



VICERRECTORÍA ACADÉMICA DEPARTAMENTO CURSO MONOGRÁFICO

Trabajo Final de Grado para Optar por el Título de:

Licenciatura en Negocios Internacionales

Título de la Monografía:

**EVALUACIÓN DE LAS VENTAJAS COMPETITIVAS DE LA
INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA EN EL COMERCIO DE LA REPÚBLICA
DE CHILE Y LA REPÚBLICA DOMINICANA.**

Sustentantes:

Paul Orlando Rivera Mella 2016-2925

Elianny Martínez Bencosme 2017-1093

Asesores:

Juana Patricia Céspedes Then

Ilena Rosario

Coordinación Trabajo Final Curso Monográfico

Dra. Sención Raquel Yvelice Zorob Avila

Distrito Nacional

Abril, 2021

Título de la Monografía:

**EVALUACIÓN DE LAS VENTAJAS COMPETITIVAS DE LA
INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA EN EL COMERCIO DE
LA REPÚBLICA DE CHILE Y LA REPÚBLICA
DOMINICANA**

INDICE

DEDICATORIA	I
AGRADECIMIENTOS	II
RESUMEN EJECUTIVO	VII
INTRODUCCIÓN VI

CAPÍTULO II.

GENERALIDADES DE LOS PUERTOS

1.1 Origen y evolución de los puertos marítimos.....	1
1.2 Desarrollo de los puertos para el transporte de mercancías	2
1.3 Clasificación de los puertos	3
1.3.1 Clasificación Física.....	4
1.3.2 Clasificación funcional	5
1.3.3 Clasificación en función del nivel de desarrollo de los servicios prestados	6
1.4 Gestión portuaria	9
1.4.1 Tipos de gestión portuaria.....	9
1.4.2 Puerto de servicio público	10
1.4.3 Tool Port (Puerto Herramienta)	10
1.4.4 Landlord Port (Puerto Propietario)	11
1.4.5 Private Service Port (Puertos Privados)	11
1.5 Importancia de los puertos para la facilitación del comercio internacional	12

CAPÍTULO II.

EFFECTOS DE LA GLOBALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y GESTIÓN PORTUARIO

2.1 Comercio marítimo mundial.....	16
2.2 Globalización en el transporte marítimo.....	18
2.3 Globalización en los puertos comerciales	20

CAPÍTULO III.

INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA DE LA REPÚBLICA DE CHILE Y LA REPÚBLICA DOMINICANA

3.1 Composición de República de Chile	23
3.1.1 Ubicación geográfica	23
3.1.2 Sistema Portuario Nacional.....	24
3.1.3 Principales puertos de República de Chile.....	26
3.1.3.1 Puerto Valparaíso	26
3.1.3.2 El Puerto de San Antonio.....	29
3.1.3.3 Puerto Arica	31
3.1.3.4 Puerto de Punta Arenas	34
3.2 Composición de la República Dominicana	37
3.2.1 Ubicación geográfica	37

3.2.2 Sistema Portuario Nacional	38
3.2.3 Principales Puertos de la República Dominicana	39
3.2.3.1 Puerto Haina Oriental	39
3.2.3.2 Puerto Multimodal Caucedo	40
3.2.3.3 Puerto de Santo Domingo	41
3.2.3.4 Puerto de Puerto Plata.....	42
3.3 Índice de conectividad marítima de Chile y República Dominicana.....	45
3.4 Índice de desempeño logístico de la República Dominicana y Chile.....	48
3.5 Actividad portuaria y movimiento del rendimiento TEU de la República Dominicana y Chile	52

CAPÍTULO 4: ANALISIS DE LOS DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES EN LA INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA EN EL COMERCIO DE CHILE Y LA REPÚBLICA DOMINICANA

4.1 Evolución del comercio internacional de Chile	56
4.1.1 Niveles de eficiencia de los puertos de Chile	57
4.1.2 Fortalezas y desafíos que presentan los puertos en Chile	58
4.2 Evolución del comercio internacional de la Republica Dominicana	60
4.2.1 Niveles de eficiencia en los puertos de la Republica Dominicana	61
4.2.2 Fortalezas y desafíos que presentan los puertos de la Republica Dominicana	61
4.3 Valoración acerca de la evaluación de la infraestructura marítima	62

CONCLUSIÓN	64
-------------------------	-----------

RECOMENDACIONES	66
------------------------------	-----------

BIBLIOGRAFÍA	68
---------------------------	-----------

ANEXOS

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 3.1 Puertos comerciales de Uso Público	25
Tabla 3.2 Características Sitios de Atraque y Equipamiento Puerto Valparaíso.....	28
Tabla 3.3 Características de los sitios y terminales.	30
Tabla 3.4 Equipos Existentes En Puerto San Antonio	31
Tabla 3.5 Característica de cada uno de los sitios de atraque	32
Tabla 3.6 Característica del terminal José de los Santos Mardones	35
Tabla 3.7 Características del terminal Arturo Prat.....	36
Tabla 3.8 Especificaciones del puerto de Haina.....	39
Tabla 3.9 Especificaciones del puerto de Caucedo	41
Tabla 3.10 Especificaciones del puerto de Santo Domingo.....	42
Tabla 3.11 Especificaciones del puerto de Puerto Plata.....	43
Tabla 3.12 Características de algunos puertos de la República	45
Tabla 3.13 Índice de conectividad marítima de América Latina y el Caribe 2019 ...	47
Tabla 3.14 Desempeño Logístico en Latinoamérica y el Caribe, por países	49
Tabla 3.15 Desempeños Logístico en República Dominicana	50
Tabla 3.16 Puntuación obtenida por Chile en 2018	51
Tabla 3.17 Movimiento portuario en TEU por puerto y zona portuaria	53
Tabla 4.1 Fortalezas y Debilidades del Sistema Portuario de Chile.....	59
Tabla 4.2 Fortalezas y Debilidades del Sistema Portuario de la Republica Dominicana.....	62

ÍNDICE DE FIGURAS Y GRÁFICAS

Figura 3.1 Ubicación general del Puerto Valparaíso.....	27
Figura 3.2 Ubicación de cada uno de los sitios comerciales	32
Gráfico 3.1 Índice de conectividad de carga marítima (2004-2019)	48
Gráfico 4.1 Evolución de Comercio Internacional Chileno	56
Gráfico 4.2 Evolución del comercio internacional de la Rep. Dom. (2015-2020).....	60

DEDICATORIAS

Dedicamos este trabajo de investigación al Señor Todopoderoso por ser nuestro guía en este viaje, a nuestros familiares por su apoyo constante y por velar por nuestro bienestar. A nuestra queridísima Alma Máter UNAPEC, por proveernos las herramientas y el espacio necesario para poder adquirir y desarrollar los conocimientos y habilidades necesarias para crecer en el ámbito profesional.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco principalmente a Dios por su increíble amor y fidelidad, porque nunca llegó a desampararme en esta etapa y sus bendiciones. Gracias a mis extraordinarios padres, Modesto Martínez y Martha Bencosme de Martínez, por ser mi sustento siempre y dándome el apoyo y encaminándome, diciendo que con esfuerzo se puede lograr todo, a mi hermana mayor por ayudarme en cada momento en que lo necesitaba que de manera u otra ha influido en mi desarrollo, a mi hermano menor por estar ahí cuando lo necesitaba. A todos los amo con todo mi corazón.

A mis amigos y compañeros de la universidad: Maylin, Christopher, Johan, Meiby, Kiara, Crisbel, Luis Miguel, Julián y demás personas importantes para mí, que hicieron este camino que sea más divertido y especial. Le doy gracias al Señor por ponerlos en mi vida y por permitirme compartir con ustedes este viaje, con experiencias tan inolvidables. Los quiero mucho.

Mi compañero y amigo de trabajo de monográfico; Paul Rivera, trabajar contigo ha sido una experiencia inolvidable, gracias por soportarme las veces que hemos tenido que trabajar juntos. Lo aprecio mucho.

- Elianny Martínez Bencosme

AGRADECIMIENTOS

Gracias a Dios por haberme mostrado que su tiempo es perfecto, que él es el único que tiene el control absoluto de todo. Por darme la oportunidad de culminar en esta nueva etapa de mi vida con éxito, y que a pesar de altas y bajas mantuve la fe en este nuevo logro de mi vida.

