los años 90, lo que muestra el gran esfuerzo, desempeño y disposición puesto por la nación en este tema.

El gobierno no es el único que se ha empoderado del mejoramiento medioambiental del país, sino también la población, que ha unificado esfuerzos en varias ocasiones para que se mantengan protegidas áreas naturales del país como que no se abuse de los recursos naturales de la nación, casos claves y recientes de esto son el Caso Barrick Gold y el Caso de Loma Miranda, este último logra convertir este lugar en un parque nacional.

3.2.4 Infraestructura

República Dominicana tiene la segunda mejor infraestructura de transporte de América Latina, según un ranking de la publicación digital Latinvex. Solo Panamá tiene mejor infraestructura de transporte en la región, este ranking utilizó datos del Banco Mundial, Foro Económico Mundial, gobiernos latinoamericanos y la Agencia Central de Inteligencia sobre factores como la calidad de la infraestructura aérea, portuaria, de carreteras y ferroviaria, además del costo, tiempo y proceso necesarios para exportar e importar contenedores de carga.

La República Dominicana se destaca por estar entre los países líderes en calidad de infraestructura de transporte y tener el tiempo más corto para exportar en América Latina. Su porcentaje de carreteras pavimentadas es la tercera más alta de América Latina, mientras el porcentaje de pistas pavimentadas de aeropuertos es la segunda más alta de la región. También se destaca por estar entre los seis países con menos costos para exportar e importar contenedores.

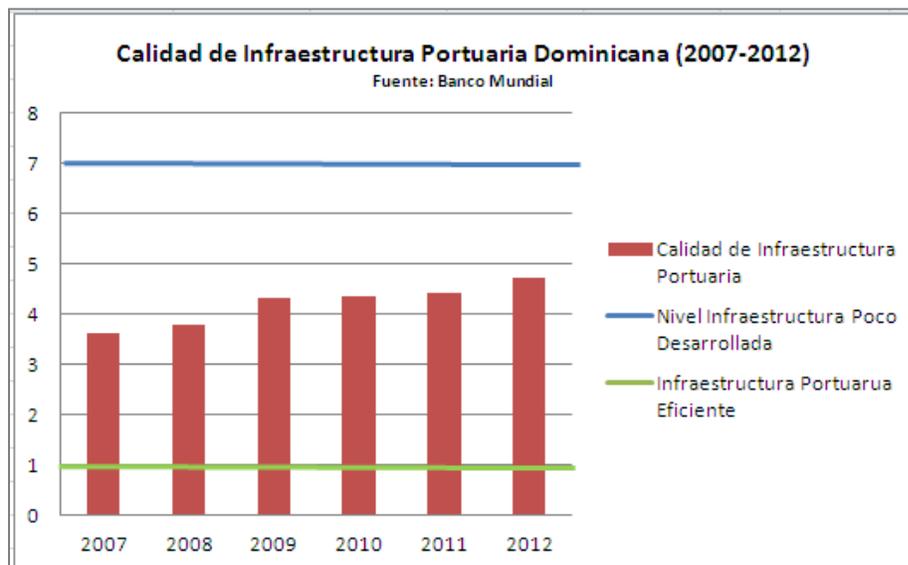
La infraestructura de transporte dominicana contrasta con el país vecino, Haití, que tiene el peor nivel de los 19 países en América Latina, son informaciones dadas en el artículo “RD tiene la segunda mejor infraestructura transporte AL” del periódico HOY de fecha 06 de noviembre del 2012.

En cuanto a la infraestructura marítima, la República Dominicana por su condición geográfica y ubicación estratégica, tiene una amplia infraestructura marítima que ha ido creciendo y concentrando su actividad según el predominio productivo del país.

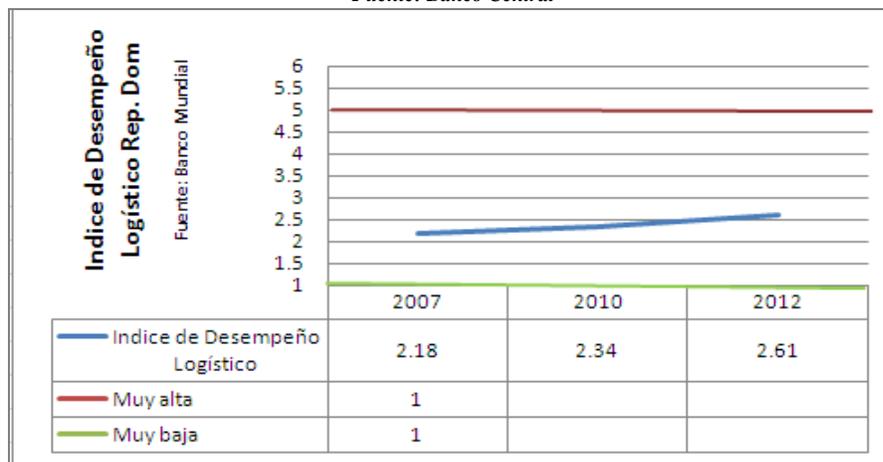
Por la vía marítima se realiza más del 90% del comercio internacional del país. Una docena de infraestructuras o instalaciones portuarias diseminadas por las tres regiones sobre las cuales el país tiene señorío marítimo, representan una plataforma adecuada para facilitar el comercio internacional.

Pese a esa holgura de instalaciones, dos puertos concentran el 74.66% de las operaciones de carga.

Datos de la memoria 2012 de la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) indican que los puertos dominicanos registraron productos por más de 34 millones de toneladas métricas en el 2011, cuando por concepto de importación mediante la vía marítima, se registraron 18 millones 245 mil 506 toneladas métricas de mercancías en sus diferentes categorías. Mientras que en el renglón de exportación fueron 4 millones 72 mil 160 toneladas métricas y en tránsito estuvieron 11 millones 701 mil 501 toneladas.



Gráfica 2.10 Calidad de la Infraestructura Portuaria, (2007-2012)
Fuente: Banco Central



Gráfica 2.11 Índice de Desempeño Logístico Rep. Dom. (2007, 2010, 2012)
Elaboración propia/Fuente: Banco Central

3.2.5 Telecomunicaciones

La República Dominicana tiene la más avanzada infraestructura de telecomunicaciones en la región, incluida en el top 10 a nivel global.

En el 2008, el país se convirtió en el hogar del Punto de Acceso de Red (NAP) del Caribe, convirtiéndose en un país con una excelente y robusta infraestructura en las telecomunicaciones.

La República Dominicana cuenta con algunos de los equipos más modernos de telecomunicaciones disponibles en el mundo, las principales ciudades cuentan con puntos de acceso WiFi, internet de banda ancha, lo que hace ser más accesible desde el hogar y la oficina.

Está interconectada con todos los países del Caribe, Centroamérica y los Estados Unidos a través de cable de fibra óptica submarino, lo que garantiza la seguridad de las transacciones electrónicas.

La República Dominicana provee:

1. Más de 6,0 millones de líneas de cable y wireless.
2. Más de 1,7 millones de conexiones de internet.
3. Las principales ciudades dominicanas están conectadas a través de anillos de fibra óptica.
4. Uso per cápita en las telecomunicaciones más alto que en los Estados Unidos.
5. La República Dominicana fue el primer país en Latino América que implementó la Educación Online.

3.3 Sector Financiero

En cuanto al mercado financiero el informe de la Competitividad Global 2013-2014 muestra un aumento significativo, la República Dominicana pasa de estar en el lugar 96 al lugar 86, dando un salto de 10 posiciones, y la OMC explica eso de la siguiente manera.

Los indicadores prudenciales han mejorado significativamente, en gran medida como resultado de la adopción de medidas para fortalecer el régimen de supervisión, de la misma manera no desmiente la problemática existente con los costos de créditos que tienen fuerte influencia tanto en las inversiones como en la implementación o creación de nuevos negocios.

Por un lado el Doing Business nos dice que entre el año 2012 y 2013 la República Dominicana decayó dos tres puntos en este aspecto, yendo del lugar 80 al lugar 83. Sin embargo, la OMC toma como referencia a un estudio reciente del Banco Mundial que señala que no obstante la notable recuperación económica, la República Dominicana sigue enfrentando importantes desafíos, incluyendo, entre otros, la pobreza endémica, insuficientes avances en la educación y la salud pública (donde los niveles de gasto público permanecen por debajo de los promedios regionales), continuas presiones fiscales y competitivas, así como debilidades institucionales.

3.4 Puertos

República Dominicana por su condición de isla, y posición geográfica, en el centro de El Caribe, posee una situación favorecida para el desarrollo de un sistema portuario óptimo.

Se estima que aproximadamente el 96% de todo lo que se mueve a nivel del comercio internacional y local, se hace por vía marítima, gracias a los puertos con los que cuenta el país.

Las terminales portuarias con que cuenta el país están distribuidas de manera estratégica en importantes provincias.