A mis padres, Osvaldo Rivera y Damaris Pimentel de Rivera, gracias por ser mi apoyo cada día, por haberme enseñado que las caídas no te hacen débiles, sino que es todo lo contrario, que ahí es el momento en el que debes levantarte para superarte cada día. A mi hermano Osvaldo Rivera y a mi hermana Nathaly Rivera gracias por ayudarme cuando más lo necesitaba, tengo mucho que aprender cada día de ustedes, siempre aportando para dar lo mejor de mí. Los amo con todo mi corazón.

A mis amigos; Rony, Laura, y Gabriel que me demuestran que a pesar de tantas diferencias y dificultades que se lleguen a presentar siempre estarán presente y podré contar con ustedes siempre, los quiero mucho.

A mi compañera y amiga de trabajo de monográfico; Elianny Martínez gracias por haberme dado la oportunidad de trabajar dicho proyecto contigo, eres una persona maravillosa y ejemplar agradezco mucho tener una amistad como la tuya.

- Paul Orlando Rivera Mella

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo tiene por objetivo evaluar las ventajas competitivas de la infraestructura marítima en el comercio de la República Dominicana un país con una posición geográfica efectiva para el comercio, ya que cuenta con un amplio sistema portuario que representa una plataforma adecuada para facilitar el comercio internacional y la República de Chile que cuenta con una amplia costa que permitió el crecimiento paulatino en la industria portuaria para el transporte marítimo de grandes cantidades de mercancías.

El propósito de evaluar la infraestructura marítima parte de que actualmente el principal modo de intercambiar bienes y servicios en el comercio internacional es por vía marítima, la República Dominicana se ha posicionado como una economía competitiva en cuanto a la facilitación comercial, no obstante, no se encuentra entre los países con mejor desempeño competitivo en la industria, por tal razón, se eligió la República de Chile ya que esta cuenta con un buen índice competitivo que será beneficioso para la República Dominicana, de manera que puede seguir desarrollando sus sistemas portuarios para incrementar la economía del país.

Y es que hoy en día el sector marítimo y portuario han estado presentando bastantes cambios a nivel mundial tanto en las alianzas estratégicas, la tecnología, la conectividad

marítima, gestión portuaria, la logística, entre otras cosas. El crecimiento en el comercio exterior y las nuevas modernizaciones en el transporte marítimo internacional, llegan a apuntar mayores actualizaciones en los países para ser más competentes.

INTRODUCCIÓN

A través de esta investigación y diversos métodos a utilizar se estará abordando el tema de las ventajas competitivas de la infraestructura marítima en el comercio de República de Chile y la República Dominicana.

Tomando en cuenta el auge que tienen los puertos hoy en día, hemos decidido enfocar esta investigación en este tema puesto que reconocemos que para obtener mayor beneficio en el comercio internacional el país debe de contar con infraestructura portuaria moderna y además, con una tecnología eficaz. Además, el sector portuario es un aspecto importante para la economía en el país dado a que es un sistema multifuncional en el que se enfoca en la parte del movimiento de mercancías, cargas y descargas, el almacenaje de este entre otras cosas.

En las últimas décadas, la economía a nivel global está experimentando una aceleración en el crecimiento, al que contribuyó diferentes factores para el crecimiento aún mayor del comercio internacional, gracias a los avances tecnológicos y del esfuerzo global para la liberalización de barreras comerciales. La gran mayoría de los países están abriendo sus economías para aprovechar las grandes oportunidades para desarrollar sus economías que ofrece el comercio internacional. La actividad portuaria desempeña un factor importante en la economía ya que representa un factor estratégico en el comercio internacional, pues son primordiales para el intercambio comercial por ser sitios de protección para las embarcaciones en la que se desarrollan diferentes operaciones como de embarque, desembarque, carga y descarga de una gran cantidad de productos necesarios para el consumo de los habitantes.

La República Dominicana localizada en el mismo centro del Caribe, teniendo en sí una ubicación geográfica en el que esta sería una de las principales ventajas competitivas que tiene con los países de Centroamérica y el Caribe la que le proporciona una excelente conectividad con el hemisferio y un fácil acceso a los mercados de América del Norte, América del Sur y el Caribe, y servir de puente entre dichos mercados y el continente europeo, sostuvo el documento institucional. (Isa, 2016)

Para la identificación de las ventajas competitivas entre la República de Chile y la República Dominicana se identificaron los principales puertos marítimos que cada país posee para determinar los diferentes tipos de infraestructura marítima, con la ayuda de los índices de competitividad se realizaron análisis donde mide el desempeño de un país en el sistema portuario como son el índice de desempeño logístico y el índice de conectividad marítima.

El Foro Económico Mundial define competitividad como “el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país”. Asimismo, la organización afirma que el nivel de productividad establece el estado de prosperidad que puede ser alcanzado por una economía y, que, a su vez, es en sí mismo un determinante fundamental en las tasas de crecimiento. Partiendo del análisis estaremos abundando de manera más amplia y específica los elementos que intervienen de forma positiva o negativa algunos resultados plasmados en el que se verá el desempeño de cada país tanto en el aspecto logístico y las características que tiene algunos puertos de Chile y de la República Dominicana.

CAPÍTULO I.
GENERALIDADES DE LOS PUERTOS

1.1 Origen y evolución de los puertos marítimos

El origen de los puertos está profundamente ligado a la historia del comercio y la navegación. Actualmente el mar es un medio de transporte global más económico por la gran capacidad de carga que esta proporciona, ligado a los avances tecnológicos y técnicos en materia de eficiencia energética del transporte marítimo. Gracias a esto el mar es uno de los transportes preferidos para el comercio y lo ha sido desde tiempos muy lejanos.

Los datos iniciales en torno a la aparición de los puertos datan del periodo comprendido entre los siglos X y V a.C., cuando los fenicios, egipcios y griegos construyeron los primeros refugios en enclaves naturales que aportan una protección natural frente a la meteorología adversa. Los fenicios (un pueblo situado en lo que hoy es Israel, Siria y Líbano), fueron los grandes pioneros de la navegación y del comercio internacional gracias a las nuevas mejoras que introdujeron en el sector, por ejemplo, el adentrarse en aguas más profundas y abandonando la navegación en cabotaje, el sistema de navegación por excelencia en la época. (Prosertek, 2017)

Las primeras referencias arqueológicas correspondientes a un puerto se han hallado junto a la isla de Pharos, en Egipto, famosa especialmente por la torre iluminada que servía de guía a los barcos y que ha dado nombre genérico a estas construcciones. Este puerto fue construido bajo el reinado del faraón Serunet, destruido y sepultado bajo las aguas posteriormente por un terremoto y reconstruido más tarde por Alejandro Magno. (Costa, 2006)

De acuerdo con el descubrimiento de América en 1492, ha sido un hecho que inició una apertura de nuevas fronteras al mundo y que abrió nuevas rutas comerciales con el resto de

la civilización. También la apertura en 1869 y 1914 de los canales de Suez y Panamá que representó un ahorro impresionante en los costes, y tiempo, en la navegación comercial. También es muy importante la aparición en 1956 de los contenedores normalizados (TEU) de 20 y 40 pies con el transporte de 58 contenedores de Port Newark a Houston, se pone en marcha el primer transporte marítimo de mercancía contenerizada que beneficio el comercio internacional.

El descubrimiento de los contenedores causó una revolución con el diseño de los puertos marítimos modificando su aspecto físico. En efecto, el uso de contenedores, junto con el empleo de nuevos equipamientos especiales para su manipulación hacen que los procesos de carga y descarga de una nave sea mucho más veloz en comparación de las cargas no contenerizadas.

1.2 Desarrollo de los puertos para el transporte de mercancías

El transporte de mercancía por vía marítima es una actividad mediante la cual se movilizan productos con fines comerciales de un punto geográfico a otro, por vía marítima y a bordo de una embarcación con unas especificaciones determinadas, dependiendo del tipo de mercancía. (KANVEL, 2018)

Cabe destacar que esto conlleva a la gran capacidad que tiene los barcos al almacenar productos para transportar una máxima cantidad, asimismo la presencia de los puertos marítimos de manera mundial que garantiza la integridad a diferentes destinos.

Es de suma importancia distinguir entre el subsistema de transporte marítimo y el subsistema portuario, ya que el primero que se mencionó se encarga de los elementos

móviles, mientras que el segundo está compuesto por especificaciones espaciales de tipo físico. El sistema de transporte marítimo y el sistema económico crean una presión conjuntamente sobre el sistema portuario en forma de requisitos específicos que transforma constantemente con la infraestructura, la superestructura, la eficiencia, la organización y los equipos.