El Sistema Portuario Nacional está conformado por 12 circuitos portuarios principales, de los cuáles seis están bajo la gestión y operación directa del Estado, a través de Autoridad Portuaria Dominicana; cinco operan bajo la modalidad de la concesión, y uno es de carácter privado.

Los puertos están dispuestos en localidades de las zonas Norte, Este y Sur; exactamente en las provincias: Santo Domingo, Azua, La Romana, Barahona, Montecristi, Samaná, Puerto Plata, San Pedro de Macorís y Pedernales.

Las características particulares de cada uno de los puertos han contribuido a que el país cuente con una oferta de terminales de donde entra y sale una gran diversidad de mercancías, y se ofrezcan importantes servicios.

El Sistema Portuario Nacional incluye también terminales especializadas y sistemas de boyas.

Puertos Dominicanos:

- Puerto Río Haina (Haina International Terminals – HIT): Está ubicado en la desembocadura del río Haina, al oeste del poblado de Haina, en el municipio de Santo Domingo Oeste. Está conformado por dos terminales, ubicadas a ambos lados del río, denominadas: Haina Oriental y Haina Occidental.
- Puerto de Santo Domingo: Está ubicado en la costa sur central, en la desembocadura del río Ozama. Está situado sólo a pasos de la atractiva e histórica Ciudad Colonial, Patrimonio de la Humanidad. Posee dos terminales turísticas concebidas para la recepción de cruceros: Don Diego y Sans Souci.

- Puerto de Boca Chica: ubicado en la zona este en la provincia de Santo Domingo. Uno de los menos utilizados.
- Puerto Multimodal Caucedo: Ubicado en el municipio de Boca Chica, exactamente en Punta Caucedo, zona este de la provincia de Santo Domingo. Este puerto no es administrado por el Estado, sino por el grupo Internacional DP World Caucedo.

Se trata de una terminal marítima y zona franca. Inició sus operaciones en diciembre de 2003. En el capítulo posterior se hablará detalladamente del mismo.

- Puerto de San Pedro de Macorís: Este puerto está ubicado en la desembocadura del Río Higuamo. En la zona sureste de país de la provincia San Pedro de Macorís.
- Puerto de Manzanillo: en la zona noroeste en la provincia Montecristi. Administrado por la empresa Corporación Portuaria del Atlántico.

Este puerto fue construido en los años cincuenta. Desde aquí, se importa carga a granel seca (clinker); y sus operaciones se basan principalmente en la exportación de contenedores refrigerados, especialmente bananos.

- Los puertos restantes son los siguientes: Puerto de Puerto Plata, Puerto de Samaná, Puerto de Azua, Puerto de Barahona, Puerto de la Romana y Puerto de Pedernales.

Ver Anexo- Tabla analítica de los Puertos Dominicanos

3.5 Aeropuertos y Líneas Aéreas

La República Dominicana cuenta con un total de seis (6) aeropuertos que proveen un servicio continuo a todas partes del mundo.

Aeropuerto Internacional de las Américas (AILA)

El Aeropuerto Internacional de Las Américas (AILA) está ubicado en Punta Caucedo, aproximadamente a unos 20 minutos de la Ciudad de Santo Domingo y prácticamente al lado de Puerto Caucedo. Es la principal terminal aérea de la República Dominicana y ocupa el primer lugar en el flujo de pasajeros regulares del país.

Dispone de 73,282 metros de construcción distribuidos en tres niveles y un sótano; una pista de 3,354 metros de largo x 75 metros de ancho y 10 puentes de embarque que facilitan 140 movimientos diarios de aeronaves procedentes de diferentes países de Europa, Norte, Sur, Centroamérica e islas del Caribe.

Cuenta, además, con área de carga, almacén, estación de bomberos, hangares, estacionamiento con capacidad para 1,285 vehículos, área de rent cars, counters y oficinas para líneas aéreas, Salón de Embajadores y Salón VIP, y oficinas de organismos del Estado.

Posee de igual manera, otra facilidades y servicios : Mostradores de información, Pantallas de información de vuelos, 54 counters para 108 posiciones, Sistema CUTE para aerolíneas, Servicios bancarios, cajeros automáticos, Servicios de cambio de divisas, Estaciones de Internet, Salas VIP, Servicios de telefonía pública, Servicios de protección de equipaje, Restaurantes y locales de comida rápida, Baños familiares y para minusválidos.

Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón

El Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón está localizado entre Puerto Plata y Sosúa, en la Costa Norte de la República Dominicana.

Construido en 1971 con el propósito de impulsar el turismo de la región Norte, cuenta con una pista de 3,081 metros de largo x 46 metros de ancho, con capacidad de recibir aeronaves de cuerpo ancho, incluyendo B-747 y A-340.

La terminal de pasajeros tiene 27,075 metros cuadrados, con capacidad para manejar 1,200 pasajeros por hora.

Este aeropuerto ofrece el acceso a una inolvidable experiencia turística, lo que lo ha convertido en el segundo en recibir mayor flujo de turistas que llega a la República Dominicana.

Presenta los siguientes servicios y facilidades: 2 Salones VIP, Pantallas de información de vuelos, Servicios de telefonía pública, Servicios de protección de equipaje, Tiendas de venta al detalle, Tiendas de zona franca, Restaurantes y comida rápida, Carritos gratuitos para equipaje, Transporte terrestre, Cajeros automáticos, Servicios de cambio de divisas, Sistema CUTE para aerolíneas y Oficina postal.

Se tiene previsto para el mismo proyecciones de mejoras y expansión, en lo que se contempla incluir una nueva sala de embarque, mostrador de servicios para información, mostrador de servicios para tour operadores, Nuevas facilidades área de carga, Servicios bancarios, Nuevas facilidades de retail, Nuevas facilidades de rent-a-car, Servicios de restaurantes y comida rápida y Remodelación del estacionamiento

Aeropuerto Internacional Presidente Juan Bosch, Samaná

Con la intención de impulsar la actividad turística de la región Noreste del país, fue cimentado el Aeropuerto Internacional Presidente Juan Bosch, ubicado en la comunidad El Catey, en la provincia de Samaná.

Esta terminal aeroportuaria empezó sus operaciones el 01 de noviembre de 2006 recibiendo vuelos internacionales semanales provenientes de importantes ciudades de Europa y América del Norte.

Tiene una pista de 3,000 metros de largo por 45 de ancho y una rampa de 45,000 metros cuadrados que permite el estacionamiento de 4 aeronaves de cuerpo ancho simultáneamente. La terminal cuenta con 10,000 metros cuadrados repartidos en un primer y segundo nivel que permiten operar adecuadamente la salida y entrada de un promedio de 600 pasajeros en hora pico, y un estacionamiento de 6,760 metros cuadrados para vehículos y autobuses.

Las facilidades que posee son las siguientes: pantallas de información de vuelos, servicios de telefonía pública, tiendas de zona franca, restaurante, carritos gratuitos para equipaje, transporte terrestre, servicios de cambio de divisas.

Aeropuerto Internacional La Isabela, Dr. Joaquín Balaguer (DJB), Santo Domingo Norte.

Fue construido con el propósito de sustituir el antiguo Aeropuerto de Herrera, inició sus operaciones el 23 de febrero del 2006.

Esta terminal aeroportuaria maneja actualmente alrededor de 65 operaciones diarias de vuelos comerciales y privados. Cuenta con una pista de 1,680 metros de largo x 30 metros de ancho.

Posee 2 taxiways y una rampa de estacionamiento de 21,600 mts² de área, donde se pueden estacionar simultáneamente 4 aviones ATR-72. Posee también área de hangares, edificio de terminal con 5,425 metros cuadrados distribuidos en dos niveles con capacidad para manejar 360 pasajeros en hora pico, estacionamiento para 264 vehículos y 10 autobuses, torre de control, cuartel de bomberos, edificio de servicios donde están ubicadas las oficinas del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), la Dirección General de Aduanas, Dirección General de Migración, Policía Nacional, AMET, POLITUR y dispensario médico y el edificio que aloja al Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESA).

La torre de control de 36 metros de altura cuenta con un moderno sistema de seguridad aeronáutica con luces de aproximación y de pista, comunicación VHF, y un sistema eléctrico exclusivo con sub-estación modular y transferencia, provisto con energía de emergencia exclusiva para la torre de control y las luces de pista.

Aeropuerto Arroyo Barril, Samaná

Utilizado para la operación de vuelos domésticos. La terminal de pasajeros tiene 3,069.50 metros cuadrados de extensión y un parqueo general para vehículos de 1,972 metros cuadrados. Cuenta con una pista de 1,160 metros de largo x 23 metros de ancho, un taxiway de 125 metros x 18 metros y una plataforma de 130 metros x 105 metros.

Aeropuerto de Punta Cana

El aeropuerto de Punta Cana, ubicado en la costa oriental de República Dominicana. Elaborado con un estilo de construcción tradicional. Las terminales cuentan con techos en hojas de palmera y, según estadísticas oficiales, es el aeropuerto con más tráfico aéreo de República Dominicana.

Actualmente está en ejecución un gran plan de expansión, el cual incluye la adición de una nueva segunda pista abierta. Se tiene estimado que el Aeropuerto Internacional de Punta Cana, es el aeropuerto con mayor tráfico aéreo en todo el Caribe y Centroamérica, seguido del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín en Puerto Rico.

El Aeropuerto Internacional de Punta Cana es el que tiene mayor tráfico internacional en todo el Caribe y Centroamérica, y por el igual cuenta con un estilo mayormente único y al igual moderno. También es el primer aeropuerto privado internacional a nivel mundial.

Aeropuerto Internacional María Montéz, Barahona

Y por último, el Aeropuerto Internacional María Montéz está ubicado frente a las costas de la península de Barahona. Cuenta con una terminal de 2,565 metros cuadrados y una pista de 3,000 metros de largo x 45 metros de ancho, con capacidad para recibir aeronaves de cuerpo ancho.

Es la puerta de entrada a la preciosa zona ecoturística del Suroeste del país, con una variedad de atractivos, entre ellos: Lago Enriquillo, el mayor de las Antillas; los baños térmicos de Las Marías, excelentes playas de surf y montañas espectaculares.

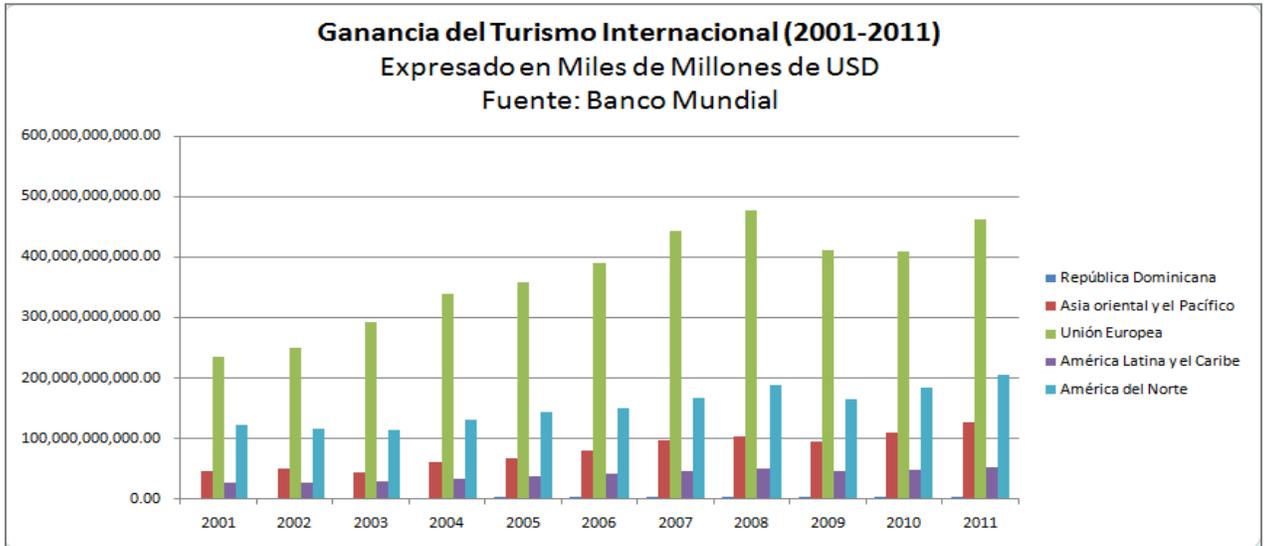
Aerolíneas en la República Dominicana:

Ver anexo 2.2 (Cuadro de aerolíneas en los aeropuertos dominicanos)

3.6 Turismo

El Turismo en la República Dominicana se puede catalogar entre los principales destinos turísticos de la región del Caribe y América Latina. El turismo dominicano ha sido desarrollado y explotado en su máximo plenitud a partir de la década de los 90s. El sector turismo es uno de los sectores que más beneficios proporciona a la República Dominicana y es que gracias a su ubicación estratégica en el centro de las Américas, al clima tropical presentado durante todo el año y a la gran variedad de atracciones turísticas que van desde playas, montañas, ríos, lagos, valles, monumentos históricos, cuevas y un sin número de encantos naturales, la isla es elegido como uno de los principales destinos vacacionales por los extranjeros de todas partes del mundo.

Es un sector que garantiza al país ingresos anuales y aumento en la economía del país, intercambio cultural, genera e incrementa las fuentes de empleos, aumenta el número de vuelos recibidos en los aeropuertos de la isla, fomenta las relaciones exteriores y genera divisas, así como la entrada de moneda de países extranjeros.



Grafica 2.12 Comparación ganancias del turismo internacional (2001-2011)
Elaboración propia/Fuente: Banco Central

En la última década la República Dominicana ha logrado incrementar los beneficios de este sector. Es curioso ver como en los años 2003 y 2004 el sector turístico se presentó estable aún produciéndose en el país una crisis financiera, es muy probable que este sector haya sostenido gran parte de la economía del país en ese momento. En cambio en el año 2009 con la crisis mundial el turismo dominicano decayó, pero a no a un punto significativo, y es allí donde podemos darnos cuenta de que tan robusto es este sistema y lo tanto que beneficia a la nación.

Los beneficios obtenidos del sector turístico incluyen los gastos realizados por los visitantes que proceden del exterior, incluidos los pagos a transportistas nacionales por servicios de transporte internacional. Estos recibos incluyen los prepagos de cualquier clase que se efectúen por bienes o servicios recibidos en el país de destino. También incluyen los recibos de visitantes por un día, excepto cuando son lo suficientemente importantes para justificar una clasificación por separado.

CAPÍTULO IV
SECTOR LOGÍSTICO DOMINICANO

Capítulo IV: Sector Logístico Dominicano

4.1-República Dominicana como Hub del Caribe

Desde el inicio del año 2000 la República Dominicana ha venido implementando una estrategia de desarrollo basada en el incremento de las exportaciones y en la atracción de un mayor volumen de comercio regional. El comercio marítimo con el pasar del año se vuelve más importante para la economía, debido a que el mismo trae como consecuencia el incremento de la inversión extranjera, mayor tránsito de buques en puertos dominicanos y posicionamiento regional.

Según el informe del CEI-RD sobre el comportamiento de la Inversión Extranjera, el sector transporte recibió una inversión de US\$645 millones en el periodo 2004-2010.

La posición geográfica del país ofrecer facilidades de conectividad entre las naciones del continente sin embargo Panamá considerada como el Hub de las Américas gracias a su Canal es quien recibe la mayor parte de la mercancía destinada para el continente Americano, Europeo y Asiático.

Las tendencias globales indican que las navieras cada vez más están construyendo buques más grandes tratando de conseguir economías de escala y hacer eficientes sus servicios, es por tal razón que surge la expansión del Canal de Panamá, para conectar buques más grandes entre el Océano Atlántico y el Océano Pacífico.

Esta ampliación permitirá el tránsito de buques de mayor tamaño por la región y esto le brinda a la región Caribeña de aprovechar este incremento en el tránsito para posicionarse como un Hub regional.

Las alianzas entre líneas navieras es otra de las tendencias de la época, situación que genera entre otras consecuencias, la creación de nuevas rutas marítimas comerciales, la instalación de centros de operaciones en nuevos países e incremento de los volúmenes de mercancías.

En vista de esta situación la República Dominicana figura dentro de los países que reúnen las condiciones para ser un Hub Logístico y de ahí la necesidad de mejorar el sector logístico local y la competitividad del país aplicando diferentes medidas, una de las cuales es proveer una mejor logística local y para la región. A continuación se presentan tanto los sectores como los actores de la República Dominicana que de forma directa e indirecta inciden en este nuevo planteamiento nacional con enfoque global.

4.2-Sector Logístico Dominicano

Dentro de la República Dominicana se pueden identificar cinco renglones que conforman la posición de la nación en materia logística, estos son: el Hub de servicios logísticos hacia Haití, la logística de abastecimiento al sector turismo, el Hub logístico de Caucedo, la logística de exportación de productos perecederos y las importaciones. El funcionamiento de estos renglones es el que determina los rasgos principales al igual que la competitividad del sector.

4.2.1-Hub de servicios logísticos hacia Haití

Según informaciones del banco central dominicano, Haití es el segundo socio comercial de la República Dominicana y esto provoca que alrededor del 24% de las exportaciones dominicanas sean transportadas hacia ese país.

De este intercambio el 75% de las mercancías se transporta vía terrestre lo que genera la necesidad de mejorar las infraestructuras de las carreteras y los servicios que facilitan el comercio entre los dos países.

La balanza comercial dominicana en relación con la haitiana es positiva debido a la gran demanda de los consumidores haitianos de productos nacionales. Esta dinámica comercial dominico-haitiana así como los elementos que la condicionan son muy importantes para la competitividad de la República Dominicana.