Según los enfoques institucionales del desarrollo de los puertos, la autoridad portuaria sufre restricciones de su capacidad de actuar, como consecuencia de su naturaleza específica. El argumento principal consiste en que el desarrollo portuario depende de la trayectoria anterior y está fuertemente restringido por las medidas tomadas en el pasado y por la estructura institucional, pero también depende de las inversiones privadas y la planificación pública, Ng y Pallis (2010) mostraron que la administración de los puertos está determinada en gran medida por las características institucionales locales y regionales, a pesar de los intentos de implementar soluciones de gestión genéricas. (CEPAL, 2014)

1.3 Clasificación de los puertos

Los puertos se pueden clasificar desde diferentes puntos de vistas:

- Clasificación física, en función a su posición o ubicación respecto a su condición natural, por su condición como mareas, corrientes, etc.
 - Clasificación funcional a sus fines característicos o propios.
 - Clasificación en función a los servicios que proporciona el puerto marítimo.
 - Clasificación en función de su titularidad.

- Clasificación con respecto al nivel de gestión que lleva a cabo la administración portuaria.

1.3.1 Clasificación Física

Tenemos que considerar algunos aspectos para implantar la clasificación física. Teniendo presente que cuando se trata de un puerto natural en el que este por si llegan a tener aguas protegidas en base a accidentes geográficos naturales (bahías, calas,...) o artificial en el que las aguas protegidas suelen ser virtud a edificaciones artificiales (diques, escolleras,...). Como también ver su localidad, siendo tanto en un río, lago, mar, entre otros.

Según el World Port Index que publica la National Geospatial-Intelligence Agency del gobierno de los Estados Unidos considera ocho tipos de puertos atendiendo a su clasificación física: **Puerto costero natural:** Es un accidente costero que se refiere a un lugar donde está en contacto la tierra emergida y el mar, constituido por un acceso de agua lo suficientemente profundo que permitan el anclaje de las naves.

Puerto costero con rompeolas: Es cuando un rompeolas o dique se encarga de la reducción en la intensidad de las olas que protegen las instalaciones portuarias ubicadas cerca de las costas o complementan la falta de protección natural.

Puerto costero con esclusas: Estos son puerto costero en el que mediante esclusas permiten vencer desniveles concentrados en canales navegables que garantizan la retención del agua permitiendo elevar o descender los buques independientemente del estado de la marea.

Puerto fluvial natural: Son las instalaciones portuarias que se encuentran a lo largo de un río en el que las aguas no se detienen por medios artificiales como esclusas o compuertas. Consiste básicamente de muelles que están ubicados a lo largo de los ríos que se adentran en las aguas.

Puerto fluvial con dársenas: Instalaciones portuarias que se encuentran a lo largo de un río en cuyas orillas se han excavado dársenas que permiten que las embarcaciones puedan fondear o cargar y descargar con más facilidad.

Puerto fluvial con esclusas: Es un puerto en una vía navegable, como un río, lago o canal en el que las aguas se retienen con esclusas para que los barcos puedan pasar de un tramo a otro con diferente nivel mediante el llenado y vaciado del espacio entre las compuertas.

Puerto en canal o lago: Instalaciones portuarias localizado a lo largo de un lago o canal conectado por el mar por una vía navegable.

Puerto en mar abierto: Puerto carente de defensas contra los vientos y el mar, ni naturales ni artificiales. Se trata de una disposición relativamente habitual para algunos puertos o terminales petroleros.

1.3.2 Clasificación funcional

Hoy en día los puertos marítimos a nivel global se pueden diferenciar de acuerdo con diferentes criterios que se puede representar por la infraestructura física y funciones y/o servicios que se desarrollen. Los puertos se pueden clasificar desde distintos puntos de vista como en puertos industriales, comerciales, pesqueros, de pasajeros, de refugio, base militar, deportivos, etc.

- **Puertos industriales:** son aquellos que se dedican al manejo de bienes de la industria en el que está situada el puerto.
- **Puertos comerciales:** son aquellos que se enfocan en el manejo de mercancías tanto como el transporte como personal en el tráfico marítimo.
- **Puertos pesqueros:** estos como su nombre lo indica se enfocan en el manejo de las embarcaciones de los procesos industriales de pesquera.
- **Puertos de pasajeros:** son aquellos en el que se dedican a los turistas, como cruceros.
- **Puertos militares:** son aquellos puertos en el que son servicios que cubren actividades militares para buques de guerra y para otros fines.
- **Puertos deportivos:** son aquellos puertos en el que se les brinda a la marina embarcaciones cerca de la costa.

En la práctica, sin embargo, la mayoría de los puertos comerciales son de tipo mixto, en el que conviven diversas funciones y especialidades de carga con dársenas o muelles especializados en cada una de ellas. Hoy en día, sólo los puertos más limitados, de recreo o pesqueros y las bases militares se fabrican con un propósito específico. (Costa, 2006)

1.3.3 Clasificación en función del nivel de desarrollo de los servicios prestados

Los puertos se caracterizan por facilitar los flujos de mercancías para el comercio internacional, formando parte de una amplia red logística sobre la que se realizan intercambios comerciales y de información. En la gestión portuaria se están abriendo los campos de marketing, desarrollo logístico, planificación estratégica y gestión empresarial,

continuando la misma evolución que otros ámbitos productivos. La evolución de los puertos está constantemente transformando la forma en la que se gestionan los puertos.

En el año 1992, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo analizó los modelos conceptuales de los puertos marítimos sobre la base de tres puntos de vistas: las políticas de desarrollo portuario en lo referente a sus estrategias y actividades, el alcance y extensión de las actividades portuarias, y la integración de dichas actividades. Estos modelos conceptuales permitieron establecer una sucesión de tres generaciones portuarias. (UNCTAD, 2006)

Puertos de Primera Generación: Los puertos de primera generación, previo a los años '60, las instalaciones portuarias operaban de manera aislada, esta actuaba como una conexión o interfaz entre el transporte marítimo y el espacio terrestre. Las principales actividades que realizaban eran las transferencias de mercancías de la embarcación al muelle y viceversa, en un simple movimiento. De este modo, el puerto se encontraba desenlazado de las funciones comerciales y de transporte, así como también de otras obligaciones del usuario. Igualmente, las empresas que operaban los puertos lo hacían de manera independiente, no realizaban las operaciones de manera conjunta en la promoción económica de los puertos.

Puertos de Segunda Generación: A diferencia de los puertos de primera generación, los puertos de segunda generación no trabajan de forma aislada, sino conectado con el sector del transporte. De hecho, la colaboración de la autoridad nacional va desde construir las explanadas requeridas para el movimiento y almacenaje de las cargas hasta desarrollar y aumentar las actuales vías de entrada de las terminales portuarias. Esto, sin destacar la

participación en las actividades de divulgación para mejorar la percepción que tienen los ciudadanos sobre la infraestructura portuaria. De esta manera, por su gran variedad de servicios, estos puertos de segunda generación se colocaron como un centro de servicios industriales, comerciales y de transporte, añadiendo así "valor" a las mercancías. (UNCTAD, 2006)

Puertos de Tercera Generación: la gestión portuaria es un factor muy importante porque estos puertos se caracterizaron en el desarrollo de plataformas logísticas y centros integrados de transporte, los puertos de tercera generación se transforman en una unión dinámica dentro de la complicada red internacional de distribución y producción. En este sentido, las actividades portuarias no solo se dedican a una actividad, sino que se hacen más diversos uniendo un sin números de prestaciones y servicios.

Puertos de Cuarta Generación: A partir de los años 2000 se puede empezar a mencionar sobre esta nueva generación de puertos. Estos son nombrados puertos en red, en los que bien sea a través de las propias administraciones de los puertos o bien a través de un gran operador, distintos puertos, así como otros centros intermodales y plataformas logísticas (Zonas de Actividades Logísticas, terminales interiores, puertos secos) se unen a una red de transporte multimodal. Esta red se caracteriza porque tienen una unión comercial y de gestión, así como un método de desarrollo y ampliación común, teniendo que compartir información de los sistemas informáticos.

1.4 Gestión portuaria

Los puertos desarrollan un papel importante para el interés público ayudando al comercio internacional y a fortalecer la economía de los países, su evolución potencia el aumento de la economía de grandes áreas costeras en el que tiene como función social ofreciendo empleo y abundancia en las zonas que tengan poder. Los puertos tienen un papel fundamental en las funciones públicas en la cual los gobiernos de cada país tienen que intervenir.