Fortalezas del renglón

- Alto volumen de exportaciones hacia Haití ya consolidadas.
- Gran diversidad en los productos que son exportados por la República Dominicana, así como en los productos importados por RD y reexportados hacia Haití.
- Con relación a los servicios disponibles, existe una amplia oferta de camiones para la movilización de carga para atender tanto a los flujos actuales como a los flujos potenciales.

Debilidades del renglón

- Estructura en la red carretera y la frontera deficiente en su gran mayoría.
- Falta de equipamiento en frontera para el trasbordo de mercancías: en el caso de los pasos de frontera terrestre los productos exportados requieren en algunos casos la transferencia entre unidades de transporte lo cual implica la necesidad de contar con el equipamiento adecuado para efectuar operaciones.
- Multiplicidad de inspecciones por parte de las diferentes agencias gubernamentales que participan de las actividades en el despacho aduanal.
- Las aduanas terrestres no cuentan con espacios diferenciados para cargas comunes y peligrosas, ni las instalaciones necesarias para el control sanitario o fitosanitario de las mercaderías, ni disponen de balanza.
- No existencia de una máquina de rayos X, también persiste la inspección intrusiva.
- Limitado nivel organizativo del transporte
- Existencia de pagos ocultos improcedentes como consecuencia de la ausencia de un protocolo binacional para el transporte de carga y aplicación arbitraria de medidas y las variantes decisiones y los cambios de reglamentos por parte de las autoridades haitianas.

4.2.2-Logística de abastecimiento al sector turismo

El sector terciario de la República Dominicana representa el 62% del PIB. Este destacado posicionamiento se debe al sector turístico nacional. La industria hotelera nacional tiene una de las tasas de ocupación más altas de toda Latinoamérica con aproximadamente el 70%.

Hay un total de 95 cadenas que suman 134 hoteles en todo el territorio nacional, con especial presencia en el entorno de Punta Cana y Bávaro.

El sector turístico es el más integrado de la economía dominicana y es que irradia mayor influencia y el que más distribuye ingresos hacia el resto del aparato productivo, ejerciendo a su vez, una continua demanda de procesos logísticos cada vez más expeditos y coordinados con una oferta de servicios de transporte acorde a las necesidades del sector.

Fortalezas del renglón

- El sector turismo es sólido, especialmente en Punta Cana y Bávaro.
- Reciente expansión en las estructuras viarias nacionales como estrategia para mayor conectividad entre los nodos turísticos.
- Coordinación de las agencias gubernamentales en busca de incrementar el número de turistas al país.

Debilidades del renglón

- La recepción de las mercancías se centra en los puertos de Santo Domingo (Caucedo y Haina) y estos están alejados de los principales nodos turísticos.
- Bajo nivel organizativo del sector transporte.

4.2.3-Hub Logístico de Caucedo

La característica insular de la República Dominicana genera que la mayor parte de los flujos de comercio exterior sea vía marítima.

El Puerto Caucedo, el cual es especializado en carga contenerizada en el país con alrededor de 1.6 millones de TEUs para el 2013, desde el 2011 se ha vislumbrado con una vocación de logística multimodal para atender tanto a sus actuales usuarios que en su gran mayoría son contenedores de tránsito, como a un mercado potencial con interés en servicios especializados en este punto estratégico del Caribe.

La realidad actual dominicana en materia de servicios logísticos especializados se torna dispersa y poco desarrollada, con algunas iniciativas surgidas en los últimos años en las inmediaciones portuarias.

Bajo este panorama, Puerto Caucedo representa una oportunidad para agrupar servicios de valor agregado y convertirse en este ámbito para Centroamérica y el Caribe.

Fortalezas del renglón

- Instalaciones de calidad, valoradas positivamente por comunidad logística: obtención continua de certificaciones internacionales por parte de los principales puertos.
- Altos niveles de seguridad en las operaciones portuarias, con un cumplimiento generalizado del Código de Protección de Buques e Instalaciones portuarias.

Debilidades del renglón

- Inexistencia de infraestructura especializada para la agregación de valor a las mercancías, especialmente en las inmediaciones portuarias que repercute en pérdida de mercados potenciales.
- Infraestructura aduanera portuaria colapsada ante el crecimiento del flujo comercial.

4.2.4-Logística de Exportación de Productos Perecederos

Las exportaciones de productos agrícolas tradicionales, tales como cacao, tabaco y azúcar, así como las no tradicionales han mostrado un incremento importante desde el año 2012.

Se han logrado penetrar nuevos mercados para las bananas, vegetales orientales y vegetales frescos de invernadero y cielo abierto, así como las frutas frescas y pulpas, estos últimos de los cuales gran parte se movilizan a través del modo aéreo.

De igual forma, desde los diferentes organismos gubernamentales, mixtos y privados de apoyo a las exportaciones, se está dando soporte e incentivos para afianzar este crecimiento a través del traspaso de información sobre mercados potenciales, reglamentos, disponibilidad de oferta de transporte aso como también, se ha motivado la formación de Clúster para la optimización de los procesos asociados a la producción y exportación.

Este hecho repercute en una mayor dinámica económica en la zona rural y en la utilización de todos los componentes del sistema logístico destinados a la exportación de dichos productos, componentes que requieren a su vez de unos niveles de coordinación mínimos y la capacidad instalada en materia de infraestructura que facilite una optimización de los procesos logísticos.

Fortalezas del renglón

- Nivel alto de producción de productos agrícolas.
- Incentivos por parte del gobierno central a la producción de productos perecederos.
- Capacidad de bodegas para el transporte aéreo.

Debilidades del renglón

- Mal estado de las carreteras.
- Alto porcentaje de devoluciones por contaminación de productos.
- Constante Interrupción de la Cadena de Frio.
- Pérdida de calidad del producto en la inspección de puerto.
- Limitado acceso a crédito.
- Carencias de espacio refrigerado en el transporte aéreo.

4.2.5-Importaciones

La gran mayoría de los bienes de consumo se movilizan en los puertos de Haina y Caucedo, en el nodo principal de Santo Domingo, con destino a los principales centros de consumo del país.

Santo Domingo y Santiago son los que reciben los más grandes flujos de carga de todo el país.

El primero actúa como nodo de recepción y distribución urbana e interurbana de productos generando múltiples movimientos y una importante presión sobre la red carretera. Este nodo concentra el 50% del intercambio comercial del país.

Por su parte, Santiago recibe flujos de tráfico pesado provenientes tanto de la importación de productos a través de los puertos del sur del país como de las zonas agrícolas del Nordeste del mismo las cuales tienen como destino Dajabón, Puerto Plata y el Puerto Manzanillo.

La distribución de bienes de consumo masivo en los principales nodos de población se efectúa por una parte a través de los centros de distribución hasta el punto de venta en el caso de las grandes superficies como La sirena, del Grupo Ramos y el Centro Cuesta Nacional, y por otra parte, de forma directa desde los almacenes del importador mayorista al minorista y de estos al consumidor final, en el caso de la venta al menudeo, estimándose, en global, un mercado final compuesto por más de 65mil puntos de ventas diseminados por todo el país, de acuerdo con el estudio realizado por la ALG.

Fortalezas del renglón

- Demanda de diversos productos para consumo local y sector turismo.
- Buena ubicación de los Puertos Nacionales.

Debilidades del renglón

- Poco control en los servicios que se ofrecen.
- Inexistencia de infraestructura de soporte para la distribución de productos en los principales centros de consumo.

4.3-Necesidades del Sector Logístico Dominicano

Una vez identificadas las fortalezas y debilidades del sector, surgen las necesidades del mismo, estas serán expuestas a continuación para cada uno de los renglones.

4.3.1-Hub de servicios logísticos hacia Haití

Dentro de las principales necesidades de este renglón esta la creación de medidas de integración de aduanas y la agilización de trámites, mejorar las vías terrestres que conectan con Haití, medidas de control del servicio de transporte hacia la frontera, así como mejorar la calidad del mismo.

4.3.2-Logística de abastecimiento al sector turismo

Las necesidades que presenta este renglón abarcan la mejora operativa de la recepción y despacho de carga de importación en los puertos y la optimización de la operativa aeroportuaria, en especial del Aeropuerto Internacional de las Américas.

4.3.3-Hub Logístico de Caucedo

En cuanto al Hub logístico las necesidades inmediatas son la generación de una red de servicios logísticos de atención a la carga que accede al puerto y la optimización en ellos procesos aduanales de inspección de carga.

4.3.4-Logística de Exportación de Productos Perecederos

En este renglón las necesidades van desde desarrollar medidas de incentivo y capacitación para los exportadores, mejorar la cadena de frío, hasta el soporte a los empresarios exportadores en la comercialización de los productos.

4.3.5-Importaciones

Respecto a las importaciones se necesita fortalecer el sistema de gestión aduanera y facilitación comercial, crear áreas de desconsolidación de carga y distribución en el nodo de Santo Domingo, al igual que mejorar la calidad y eficiencia en el transporte.