En general, es el Estado el que tiene el poder de establecer las reglas de cómo debe ser el sistema portuario en cada país y determina las políticas de cómo gestionar los puertos. Así, el estado colabora para tomar decisiones referentes a las principales infraestructuras portuarias, incluyendo la forma de cómo financiarse, incorporan los servicios públicos esenciales que los puertos deben incluir y las condiciones para suministrarlo, vela por el buen funcionamiento del conjunto del sistema, etc. (Costa, 2006)

1.4.1 Tipos de gestión portuaria

La gestión portuaria representa un factor importante para conservar los puertos supervisados, organizados y en funcionamiento. Actualmente existen numerosas clases de interacciones comerciales que se llevan a cabo por los diferentes puertos activos alrededor del mundo, regularmente se requiere de un equipo especializado en la actividad portuaria para garantizar que todas las transacciones se ejecuten sin ningún inconveniente.

Actualmente existen cinco modelos principales de gestión portuaria basados en la responsabilidad que tiene los sectores públicos y privados. Estos modelos son el puerto de

servicio público, el puerto de herramientas, el puerto arrendador, el puerto corporativo y el puerto de servicio privado. Cada uno de estos tipos de puertos tienen aplicaciones diferentes en cuanto a la propiedad de la infraestructura, el equipo, la operación de la terminal y quienes suministran los servicios portuarios.

1.4.2 Puerto de servicio público

Puertos de servicio que son los más utilizados por el público, teniendo un sistema de gestión de empleado por diferentes puertos que son países que están en desarrollo.

En este caso, la autoridad que administra el puerto proporciona una amplia gama de servicios para el correcto funcionamiento del sistema. El puerto mismo es propietario de las infraestructuras y superestructuras, se encarga del mantenimiento y de los activos (muebles e inmuebles) necesarios para las actividades que llevan a cabo los trabajadores directamente dependientes de la autoridad portuaria. Los servicios portuarios son generalmente controlados por el Ministerio de Transportes (o Comunicaciones) y el presidente (o director general) es un funcionario público nominado y, a veces, directamente responsable frente al mismo ministerio. (MUSSO, 2012)

1.4.3 Tool Port (Puerto Herramienta)

Puerto Instrumento (Tool Port) es el que la Autoridad Portuaria planifica, construye y conserva la infraestructura portuaria y los equipos de manipulación de la mercancía, pero confía a las empresas privadas ciertos servicios y externaliza las prestaciones directas de los servicios al buque, a la mercancía o las propias actividades logísticas. (Boletín económico de ICE, 2002)

Este tipo de puerto otorgan a las organizaciones privadas a realizar diferentes servicios como la manipulación de la carga en los buques, así como, en el muelle y en la plataforma, estas acciones se realizan por lo regular por las empresas estibadoras privadas. Los demás servicios portuarios también son ejecutados por empresas privadas en régimen de competencia.

1.4.4 Landlord Port (Puerto Propietario)

Este puerto se caracteriza por tener una orientación mixta, público-privada. La Autoridad Portuaria se comporta como un órgano regulador y como propietario, mientras que las operaciones portuarias (específicamente la manipulación de carga) se llevan a cabo por organizaciones privadas. Es el sistema predominante en los puertos medianos y grandes. (BLOG PORTUARIO, 2016)

Este modelo, en gran medida utilizada en los puertos de grandes y medianas dimensiones, se basa principalmente en una neta en una dada separación entre el ente de la terminal (como una corporación con mayor público) y el ente gestor y propietario de las áreas.

1.4.5 Private Service Port (Puertos Privados)

Este modelo se caracteriza de que toda la propiedad del puerto es privada. Los servicios y los suministros son entregados por organizaciones privadas. Son los operadores portuarios responsables de las operaciones de mantenimiento y de las inversiones.

El modelo Private Service Port supone la privatización de todos los componentes, incluida la propiedad del terreno, conservando únicamente el sector público un poder de supervisión regulatorio estándar. El primer caso de adaptación de este modelo tuvo lugar en 1981, con la privatización de todos los puertos británicos, localizado bajo el control de la Associated British Ports Holding. (Stock logistic, 2020)

1.5 Importancia de los puertos para la facilitación del comercio internacional

Los puertos comerciales son una infraestructura clave para la facilitación del comercio internacional de un país. Los puertos se caracterizan como una puerta que lo conecta con el resto del mundo ya que es el responsable del movimiento de la economía de un país por el intercambio de bienes y servicios que contribuye a la riqueza y a la actividad comercial del territorio.

Dado que gran parte del comercio internacional se realiza por la vía marítima, los puertos juegan un papel importante en el sistema de transporte marítimo. A su vez, los puertos proporcionan el acceso a cadenas de valor globales actúan, para exportadores e importadores ubicados en las áreas en las que los puertos dan servicio. El desarrollo de la competitividad es básico para el posicionamiento de los puertos en las cadenas de valor. (Mestre Alcover, 2019)

Los principales factores que benefician el comercio internacional en un país son: su ubicación geográfica, la agilidad y descarga para la movilidad de las cargas, el tamaño y la capacidad para recibir buques en el puerto, cantidad de recibir de mercancías. (Aduana, 2020)

En las últimas décadas, el crecimiento del comercio internacional, la deslocalización y fragmentación de la producción han permitido un aumento de las cadenas de valor globales que produce una presión cada vez más grande sobre los medios de transporte. La globalización está provocando que el intercambio de bienes y servicio crezca más, esto provoca que cada vez más la conectividad, tanto marítima con el hinterland, crece en importancia como factor clave para una economía de un país.

Para la comercialización, tanto de los países en desarrollo como de los países desarrollados, usualmente reclamaban los excesivos trámites que se tenían que realizar para transportar las mercancías a través de las fronteras. Para resolver este problema, los Miembros de la OMC sellaron el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC), que entró en vigor el 22 de febrero de 2017.

El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) contiene disposiciones para agilizar el movimiento, el levante y el despacho de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito. Asimismo, en él se establecen medidas para la cooperación efectiva entre las autoridades aduaneras y otras autoridades competentes en las cuestiones relativas a la facilitación del comercio y el cumplimiento de los procedimientos aduaneros, además de disposiciones sobre asistencia técnica y creación de capacidad en esta esfera. (OMC, 2013)

Como resultado, la reducción de los plazos y los costos para la comercialización es un factor importante para que ingrese a otro país sin ninguna dificultad en una cadena de producción mundial integrada. Además, ante la desaceleración mundial del comercio, la facilitación de los procesos comerciales permite dar un impulso al comercio internacional y al crecimiento económico de los países.

La facilitación del comercio internacional ha sido un tema importante ya que armoniza, simplifica y además incluye la modernización en el proceso de exportación e importación de una mercancía.

CAPÍTULO II.

EFFECTOS DE LA GLOBALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE

MARÍTIMO Y GESTIÓN PORTUARIO

2.1 Comercio marítimo mundial

Desde los principios de las actividades económicas alrededor del mundo, las personas han mostrado interés por el intercambio de mercancías. La historia del comercio internacional se inicia en la época cuando las personas utilizaban el trueque como un sistema de intercambio, hace más de 10.000 años. En esa época, las personas intercambiaban sus bienes en función de lo que producían y lo que les interesaba conseguir. Con el transcurso de los años y la evolución de las civilizaciones, el comercio comenzó a expandirse.

El transporte marítimo constituye un medio de transporte internacional de mercancías seguro y de bajo costo, que fomenta el comercio entre las naciones y los pueblos, al tiempo que contribuye a su prosperidad. La expansión constante que sigue experimentando el transporte marítimo se traduce en beneficios para los consumidores de todo el mundo a través del bajo costo de los fletes. (Organización Marítima Internacional, 2015)

Durante el siglo pasado, la industria del transporte marítimo ha experimentado una tendencia general al alza del volumen comercial total. La evolución de la liberalización y la industrialización de las economías nacionales han incrementado el libre comercio y el aumento en la demanda de productos de consumo. Por otra parte, el desarrollo de las tecnologías ha capacitado de una mayor eficacia al sector de la navegación y lo ha transformado en un sistema de transporte rápido.

Actualmente, el Comercio Internacional se ha desarrollado hasta el punto de que todos los países ya no pueden ser autosuficientes ya que la globalización está conectando la

distribución mundial de la producción de bienes y servicios, a través de la reducción de las barreras al comercio internacional. Con distintos niveles, cada uno de los países tiene una participación en el proceso de exportar los productos que son abundantes e importar aquellos productos que escasean, ningún país puede depender solo de sus recursos propios, por lo tanto, la importancia que tiene el transporte es fundamental, en especial el transporte marítimo que mueve el 90% de los bienes a nivel mundial.

El transporte marítimo sigue siendo la espina dorsal del comercio globalizado y la cadena de suministro del sector manufacturero, ya que más de cuatro quintas partes del comercio mundial de mercancías por volumen se mueven por mar. Sin embargo, el crecimiento del comercio marítimo internacional disminuyó ligeramente en 2018 debido a unos indicadores económicos menos favorables en un contexto de mayor incertidumbre y proliferación de riesgos de retroceso de diversa índole. Dicho descenso refleja la evolución de la actividad económica y comercial mundial. El volumen aumentó a una tasa del 2,7 %, por debajo del promedio histórico del 3 % registrado entre 1970 y 2017, y del 4,1 % de 2017. No obstante, el año 2018 marcó un hito, ya que se alcanzó un volumen total sin precedentes de 11.000 millones de toneladas. (UNCTAD, 2019)

Se dice que el 90% del comercio mundial se transporta por vía marítima. Sino tendríamos ese acceso de tener transporte marítimo sería imposible realizar importación y exportación para colocarse como esta en el mundo actual. Existen más de 50,000 aproximadamente en el que son mayormente dedicados o enfocados al comercio en el que transportan diferentes tipos de cargas.

De acuerdo con cifras preliminares, 2019 tuvo un récord histórico de 11.860 millones de toneladas, que representó un crecimiento interanual del 0.4%. Las estimaciones hechas actualmente señalan que en 2020 la movilización global de cargas alcanzará a 11.240 millones de toneladas, con una caída interanual del 5,2%. En consecuencia, de confirmarse los datos mencionados, la repercusión de la pandemia en la actividad marítima de transporte de cargas será un retroceso mayor a 3 años, de acuerdo con la evolución de las cargas transportadas en volumen. (Sánchez, 2020)

El transporte marítimo es el principal medio de transporte para ejecutar el comercio internacional. A diferencia de los otros modos de traslado como el transporte aéreo, el transporte por carretera o el transporte ferroviario, el transporte marítimo permite la capacidad de enviar grandes cantidades de mercancías con un precio muy económico y accesible. Esto ha contribuido de forma muy activa al desarrollo y crecimiento de las civilizaciones entre todas las naciones del mundo.

2.2 Globalización en el transporte marítimo

La globalización es un hecho irreversible, oponerse a ella sería como negar la existencia de la ley de la gravedad, será pues necesario regular para evitar que actúe como factor de crecimiento de la desigualdad. Uno de los vectores que potencia la globalización es el transporte marítimo, que además es un importante componente del crecimiento económico mundial. Supone cerca del 90% del tráfico mundial de las mercancías transportadas, con un crecimiento exponencial desde los 550 millones de toneladas de 1950 a los 10.000 millones en el 2016. En los últimos cuarenta años, el PIB mundial se ha multiplicado por algo más de tres y el comercio mundial lo ha hecho por casi cinco. (Gómez, 2018)

El transporte marítimo es la espina dorsal de la globalización y es un componente fundamental de las redes de transporte transfronterizo que apoyan a las cadenas de suministro y hacen posible el comercio internacional. El transporte marítimo facilita el desarrollo industrial por cuanto apoya el crecimiento de la industria manufacturera, pone en contacto a los consumidores con las industrias de productos intermedios y de bienes de capital; y promueve la integración económica y comercial regional.

En el contexto de la producción globalizada de servicios de transporte marítimo, los países en desarrollo están incursionando cada vez en más sectores. Dominan casi totalmente las esferas de alta densidad de mano de obra y bajos costos, como el desguace de buques y el suministro de gente de mar. También poseen una proporción importante y creciente en el mercado del sector manufacturero y en sectores marítimos de mayor densidad de capital, tales como la construcción, propiedad y operación de los buques. Solo el sector de los servicios tales como seguros, financiación de buques y clasificación de buques ha permanecido hasta ahora principalmente en manos de los países desarrollados, aunque los países en desarrollo también se están incorporando al sector. (UNCTAD, 2012)

Las compañías navieras, tanto de países desarrollados como de países en desarrollo, dependen cada vez más de los bienes y servicios que brindan los países en desarrollo para seguir siendo competitivas. En decenios más recientes, esas compañías también han comenzado a comprar sus buques a los astilleros de los países en desarrollo, puesto que las unidades construidas en Europa o los Estados Unidos pueden resultar demasiado caras. Actualmente, la globalización de los negocios marítimos permite a las empresas de transporte marítimo abastecerse con los proveedores más económicos. Esto ha llevado a

una disminución de los costos del transporte internacional, con el consiguiente beneficio para el comercio mundial de mercancías. (UNCTAD, 2012)

La globalización está provocando que una gran parte de los aspectos comerciales, con la disminución de gran parte de las barreras comerciales y con una aparente reducción de los conflictos entre las naciones más desarrolladas, también de una cadena de valor en el mundo. La colocación de una cadena de suministro eficiente requiere la formación de las alianzas estratégicas que esta incluye los proveedores de servicios de transporte y una infraestructura que se adapte a las necesidades requeridas.

2.3 Globalización en los puertos comerciales

Para que los puertos puedan operar de manera óptima en la cadena de suministro, deben cumplir con los requisitos de la demanda de infraestructura, equipos adecuados, superestructura y buena comunicación que requiere la cadena logística mundial. La globalización está causando grandes cambios, está dirigiendo a los puertos comerciales a seguir estrategias en el campo de la innovación, esto permite enfrentar presentes y futuros retos en un sector altamente competitivo y de desregularización.

La tendencia portuaria dentro de la globalización apunta hacia los mega puertos o puertos globales y regionales; sin embargo, esta investigación se centra más en la competencia portuaria a nivel regional. Esto, porque en adición a la competencia internacional, los puertos también compiten a nivel nacional y regional, especialmente con aquellos localizados en zonas geográficamente cercanas o que sirven como puertas de entrada a una determinada región. Por lo tanto, la diferenciación es un factor clave para

asegurar la supervivencia y éxito del negocio y la innovación constituye un posible medio para lograr tal propósito. (Benazar, 2016)

En estos últimos años la globalización y la competencia, tanto a nivel nacional como internacional, han sido los principales factores del cambio de los puertos a nivel global. La búsqueda para reducir los costes, aumentar la calidad y la eficiencia de los servicios con el propósito de satisfacer las necesidades del cliente, han llevado a que las naciones reestructuren la gestión de los puertos.

CAPÍTULO III.
INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA DE LA REPÚBLICA DE CHILE
Y LA REPÚBLICA DOMINICANA

3.1 Composición de República de Chile

República de Chile está compuesta por unas características naturales competentes para la apertura de sus puertos al mercado internacional. Y así lo es, Chile se caracteriza por ser un gran exportador para el comercio internacional representando un 60% del Producto Interno Bruto. Chile cuenta con más de 8.000 kilómetros de costas y sus puertos, es por esta razón de la competitividad en el comercio internacional de Chile.

La amplitud de sus costas permite una conectividad ventajosa para el transporte marítimo de mercancías con mercados estratégicos como el asiático, europeo y con las principales economías americanas.

La globalización y el avance de las nuevas tecnologías han provocado un cambio en el transporte marítimo internacional, que ha tenido que ganar competitividad y con ellos también los puertos. Ellos tienen un papel fundamental en la competitividad del sector, y en Chile cuentan con 39 puertos de carga, de los cuales Valparaíso y San Antonio son los principales puertos de carga en Chile y por los que pasan más del 55% de mercancías.

3.1.1 Ubicación geográfica

Chile está situado a lo largo de la costa occidental del cono sur de Sudamérica, entre el segmento más alto de la Cordillera de los Andes y el Océano Pacífico. Su forma es única, es uno de los países más largos del mundo, con 4.300 km de longitud, pero simultáneamente uno de los más angostos, con una anchura promedio de sólo 180 km. Posee toda la clase de climas existentes en el planeta exceptuando solo al clima tropical.

Para Chile, su ventajosa posición frente al Pacífico ha convertido a este océano en una gran vía de comunicaciones, en el camino que lo conecta con mercados para comprar sus productos y abastecer sus necesidades, constituyéndose en un punto de salida de productos del Cono sur y de ingreso de esta área del continente. Es así que actualmente Chile mantiene contactos regulares por vías marítimas por Hong Kong, Japón y otros países del sudeste asiático.