4.4-Pretensiones en materia Logística de la República Dominicana

En la actualidad los principales rasgos que definen la estructura logística de la República Dominicana, entendida como aquella que definen los patrones de comercio interno y externo del país, son los siguientes:

- Dos focos concentran buena parte de actividad productiva dominicana: el área Metropolitana de Santo Domingo y Santiago de los Caballeros.

Ambas zonas se caracterizan por poseer una mezcla entre población nacional y de zona franca.

- Dos puertos en la costa sur y uno en la parte norte conforman la estructura portuaria principal dominicana. El mayor tráfico de mercancía que entra en el país es manejado a través de Haina, Caucedo y Puerto Plata.
- A nivel de movilización de carga aérea, el Aeropuerto Internacional de las Américas es el principal del país.
- Las relaciones comerciales entre la República Dominicana y Haití son muy fuertes, ya que existe un flujo de mercancías tanto de exportación como de importación, esto en contraste con la realidad de que el estado Haitiano tiene muy poca estabilidad.
- En la estrategia que ha desarrollado el Gobierno de la República Dominicana para los años 2010-2030, están fijados objetivos específicos en el campo de transporte y logística entre lo que hay que señalar el esfuerzo por expandir la cobertura mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios logísticos orientándolo a la integración del territorio, al apoyo productivo y la inserción competitiva en los mercados internacionales.

Asimismo se pretende convertir al país en un centro logístico regional, aprovechando sus ventajas de localización geográfica y otras. Esto significa que el gobierno se ha percatado de las oportunidades que en la actualidad se le presentan a la República Dominicana y ha hecho público el interés de trabajar para aprovecharlas.

Para alcanzar estos objetivos se debe mejorar el desempeño de los puertos dominicanos, rehabilitar y mejorar las carreteras existentes y simplificar los trámites aduaneros, esto según el Plan Nacional de Competitividad Sistémica, elaborado por el Concejo Nacional de Competitividad.

En vista de todo lo anteriormente expuesto, se han podido identificar varios aspectos que perfilan las aspiraciones de desarrollo logístico con carácter nacional y regional por parte de la República Dominicana y estas son:

Obtener la conexión logística e industrial de los principales nodos productivos del país, Santo Domingo y Santiago. Con esta aspiración se debe implicar la mejora de la infraestructura carretera que conecta ambas ciudades, además de la incentivación del desarrollo industrial a los largo de dicho corredor.

Potenciar el sistema Haina-Caucedo para convertirlo en sistema de importancia regional. Esto se debe conseguir mediante la mejora de las condiciones infraestructurales en Haina, además de la revisión de la operativa de este puerto, que le permita incrementar sus tasas de desempeño.

Asimismo Puerto Plata aspira a alcanzar también el status de puerto de importancia regional. Todo ellos con el fin de competir con otros puertos del Caribe, con el de Kingston, Jamaica, entre otros.

El AILA aspira a convertirse en un Sub-Hub aéreo mediante la futura ampliación de su terminal de caga aérea.

La privilegiada posición de dicho aeropuerto, tanto por la ubicación estratégica del país en el Caribe como su cercanía a los principales puertos del país, le confieren un alto potencial a explotar en el futuro.

Las relaciones comerciales con Haití aspiran a incrementarse notablemente. Este mayor flujo binacional se debe sustentar en la mejora de la integración aduanera entre ambos países, además de solventar las deficiencias infraestructurales de los nodos fronterizos.

4.5-Tendencias Dominicanas en materia logística

La evolución del sistema portuario gracias a la entrada en operación de Caucedo ha tomado una nueva dimensión, sumando a la mejora de la seguridad en los nodos de comercio exterior y Zonas Francas, hace prever una tendencia hacia la potenciación de este nodo, mediante una zona de actividad Logística.

La previsión de generar una Zona de Actividades Logísticas en las instalaciones de Puerto Caucedo, proyectado como puerto multimodal, lo cual influiría en la atracción de cargas de trasbordo en favor de otros puertos de la región, deberá posicionar a la República Dominicana como principal captadora de la carga en tránsito desde y hacia el Caribe.

La casi finalización del proyecto de expansión del Canal de Panamá, será determinante en la tendencia del movimiento de carga marítima en la Región en general. Este evento afectará la dinámica actual de los puertos, beneficiando a aquellos que estén en capacidad de recepción de buques Post-Panamax y que tengan un alto volumen de movimiento de carga. Partiendo de esta tendencia, un mejor posicionamiento de los principales puertos dominicanos facilitaría la transformación en Hub para distribución de la carga, con la posibilidad de adicionalmente a la distribución hacia el Caribe, conformarse como centro de trasbordo hacia y desde Centro América.

En cuanto a los servicios de transporte, la dificultad de acceder a créditos para la renovación de camiones implicara cada vez más una flota obsoleta, con el consecuente aumento de inseguridad en la carretera, lo cual impactara a su vez en la calidad y seguridad de la carga.

Los servicios de valor agregado tienen tendencia a continuar llevándose a cabo de forma dispersa debido a la inexistencia de un proyecto centralizador que guie la aparición y organización de los mismos.

El contraste de las aspiraciones nacionales en materia de transporte, logística y competitividad, y de las tendencias previstas dada la reciente evolución de dichos componentes derivan en una serie de requerimientos a abordar para alcanzar los objetivos de competitividad del país.

Dado que uno de los principales objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo es el establecimiento de República Dominicana como Hub regional de atracción de buques en tránsito, será imprescindible tomar acciones que permitan avanzar en el posicionamiento de la República Dominicana como un Hub regional destacado en relación a operaciones logísticas de valor agregado por tal de ser competitivo frente a otros puertos de la región que a su vez están visualizándose como puntos estratégicos en el nuevo esquema de rutas marítimas que prevé con la ampliación del Canal de Panamá.

4.6-Diagnostico General Logístico

La República Dominicana alineada con las tendencias mundiales en materia de logística y facilitación comercial, se ha planteado una serie de objetivos con miras a posicionarse dentro de su ámbito directo de influencia sin dejar a un lado el contexto y las tendencias que influirían directamente sobre sus aspiraciones a alcanzar durante los próximos años. Con una capacidad instalada de infraestructuras de transporte consideradas mayoritariamente de calidad, el país cuenta con una base sólida para ejecutar las medidas pertinentes que le impulsen a consolidarse como un referente en el conjunto del Caribe. Aún así, son diversos los elementos sobre los que se hace necesario hacer énfasis por tal de impulsar el alcance de la competitividad por el cual el apuesta el país.

En este respecto destaca en primer lugar una oferta de infraestructuras (carreteras, puertos y aeropuertos) adecuada a la demanda existente pero no lo suficientemente apta para atender los flujos que se desean captar para competir en el mercado internacional.

Es así como surge la necesidad de mejorar las infraestructuras existente como también de implementar nuevas infraestructuras de soporte a los procesos de transporte y logística del país.

En materia de transporte terrestre destacan dos áreas críticas fundamentales: las relaciones transfronterizas con Haití y el acceso a las zonas de producción agrícola.

La producción agrícola con perspectivas de amplio potencial de desarrollo, en especial para su exportación, requiere de ciertas actuaciones a lo largo de la cadena que permitan el mantenimiento de la calidad del producto.

Es en este sentido que surge la necesidad de mejorar las carreteras secundarias y terciarias que acceden a las áreas de cultivos y que en la actualidad tienen un escaso mantenimiento.

Paralelamente a las soluciones de infraestructura, se vuelve fundamental el mantenimiento de la cadena de frío a lo largo de todo el proceso de transporte y en los propios puntos de ruptura, lo que implica una mayor dotación de unidades refrigeradas de transporte – lo cual va acompañado de una necesidad de mayor acceso a crédito para la renovación y/o adquisición de nuevas unidades de transporte-, almacenes de frío en puertos y aeropuertos, trámites más expeditos en los nodos de comercio exterior e inspecciones no intrusivas.

La accesibilidad a los principales nodos de producción y consumo, Santo Domingo y Santiago de los Caballeros, requieren a su vez de soluciones en materia de transporte terrestre que permitan descongestionar las entradas y salidas y reorganizar el transporte de carga.

Por su parte, el posicionamiento a nivel Regional del transporte de carga aérea estará condicionado por la implantación del CCA en el AILA y a la demanda captada por el mismo.

La oferta de servicios se presenta poco estructurada, tornándose especialmente compleja en el transporte de carga terrestre. Una complejidad atribuible a la dispersa regulación del sector que aunado a prácticas monopólicas, enturbia las relaciones oferta-demanda.

La poca especialización y dispersión de los servicios de logística de valor agregado corresponde a otro de los elementos sobre los cuales es necesario llevar a cabo soluciones de mejora.