3.1.2 Sistema Portuario Nacional

La República de Chile se caracteriza por ser una economía abierta, desabrigada y poco complejo, la buena labor realizada por los especialistas ha permitido construir grandes puertos marítimos en gran parte del litoral nacional aprovechando la extensa costa disponible, dotándolos de infraestructura según las necesidades generadas por el tipo de mercancía movilizadas como (productos graneles, líquidos, frigorizado, carga general, pasajeros, embarcaciones deportivas).

En el norte del país los puertos sirven principalmente al transporte de minerales; en la zona central a los productos agrícolas como la fruta y a los contenedores con carga general; en el sur al movimiento de productos derivados de la madera y en la zona austral, donde la principal vía de comunicación es el mar, los puertos son casi el único medio para la transferencia y el transporte.

Los puertos en Chile pueden prestar diferentes tipos de servicios como (sitios de atraque, acopio, bodegaje) y servicios especializados (procesos de embarque, recepción, acopio y desacopio de cargas, porteo, desembarco, descarga, agenciamiento y otros) a

cualquier candidato que requiera estos servicios. Los puertos pueden ser de propiedad del Estado o de propiedad privada:

La gestión portuaria de los puertos de propiedad del Estado es administradas, explotadas y conservadas por 10 Empresas Portuarias del Estado, estas son organizaciones que fueron creadas en el año 1997 a través de una ley llamada “Modernización del Sector Portuario Estatal”.

Para los puertos de propiedad privada son administradas por empresas portuarias privadas, están trabajando de la misma forma que las empresas portuarias del Estado, pero las empresas privadas administran y explotan sus puertos amparados por una concesión marítima. Estos puertos son autónomos en sus acciones, se rigen por criterios comerciales y son regulados por la autoridad marítima cuando se habla de seguridad y medio ambiente.

Tabla 3.1 Puertos comerciales de Uso Público

Empresas Estatales	Empresas Privadas
Empresa Portuaria Arica	Puerto Tocopilla
Empresa Portuaria Iquique	Puerto Mejillones
Empresa Portuaria Antofagasta	Puerto Angamos (17)
Empresa Portuaria Coquimbo	Puerto Caldera
Empresa Portuaria Valparaíso	Puerto Ventanas
Empresa Portuaria San Antonio	Terminal Oxiquím Quintero
Empresa Portuaria Talcahuano – San Vicente	Puerto Lirquén
Empresa Portuaria Puerto Montt	Muelles De Penco
Empresa Portuaria Chacabuco	Muelle CAP
Empresa Portuaria Austral	Terminal Oxiquím Escuadrón
	Muelles Puchoco y Jureles
	Puerto de Coronel
	Puerto de Corral
	Terminal San José De Calbuco

Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile

El sistema portuario de Chile cuenta con 10 empresas portuarias del estado, que estas administran los 10 puertos comerciales estatales de uso público del país, por otro lado, hay 13 empresas portuarias privadas que administran los 14 puertos comerciales de uso público del país. En la tabla (3.1) se muestran los nombres de estos puertos.

3.1.3 Principales puertos de República de Chile

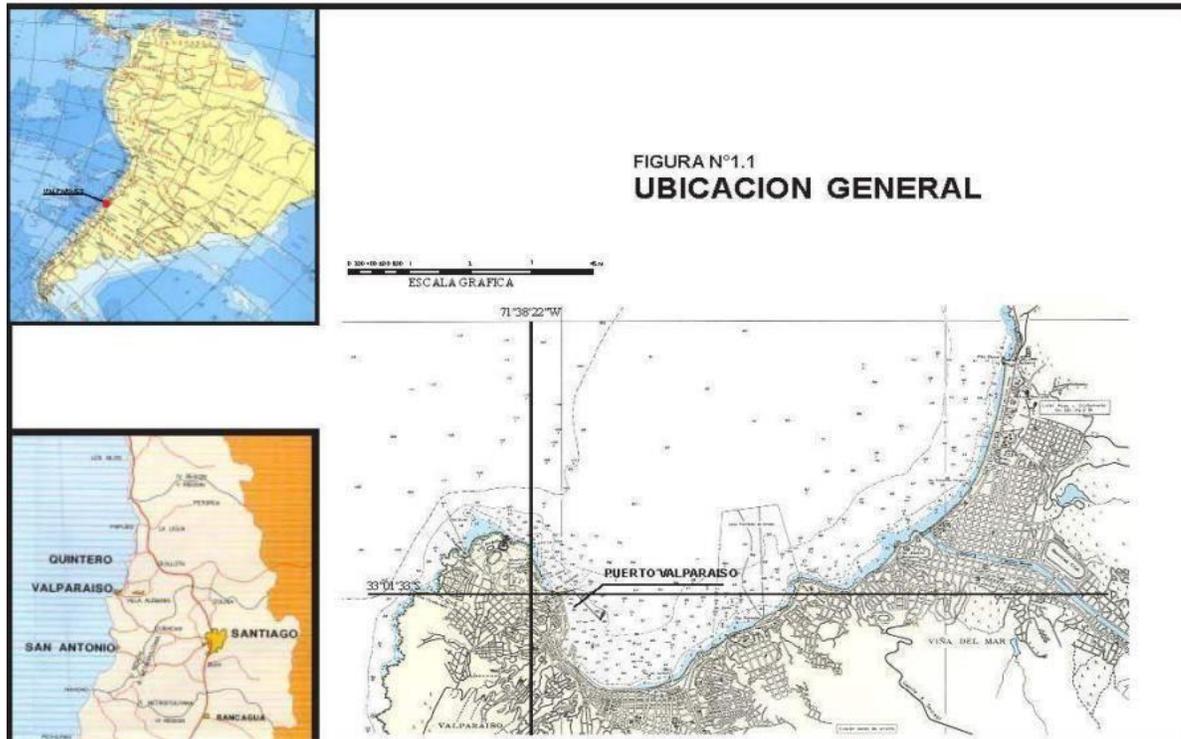
3.1.3.1 Puerto Valparaíso

El Puerto Valparaíso está ubicado en la V Región de Chile, Provincia de Valparaíso, Comuna y ciudad del mismo nombre a 110 Km al noroeste de la capital del país, Santiago. Este puerto está administrado por la Empresa Portuaria Valparaíso.

El Puerto de Valparaíso se ubica en la Bahía del mismo nombre, protegido por un molo de abrigo, lo que permite que tenga aguas abrigadas para las operaciones portuarias en un gran porcentaje de los días del año. Sus coordenadas geográficas aproximadas son: Latitud: 33° 02' S y longitud: 71° 38' W.

Debido a su ubicación, el puerto de Valparaíso es fundamental y clave en la entrega de servicios, ya que la zona central concentra más del 50 % de la población y actividad económica del país.

Figura 3.1 Ubicación general del Puerto Valparaíso



Fuente: Fotografía Google Earth.

La infraestructura del Puerto Valparaíso cuenta con dos terminales. El Terminal N° 1 es operado bajo la modalidad monooperador mediante una concesión por la empresa Terminal Pacífico Sur, TPS que comprende la operación de los sitios 1,2,3,4,5 y 6. El Terminal N° 2 Espigón es gestionado por la organización 58 Portuaria Valparaíso, EPV y los servicios son utilizados por múltiples empresas privadas bajo la categoría de multioperador que comprende la operación de los sitios 6,7 y 8.

Tabla 3.2 Características Sitios de Atraque y Equipamiento Puerto Valparaíso

Terminal	1				2			
Sitio ⁴	1	2	3	4	5	6	7	8
Longitud [m]	188,5	200	231,5	200	182,7	245	120	240
Longitud Continua [m]	620		382,7		--	--	--	--
Profundidad [m] ⁵	14,5	14,5	14,5	10	10	9	7	9
Ancho del Delantal [m] ⁶	26,4	26,4	26,4	19,5	19,5	14,4	14,4	14,4
Número de grúas	7				1			
Año de Construcción Calado	1998-1999	1997-1998	1996-1997	1922-1932	1922-1932	1922-1932	1922-1932	1922-1932
Máximo Autorizado [m] ⁷	13,8	13,8	13,8	9,4	8,5	8,5	6,2	8,4
Tipo de Estructura	Tablero Hormigón Armado sobre Pilotes Tubulares Metálicos	Tablero Hormigón Armado sobre Pilotes Tubulares Metálicos	Tablero Hormigón Armado sobre Pilotes Tubulares Metálicos	Tablero apoyado en Pilas de Hormigón y Muro de Bloques de Hormigón	Muro de Bloques de Hormigón	Muro de Bloques de Hormigón	Muro de Cajones de Hormigón	Muro de Bloques de Hormigón

Fuente: Sitio web Empresa Portuaria Valparaíso

El Puerto Valparaíso cuenta con dos terminales que se puede encontrar dentro del puerto, destinada cada una de ellas a un tipo de mercancía y equipamiento:

Terminal N° 1: cuenta con una maquinaria total de 9 grúas pórtico de muelle, entre las cuales se encuentran algunas de las más grandes de la Costa Oeste de Sudamérica, con un alcance de 62 metros y capacidad de levante de 65 toneladas, lo que permite realizar una rápida operación en la carga o descarga de naves de hasta 22 filas de contenedores.