El Puerto Caucedo, como nodo centralizador de estas soluciones y principal foco de acciones en relación al transporte marítimo junto con Puerto Haina, deberá afianzar su carácter logístico y multimodal, por tal de aprovechar las oportunidades de agregar valor a la carga de transbordo que recibe en la actualidad y a la que se prevé que atraiga a futuro.

Finalmente, se torna necesaria la creación de un proyecto logístico nacional que incluya los lineamientos de desarrollo en materia de logística y facilitación comercial, que potencie los principales corredores de desarrollo, establezca las prioridades en cuanto a las acciones a llevar a cabo e integre a los diferentes organismos implicados en la gestión y control de la logística de carga y el comercio.

4.7-Puerto Logístico de República Dominicana

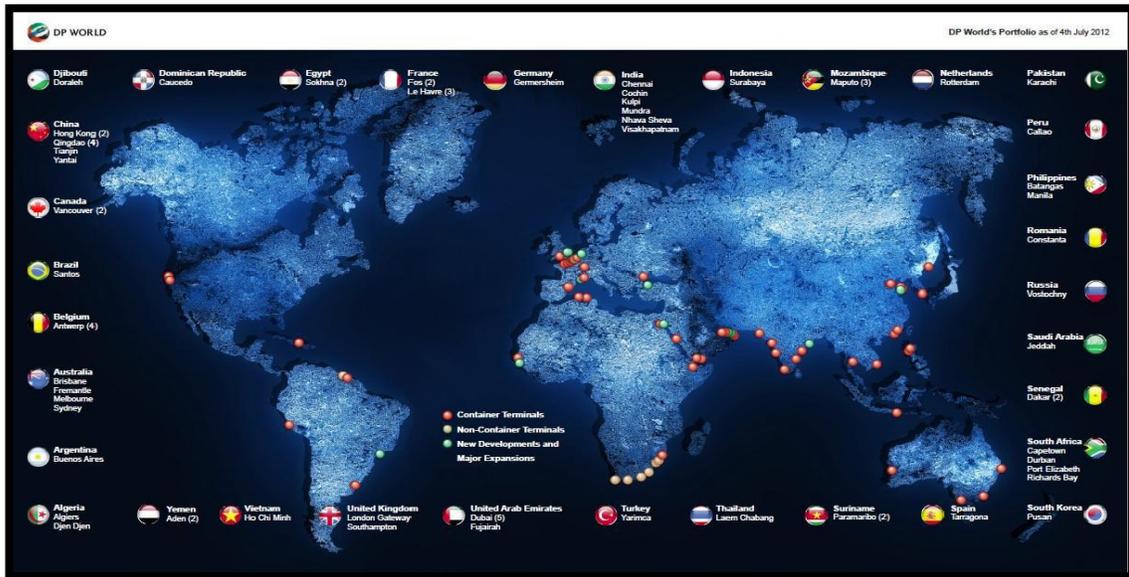


Imagen 2.2 Terminales DP World
Fuente: Puerto Caucedo.

DP World Caucedo es una terminal marítima y zona franca de clase mundial localizada en Punta Caucedo, República Dominicana, a 25 kilómetros de la ciudad de Santo Domingo, capital comercial y política del país.

Forma parte del portafolio de DP World, líder internacional en operaciones, desarrollo de nuevas terminales portuarias, logística y servicios relacionados. En la siguiente imagen pueden observar las 65 terminales portuarias donde están operando y los 9 proyectos en desarrollo y/o expansión en 32 países.

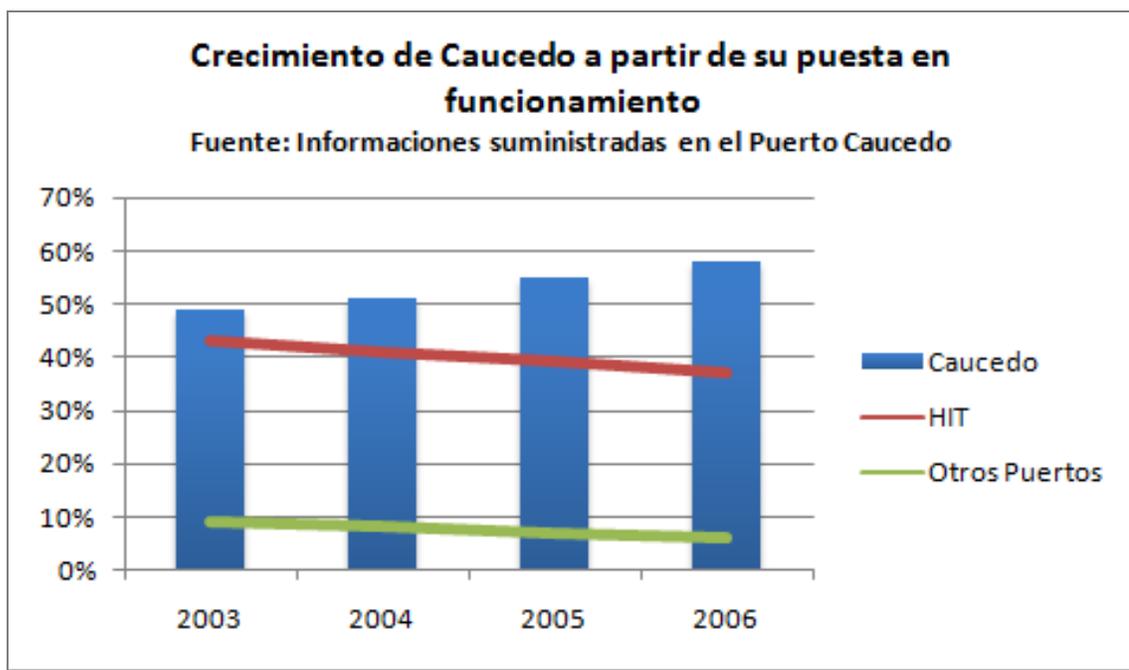
Toda la experiencia, conocimiento, energía y reputación de DP World ha sido implementada en el Puerto Caucedo impactando extraordinariamente la eficiencia y productividad del Puerto. Este puerto privado inició sus operaciones en diciembre del 2003 con capital 100% privado y cuenta con tecnología de punta para el manejo de operaciones portuarias. Además, dispone de los sistemas de seguridad más avanzados de la industria y una combinación única en el mundo de certificaciones de seguridad adquiridas.

La profesionalidad de los empleados y el continuo apoyo y experiencia de DP World lo posicionan como la mejor opción no sólo para operaciones de importación y exportación de clientes locales, sino para operaciones de trasbordo de las mayores y más reconocidas líneas navieras del mundo. Actualmente Caucedo emplea a más de 1,000 personas, los cuales en un 98% son ciudadanos dominicanos.

Trabajan en conjunto con la Dirección General de Aduanas y las diferentes asociaciones relacionadas al sector naviero dominicano con la finalidad de ofrecer a los importadores y exportadores dominicanos una excelente cadena servicios logísticos.

4.7.1—Estadísticas

En el año 2012 obtuvo el puesto número 11 en el Latin American Container Port quedando por encima de los demás puertos en los países de la región, actualmente el Puerto Caucedo está ocupando para sus operaciones el 53% del muelle y el 63% del patio, anualmente tiene la capacidad d recibir 1.6 millones de TEUs.



Grafica Crecimiento de Caucedo a partir de su puesta en funcionamiento (2003-2006)

Elaboración propia/Fuente: Puerto Caucedo

Las líneas que operan en Puerto Caucedo son:



4.7.2-Rutas actuales de Caucedo

Dentro de los Rankings Internacionales, la República Dominicana en el que ocupa los primeros lugares es en el de conectividad marítima, en el 2011 ocupó la posición número 48 de 160 países, quedando por encima de países como Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Costa Rica.

En la imagen se puede observar como la República Dominicana puede servir tanto a la costa este de Estados Unidos, como a Centro América, Sur América y Europa.



Imagen 2.3 Rutas comerciales de Puerto Caucedo
Fuente: Puerto Caucedo

En cuanto a la conectividad con la Región el Caribe en la siguiente imagen se reflejan todas las islas con las que Caucedo hace conexiones.



Imagen 2.4 Conectividad de Puerto Caucedo
Fuente: Puerto Caucedo

4.7.3-Ventajas Competitivas de Puerto Caucedo

Dentro de las principales ventajas con las que cuenta Puerto Caucedo se encuentran:

- Locación estratégica debido a que se encuentra cerca de grandes plazas de mercado.
- Aguas profundas, el dragado actual del muelle es de 13.5 metros y se pretende incrementar a 17 metros.
- Infraestructura moderna y bien mantenida.
- Tecnología de Punta.

- En cuanto a equipos, Caucedo cuenta con 5 Grúas Post Panamax, 1 Grúa Súper Panamax, 23 Grúas de patio, 2 Grúas móviles, 8 Reach Stackers, 5 Empty Handlers, Forklifts de alta capacidad y OOG capacidad.
- Respecto a la seguridad y vigilancia cuenta con 110 Cámaras por toda el área, Red de Fibra Óptica, Conectividad, Sparcs 3.7, Express 2.5, VBS y Web Access.