Esta es la terminal que cuenta con el mayor número de grúas de patio RTG (Rubbed Tyred Gantry) en todo Chile, con la cantidad de 15 unidades dispuestas en el área de respaldo de nuestro terminal. Esta terminal está capacitada para almacenar carga refrigerada en 30 andenes con conexión reefer, que ascienden a 3 mil conexiones, las cuales son monitoreadas permanentemente, lo cual permite conocer las condiciones de la carga en todo momento y en tiempo real.

Gates: Las puertas de acceso controlan el flujo de ingreso de carga a través del sistema Optical Character Recognition (OCR), con el que podemos leer el número de cada contenedor, el código ISO, verificar su estado y realizar la trazabilidad de la carga y su medio de transporte. (TPS Valparaíso, 2019)

Terminal N°2: cuenta con diversas maquinarias que proporciona la competitividad y excelencia en la gestión como son 2 Grúas Gottwald del tipo panamax con capacidad de carga para 100 toneladas, 6 Reach stackers para contenedores y maquinaria para manipulación de carga especializada (acero y productos hortofrutícolas). (TCVAL, 2019)

3.1.3.2 El Puerto de San Antonio

Puerto San Antonio es el puerto más cercano a Santiago, a sólo 100 kilómetros de distancia, a través de la ruta 78, moderna carretera de alta velocidad y doble vía, denominada “Autopista del Sol”. Además, es el puerto más cercano a la zona centro- sur del país, a través de la carretera de conexión directa llamada “Camino de la Fruta”. El Puerto de San Antonio posee también una estación intermodal ferroviaria.

La infraestructura del Puerto San Antonio está compuesto por 4 terminales y 9 sitios de atraque: Terminal Molo Sur (sitios 1,2,3) operado por el concesionario San Antonio Terminal Internacional S.A (STI), con el sistema monooperador; Terminal Espigón (sitios 4, 5, 6 y 7) operado por múltiples empresas bajo el sistema multioperador y administrado por la empresa Puerto Central S.A - DP World San Antonio; Terminal Norte (sitio 8) operado por el concesionario Puerto Panul; y el Terminal Policarpo Toro (sitio 9) operado

en contrato por Vopak Terminal San Antonio Ltda. En este mismo sentido en la tabla (3.3) se indica las características de los sitios y los terminales antes mencionados.

Tabla 3.3 Características de los sitios y terminales.

Frete de Atraque	Sitio	Longitud (m)	Eslora Máxima (m)	Calado Máximo (m)	Ancho Delantal (m)	Especialización	Estado del Sitio	Estado del Delantal	Estado Área de Respaldo
Molo Sur	1	769	363	13,5	35	E/D Contenedor	O	O	O
	2		253	11,34	35	E/D Contenedor Canaleta (*)	O	O	O
	3		253	11,34	35	E/D Contenedor Canaleta (*)	O	O	O
Espigón	4	341	237	9,45	35	E/D Multipropósito	O	O	O
	5			9,45	35	E/D Multipropósito	O	O	O
	6	321	190-225	7,93	35	E/D Multipropósito	OR	OR	OR
	7		120	6,28	35	E/D Multipropósito	OR	OR	OR
Terminal Norte	8	186	230	11	-	D Granel Sólido	O	-	O
Policarpo Toro	9	62,3	190	10	-	E/D Granel Líquido	O	-	O

Simbología: E: Embarque
D: Descarga

O: Operable
OR: Operable con Restricciones

Notas: (*) En este sitio, se emplaza una canaleta con ductos para la transferencia de graneles líquidos y ácido sulfúrico.

Fuente: Empresa Portuaria San Antonio (EPSA)

En la actualidad el equipamiento las terminales del Puerto San Antonio, permite el transporte de un enorme volumen de mercancía por todo el mundo con el desarrollo constante de procesos que permiten cada día simplificar y mejorar los tiempos de atención asegurando además un circuito de flujo continuo de carga, que disminuye el tiempo de estadía de los transportistas y a su vez permite disminuir la huella de carbono al interior de las instalaciones. El puerto de San Antonio cuenta con los siguientes equipos de última generación que ayudan al flujo continuo de cargas y descargas de las embarcaciones.

Tabla 3.4 Equipos Existentes En Puerto San Antonio

Terminal	Equipo	Cantidad	Capacidad	Uso
Molo sur	Grúa tipo Gantry	2	40 Ton.	Transferencia de contenedores
	Grúa tipo Gantry	4	60 Ton.	Transferencia de contenedores
	Grúa tipo RTG	2	30 Ton.	Apilamiento de contenedores
	Maquinaria Reachstacker	13	Full	Apilamiento de contenedores
	Maquinaria Top Lifter	9	Full	Apilamiento de contenedores
	Maquinaria Top Lifter	3	Vacíos	Apilamiento de contenedores
	Grúa móvil tipo Gottwald 300E	1	100 Ton.	Transferencia y carga de contenedores
Costanera - Espigón	Grúa móvil Liebherr MHC LHM 400	2	104 Ton.	Transferencia y carga de contenedores
	Maquinaria Reachstacker	3	Full	Apilamiento de contenedores
	Maquinaria Top Lifter	1	Vacíos	Apilamiento de contenedores
Puerto Panul	Grúa Level Luffing o “cuello de garza”	1	Pala Chica 14 Ton.	Descarga de graneles sólidos
			Pala Grande 20 Ton.	
	Planta mecanizada Applevage	1	7 Ton.	Descarga de graneles sólidos

Fuente: Empresa Portuaria San Antonio (EPSA)

3.1.3.3 Puerto Arica

El Puerto de Arica es uno de los puertos marítimos más importante del Norte de Chile, funcionando como tránsito de mercaderías desde Chile hacia Bolivia, entre otras zonas importantes de la Macroregion Andina.

El Puerto de Arica está compuesto por cuatro sitios comerciales de atraque, más el correspondiente al servicio del Perú, distribuidos los cuatro primeros en la banda interior del molo de abrigo; el quinto, está ubicado en el mar del Molo de Abrigo Norte. La ubicación de cada uno de los sitios comerciales se puede ver en la Figura (3.2). las especificaciones que cuenta cada uno de los sitios de atraque en cuanto a longitud, calado y operatividad se presenta en el siguiente cuadro a continuación. (Empresa Portuaria Arica, 2018)

Figura 3.2 Ubicación de cada uno de los sitios comerciales



Fuente: Empresa Portuaria Arica

El Puerto de Arica cuenta con el frente de atraque N.º 1, que está compuesto por los sitios 1 al 6 y sus correspondientes áreas de respaldo, el cual es administrado por el concesionario Consorcio Portuario Arica S.A., quien también proporciona el servicio de almacenaje a las cargas en tránsito bolivianas, y el Sitio N.º 7 el cual es operado por la Empresa Nacional de Puertos del Perú de acuerdo con el acta de ejecución del año 1999. Las especificaciones de estos sitios de atraque son las siguientes:

Tabla 3.5 Característica de cada uno de los sitios de atraque

Frente de Atraque	Nº 1				Nº 2
Sitio N°	2b	3	4	5	7
Longitud (m)	220	200	260	250	200
Ancho del Delantal (m)	38	23	50	50	24
Año de Construcción	2009	1966	1966	1966	1985
Calado Máximo Permitido	12,4	8,2	9,2	9,7	9,2
Tipo de Estructura	Tablero de hormigón armado sobre pilotes tubulares de acero	Malecón de celdas de tablestacas metálicas			

Fuente: Empresa Portuaria Arica

Frente de atraque No 1. Los sitios de atraque se encuentran en la parte interior del molo de abrigo y está conformado por un muro de cajones de hormigón y de celdas de tablestacas metálicas. Las áreas pavimentadas son 188.445m². Esta terminal cuenta con áreas construidas (almacenes y otras dependencias) son 27.048m². Cuenta con amplias explanadas que permite tener más eficiencia en las operaciones de embarque y desembarque. Capacidad de Transferencia: 3.956.000 Toneladas.