4.7.4-Certificaciones Internacionales

	<p>ISPS</p> <ul style="list-style-type: none"> • International Ship and Port Security Code • Primer Puerto en Certificarse (2004)
	<p>C-TPAT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Custom-Trade Partnership Against Terrorism
	<p>BASC</p> <ul style="list-style-type: none"> • Business Alliance for Secure Commerce
	<p>CSI Container Security Initiative</p>
	<p>Megaport Initiative, Radioactive Scanners, Julio 2008</p>
	<p>ISO/PAS 28000</p> <ul style="list-style-type: none"> • Certificado el 28 de Abril 2007
	<p>Operador Economico Autorizado, Diciembre 2012</p>

4.7.5-Planes de Expansión del Puerto Caucedo

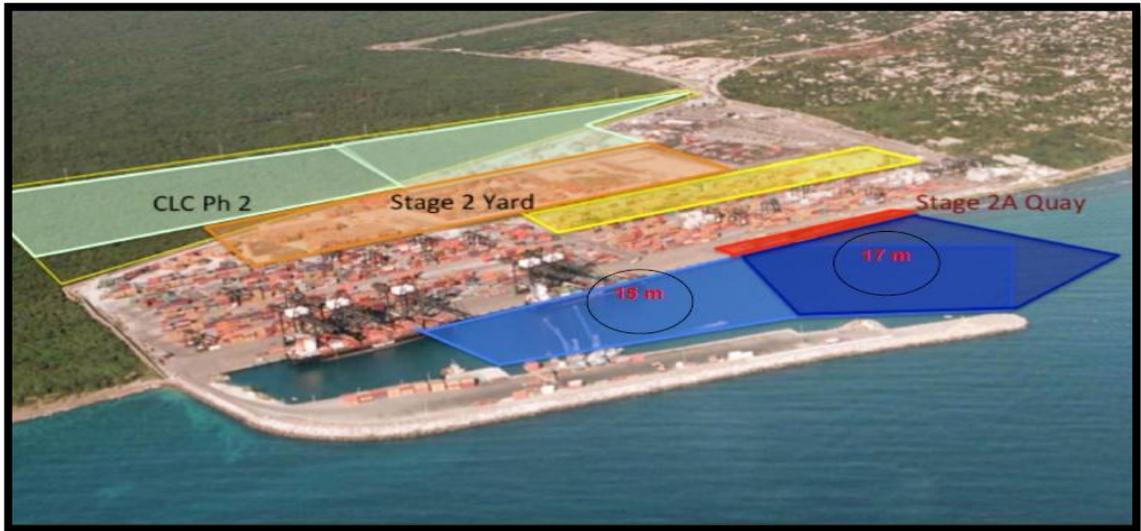


Imagen 2.5 Planes de Expansión comerciales de Puerto Caucedo
Fuente: Puerto Caucedo

Los administradores de Puerto Caucedo planean para los próximos años, en vista del aprovechamiento de la ampliación del Canal de Panamá expandirse. Dentro de sus planes se encuentra lo siguiente:

1. Aumentar el calado a 15 m. Convirtiéndose así en el único puerto del Caribe con este calado. Esto lo tienen pautado para finales del año 2014.
2. Pavimentación de la parte del patio
3. Creación de un Centro Logístico
4. Expansión del muelle a 17 m

El centro logístico contará con 14 naves customizadas según las características que requiera el cliente, en la actualidad el 65% de esas naves ya están vendidas, y la primera de esas naves estará funcionando para el mes de octubre del 2014.

Estas empresas dentro de Caucedo serán consideradas zonas francas, aprovechando los beneficios de la ley 8-90 sobre el Fomento de Zonas Francas en la República Dominicana.

Gozará de un corredor expreso al Aeropuerto Internacional de Las Américas (AILA), ofrecerá los servicios de desmonte de contenedores del buque a las naves y viceversa, ahorrando el gasto en transporte de los clientes. Duplicará la mano de obras, en otras palabras generará empleos al país.



Imagen 2.6 Planes de Expansión comerciales de Puerto Caucedo
Fuente: Puerto Caucedo

4.7.6-Centro Logístico Caucedo



Imagen 2.7 Centro Logístico de Puerto Caucedo
Fuente: Puerto Caucedo

Un Centro Logístico es el lugar donde se ofrecen todos los servicios de la cadena logística desde la recepción hasta la entrega final y cuenta servicios especializados para el manejo de carga, almacenamiento, transbordo, consolidación, nacionalización, embalaje, centro de distribución y cross docking.

Todas estas facilidades le permiten a los puertos que tienen un centro agregar valor a sus servicios y elevar su productividad, es en vista de esto que Puerto Caucedo para su plan de expansión 2014-2015 tiene contemplado la creación de un centro logístico dentro del territorio del puerto.

Este Centro Logístico operara como una zona de Libre Comercio en una infraestructura de clase mundial, seguras, 14x10, 000 metros cuadrados de almacén. La inversión alcanza los USD \$100 mm, contara con tecnología de almacén de última generación, infraestructuras multifuncionales, almacén especializado, transportación desde y hacia el muelle, así como mano de obra especializada y no sindicalizada.

Estará en la capacidad de manejo y consolidación de carga, semi-procesamiento para etiquetaje, reembalaje y redistribución de mercancía, al igual que tendrá un corredor express hacia el AILA. El centro logístico y los demás proyectos dentro del plan de expansión son los que podrán catapultar a Caucedo como el mejor puerto de la Región del Caribe.

4.8-Proyectos Iniciados por el Estado Dominicano para convertir a RD en el HUB Logístico de la Región.

PENLOG



El Viceministro de Gestión de Competitividad del Ministerio de Economía, el señor Juan Reyes, anuncio a comienzo del presente año que la República Dominicana tendrá un Plan Estratégico Nacional de Logística (Penlog) dentro de 15 meses, con el financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Los objetivos principales de ese plan son: racionalizar procesos, incrementar oportunidades para exportadores, capturar cadenas de suministro y de valor regional a través de mecanismos logísticos eficientes y reducir los costos de las transacciones comerciales y los de transporte de carga. Este plan es parte del Proyecto Mesoamérica Regional patrocinado por el BID en unos diez países de la región con una financiación de 2,5 millones de dólares en apoyo a los planes de desarrollo logístico.

END



**Estrategia Nacional de Desarrollo
2010 – 2030**

En enero de 2012, se promulgó la Ley 1-12 sobre la Estrategia Nacional de Desarrollo que abarca un proyecto de país hasta el 2030, la cual establece que cada gestión de gobierno deberá contribuir a la implementación de la Estrategia, a través de las políticas públicas plasmadas en el Plan Nacional Plurianual del Sector Público, los planes institucionales, sectoriales y territoriales y los presupuestos nacionales y municipales, como también, la articulación de dichas políticas con los Objetivos y Líneas de Acción de la Estrategia. Conforme al mismo, las políticas públicas se articularán en torno a cuatro Ejes Estratégicos, con sus correspondientes Objetivos y Líneas de Acción, los cuales definen el modelo de desarrollo sostenible al que aspira la República Dominicana⁶. Dentro de esta estrategia que involucra a la nación completa se encuentra planteada la aspiración de la República Dominicana a convertirse en un Hub del Caribe.

⁶<http://www.acento.com.do/index.php/blog/10559/78/Estrategia-nacional-de-desarrollo.html>

El Centro de Exportación e Inversión de la Republica Dominicana



La República Dominicana se promueve como HUB del Caribe en Expo Logística Panamá 2013, el evento regional más importante en materia de logística y transporte en todas sus clasificaciones: mar, aire o tierra en un escenario de contactos de negocios y actualización sobre las últimas tendencias del mercado. Con la participación de más de 150 empresas y expositores nacionales e internacionales, República Dominicana participó bajo la coordinación de Jean Alain Rodríguez, Director del Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD); el Departamento Aeroportuario, a través de su Director Ejecutivo Arístides Fernández Zucco; la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), en la persona de su Director Ejecutivo, Ramón Rivas, y la Junta de Aviación Civil (JAC) a través de su Presidente Luís P. Rodríguez Ariza.

Jean Alain Rodríguez, Director del CEI-RD, dictó una conferencia en dicho evento sobre Oportunidades de Inversión en la República Dominicana en la cual expresó: “Nuestra participación en Expo Logística Panamá 2013 conforme hemos presentado, reafirma que República Dominicana tiene un gran futuro: es un país ubicado en una zona geográfica privilegiada, de excelente conectividad en crecimiento, mercado interno, tratados de libre comercio, incentivos competitivos y seguridad jurídica, por consiguiente, con estas ventajas comparativas y aprovechando la próxima ampliación del Canal de Panamá, nuestro gobierno prepara al país para convertirlo en el HUB del Caribe”.

A través del CEI-RD y como ente responsable de las inversiones, exportaciones y promoción de la marca-país, el país promueve su propio potencial como centro logístico trabajando en conjunto con diversas instituciones del país y la región. En Expo Logística Panamá 2013 el país contó con un stand-país de las instituciones participantes con insumos y materiales que en detalle posicionan las virtudes de inversión en la República Dominicana, su ubicación estratégica y condiciones internas promoviendo la marca país: República Dominicana HUB del Caribe.

En esta actividad el sector portuario y aeroportuario del país participaron a través del DP World, operadora del Puerto Multimodal Caucedo y San Souci-Puerto de Santo Domingo.⁷ Con estos ejemplos la República Dominicana está presentando el gran interés del país en convertirse en el Hub de la Región. Y es muestra de que se tiene la intención de trabajar a lo interno del país para lograr el objetivo. Lo importante de esto es que el sector público de la mano con el sector privado pueda definir claramente las estrategias a seguir y logren trabajar en equipo para obtener los resultados esperados.

7

<http://elnacional.com.do/promueven-a-republica-dominicana-como-el-hub-del-caribe/>

CONCLUSIONES

Definitivamente la República Dominicana cuenta con una base infraestructural y de servicios a la carga, potente y potenciable para el apoyo al futuro económico. La economía dominicana después de la crisis 2008-2009 ha tenido una recuperación por encima de la media de los demás países de la Región. Esta recuperación se debió en gran parte a la reactivación de las relaciones comerciales internacionales del país. El sector servicios es el de mayor incidencia en el PIB del país, apoyado en gran medida por el turismo y la actividad industrial.

Las actividades productivas de mayor impacto en la economía en relación al sector manufacturero están centralizadas en Santo Domingo y Santiago, ciudades que son los principales polos de consumo y concentración de infraestructura y servicios.

En los puertos del Gran Santo Domingo, se concentra más del 80% de los flujos de comercio exterior dominicano. De igual forma el aeropuerto de carga internacional con mayor flujo es el AILA en la ciudad de Santo Domingo. A modo general, las infraestructuras portuarias y aeroportuarias así como los servicios ofrecidos por las mismas son consideradas de calidad, existiendo dificultades puntuales asociadas a la logística de frío.

La prestación de los servicios de transporte de carga es en gran medida cuestionando dado a prácticas consideradas contrarias a la libre competencia. Asimismo los esquemas institucionales no presentan una estructura claramente definida que permiten definir los roles y competencias.

Los diversos tratados comerciales suscritos por el país determinan en gran medida los patrones de comercio exterior, siendo los estados unidos el principal socio comercial. En apoyo al crecimiento de los flujos de comercio exterior, el país avanza en la simplificación y tecnificación de trámites aduaneros.

RECOMENDACIONES

La República Dominicana tiene la oportunidad de convertirse en el Hub Logístico del Caribe siempre que logre superar las debilidades en las características que son imprescindibles para alcanzar la categoría de Hub.

En esta investigación nos hemos podido identificar las fortalezas y debilidades de la República Dominicana en materia logística y es por tal razón que hacemos las siguientes recomendaciones, reconociendo el gran potencial que tiene el país para fungir con enlace entre las islas del Caribe y el mundo, así como conectar el todo continente americano con el europeo.

- Creación de un plan para el reordenamiento del transporte de carga.
- Actualizar la ley 241 sobre tránsito de vehículos (1967).
- Creación de un observatorio de logística y costos y tarifas del transporte terrestre.
- Incentivación fiscal para la aparición y diversificación de servicios logísticos de valor agregado.
- Fortalecimiento del empresariado logístico del país.
- Actualizar la ley aduanera.
- Captar inversión extranjera.
- Incrementar la eficiencia en el transporte.
- Mejorar la infraestructura vial.
- Fortalecimiento y coordinación institucional.
- Desarrollar un corredor logístico entre Puerto Plata, Santiago y Santo Domingo.
- Crear un centro de carga aérea en el AILA.

ANEXOS

FUENTES DE INFORMACIÓN

Informes

Doing Business del Banco Mundial, 2013.

El Transporte Marítimo, Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo, UNCTAD, 2008.

Informe de Competitividad del Foro Económico Mundial, 2013.

Informe del Comercio Mundial, Organización Mundial del Comercio, OMC.

Libros

Centros Logísticos, Ignasi Ragas Prat, 2012.

Páginas de Internet

<http://hoy.com.do/la-republica-dominicana-en-la-logica-delos-centros-logisticos/>

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=520253>

<http://simanaki.com/yo-tambien-quiero-ser-hub/>

<http://www.capital.com.pa/isla-del-caribe-busca-crear-modelo-de-jebel-ali/>

<http://www.capital.com.pa/bm-respalda-intencion-de-jamaica-de-ser-hub-logistico/>

<http://www.elcaribe.com.do/2013/09/20/presidente-panameno-resalta-avances-convertirse-centro-operacion-del-caribe>

<http://www.cepal.org/publicaciones/xml/7/52077/PanoramaEconomicoSocial.pdf>

<http://www.ime.es/blog/2013/06/28/alianza-estrategica-de-las-tres-principales-companias-de-buques-portacontenedores-maersk-msc-y-cma-cgm/>

<http://www.republikaribemag.com/laislamasricadelcaribe.htm>

<http://www.one.gob.do/index.php?module=articles&func=view&catid=217>

http://es.wikipedia.org/wiki/Rep%C3%BAblica_Dominicana#Clima

http://www.cei-rd.gov.do/estudios_economicos/perfiles/america/rd.pdf

http://www.indexmundi.com/es/republica_dominicana/poblacion_perfil.html****

http://es.wikipedia.org/wiki/Tri%C3%A1ngulo_del_Norte_Centroamericano

<http://guides.library.iit.edu/EconomicCrisis>

http://www.bancentral.gov.do/estadisticas_economicas/mercado_trabajo/

<http://eldia.com.do/rd-tiene-deficit-comercial-ante-paises-centroamerica/>

<http://es.wikipedia.org/wiki/Mesoam%C3%A9rica>

<http://datos.bancomundial.org/pais/republica-dominicana>

<http://www.bancomundial.org/es/country/dominicanrepublic>

[http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2014/02/24/paradoja-dominicana-
ingresos-crecen-pobres-prosperidad-compartida](http://www.bancomundial.org/es/news/feature/2014/02/24/paradoja-dominicana-ingresos-crecen-pobres-prosperidad-compartida)

<http://datos.bancomundial.org/indicador/FP.CPI.TOTL.ZG?page=2>

http://es.wikipedia.org/wiki/Crisis_financiera_dominicana

[http://www.bancentral.gov.do/publicaciones_economicas/infeco_resumen/infeco
_resumen2005-12.pdf](http://www.bancentral.gov.do/publicaciones_economicas/infeco_resumen/infeco_resumen2005-12.pdf)

<http://definicion.de/tasa-nominal/>

[http://www.ehowenespanol.com/diferencia-tipo-interes-nominal-tipo-interes-real-
hechos_327841/](http://www.ehowenespanol.com/diferencia-tipo-interes-nominal-tipo-interes-real-
hechos_327841/)

[http://eldia.com.do/desempleo-y-escasa-formacion-enemigos-del-joven-
dominicano/](http://eldia.com.do/desempleo-y-escasa-formacion-enemigos-del-joven-
dominicano/)

<http://www.elcaptor.com/2013/01/tasas-desempleo-america-latina-2012.html>

<http://hoy.com.do/rd-tiene-la-tasa-de-desempleo-mas-alta-en-america-latina/>

http://interwp.cepal.org/cepalstat/WEB_cepalstat/Perfil_nacional_social.asp?Pais=DOM&idioma=e

http://interwp.cepal.org/perfil_ODM/perfil_Pais.asp?Pais=DOM&Id_idioma=1

<http://datos.bancomundial.org/indicador/SH.XPD.PUBL.ZS>

<http://ctinobar.webs.ull.es/1docencia/Cambio%20Social/INDICADORES.pdf>

<http://www.ayquechulo.com/salud-republica-dominicana>

<http://hoy.com.do/rd-tiene-la-segunda-mejor-infraestructura-transporte-al/>

<http://www.republica-dominicana-live.com/republica-dominicana/noticias/ano-2013/febrero-2013/republica-dominicana-tiene-una-amplia-infraestructura-maritima.html>

<http://www.encyclopediadetareas.net/2010/06/el-turismo-de-la-republica-dominicana.html>

http://es.wikipedia.org/wiki/Turismo_de_la_Rep%C3%BAblica_Dominicana#El_turismo_en_la_actualidad

<http://datos.bancomundial.org/indicador/ST.INT.RCPT.CD>

http://es.wikipedia.org/wiki/Turismo_de_la_Rep%C3%BAblica_Dominicana#El_turismo_en_la_actualidad

http://www.aerodom.com/app/do/active_aerolineas.aspx

<http://www.aerodom.com/app/do/aeropuertos.aspx>