Molo de abrigo de Arica: Esta es una edificación que está construida por un tipo de rompeolas de escollera, este fabricado por un prisma de enrocados, cuyo centro de enrocados con un tamaño regular va protegido, por el exterior, por diferentes capas de tetrápodos. Por el lado exterior, cuenta con una longitud aproximada de 1.233 metros y tiene en su parte superior una anchura de 12 metros. Sobre esta se construyó un coronamiento de hormigón de 5 metros de ancho basal y 5,90 metros de altura.

Por la parte interior, en dirección a la poza de abrigo, el relleno está confinado por una pared de cajones de hormigón y de celdas de tablestacas metálicas, conformando los sitios 1-2-3-4-5, (los sitios 4, 5 y 6 fueron refundidos en sitios 4 y 5) proporcionalmente. (Empresa Portuaria Arica, 2018)

Molo de abrigo Norte: Este molo de abrigo consiste en un prisma de enrocado, de aproximadamente 450 metros de longitud. El núcleo central está compuesto de relleno sin seleccionar. Por la parte interior, el prisma central está protegido por una capa de rocas. Por la parte exterior, el prisma está confinado por enrocados, y por celdas de tablestacas metálicas que componen el sitio al servicio del Perú.

3.1.3.4 Puerto de Punta Arenas

El Puerto de Punta Arena se encuentra localizado en Punta Arena, ciudad más austral de Chile en la Península de Brunswick a orillas del Estrecho de Magallanes en el extremo sur de Chile.

El Puerto de Punta Arena se encuentra en medio de un importante centro comercial, industrial y ganadero de toda la Patagonia, la empresa encargada de administrar este puerto marítimo es la Empresa Portuaria Austral, la cual está compuesta por varias terminales entre los cuales están: José Santos Mardones, Arturo Prat y el Portuario Pecket. (Empresa Portuaria Austral, 2015)

Terminal José de los Santos Mardones: Este terminal se encuentra localizado en el sector de Bahía Catalina al norte de Punta Arenas, como respuesta a las necesidades de un recinto portuario, surge en 1995, de esta manera se atendían el aumento de las necesidades de carga y descarga de productos, que día a día llegan a la región que por la gran cantidad de mercancías hacían dificultosa su traslado por el centro de la ciudad.

El terminal José de los Santos Mardones está capacitado con 24 hectáreas de terrenos de respaldo. Actualmente el Terminal José de los Santos Mardones, puede atender a diferentes buques portacontenedores, buques de pesca y adicionalmente sirve de respaldo y plataforma de servicios y muellaje a las grandes naves de las líneas de cruceros turísticos, estos tipos de naves no pueden ser atendidos en el Terminal Prat.

Tabla 3.6 Característica del terminal José de los Santos Mardones

DESCRIPCIÓN	VALOR
FRENTE DE ATRAQUE	3
SITIOS DE ATRAQUE	3
MTS. LINEALES DE ATRAQUE	336
ANCHO MUELLE [M]	20
ESLORA MÁXIMA AUTORIZADA [M]	250
BOYAS	4
RED DE SUMINISTRO DE AGUA	1
BODEGAS (M2)	5.590
EXPLANADA PAVIMENTADA (M2)	35.108
SUPERFICIE TOTAL (M2)	240.000
CALADO MÁXIMO AUTORIZADO [M]	14
DWT MÁXIMO (TON)	50.000

Fuente: *Empresa Portuaria Austral (EPA)*

Terminal Arturo Prat: Está compuesto por un muelle de atraque para las embarcaciones que cuenta con una penetración sobre pilotes con 18 metros de anchura y de longitud tiene 373 metros perpendicular a la costa, está capacitado con 4,4 hectáreas de terrenos de respaldo ganados al mar.

Hoy en día este puerto está capacitado con una nueva Sala de Pasajeros, que ha sido posicionado con un paisaje privilegiado hacia el Estrecho de Magallanes y a las infraestructuras portuarias. Este puerto ofrece diferentes servicios asociados al turismo y cuenta con todos los servicios básicos y un espacio adecuado, cálido y confortable. (Empresa Portuaria Austral, 2015)

Tabla 3.7 Características del terminal Arturo Prat

DESCRIPCIÓN	VALOR
FRENTE DE ATRAQUE	2
SITIOS DE ATRAQUE	4
MTS. LINEALES DE ATRAQUE	542
ANCHO MUELLE [M]	18
ESLORA MÁXIMA AUTORIZADA [M]	176
SALA DE PASAJEROS Y CENTRO ANTÁRTICO (M2)	1.000
RESGUARDO PARA PASAJEROS	1
PLATAFORMA DE DESEMBARCO PARA TENDERS	2
RED DE SUMINISTRO DE AGUA	1
CALADO MÁXIMO AUTORIZADO [M]	9
BODEGAS (M2)	5.000
SUPERFICIE TOTAL (M2)	41.423
DWT MÁXIMO CABEZO (TON)	40.000
DWT MÁXIMO ACCESO (TON)	2.812

Fuente: *Empresa Portuaria Austral (EPA)*

Terminal Marítimo Pecket: El muelle Pecket se encuentra ubicado en el sector denominado Seno Otway, ribera noreste de la península Brunswick, comuna de Punta Arenas, provincia de Magallanes, XII Región de Magallanes y Antártica Chilena, siendo sus coordenadas Lat.: 52° 56' 30'' S y Long: 071° 12' 30'' W, carta de referencia S.H.O.A.

N.º 11.700.

Este terminal está destinado a la carga de carbón mediante correas transportadoras, las instalaciones de esta terminal comienzan desde el borde costero, cuenta con un muelle que se interna en el mar 1.870 mts. de largo, terminando con un frente de atraque, que tiene una longitud utilizable de 70 mts. lineales, montado sobre pilotes de acero, está formado por cuatro duques de alba. Para la ayuda del atraque, permanencia y corridas de naves, el muelle cuenta con además tres boyas de amarre y una rejera. (EMPRESA INGESUR LTDA., 2015)

3.2 Composición de la República Dominicana

La República Dominicana es un lugar interesante en el cual transportar ya que cuenta con un interesante punto estratégico para operaciones como el comercio exterior. Además, según la ONE este llegó a tener un 61.02% en exportaciones por vía marítima en el año 2017.

El país en el sector servicios ha adquirido una gran importancia, principalmente debido al turismo y el auge de la industria. Los productos agropecuarios y la minería son los factores responsables de los más de 5.000 millones de dólares en exportaciones anuales. Por otro lado, los Estados Unidos, Japón, Venezuela, México y Panamá son los principales proveedores de sus importaciones, valoradas en casi 4.000 millones (Containers, 2021)

Con el paso del tiempo, el comercio internacional con respecto a la tecnología ya se ha vuelto trascendental con los puertos, asimismo la competitividad que se lleva los países desarrollados con los subdesarrollados. Es por eso que la República Dominicana cuenta con 12 puertos en el que el principal que tiene mayor ingreso es el de Haina de 17.81% y Caucedo 10.68% en el 2019.

3.2.1 Ubicación geográfica

La República Dominicana, rodeada por las cálidas aguas del Mar Caribe y el Océano Atlántico, ubicada en uno de los puntos céntricos más estratégicos del Continente Americano entre Europa, Asia y más cercano a los países del Caribe, la convierten en el país con mayor atractivo para la comercialización y distribución de mercancías de la

región. A nivel del comercio internacional se estima que el 96% de todo lo que se mueve se hace por vía marítima. (Sánchez, 2018)

El país por su condición geográfica y ubicación estratégica cuenta con la capacidad de poseer una amplia infraestructura marítima que está en constante crecimiento agrupando sus actividades según el dominio productivo del país. La posición geográfica del país permite desarrollar un sistema portuario óptimo que ha contribuido a que el país cuente con una oferta de terminales de donde entra y sale una gran diversidad de mercancías, y se ofrecen importantes servicios.

3.2.2 Sistema Portuario Nacional

La República Dominicana, por su posición geográfica, y condición de isla, en el centro de El Caribe, cuenta con una situación privilegiada para el desarrollo de un sistema portuario óptimo. Se estima que aproximadamente el 96% de toda la mercancía 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. (Autoridad Portuaria Dominicana, 2020)

Cabe destacar que cada terminal que tiene el país está colocada de una manera estratégica en las provincias que se consideran más importantes. El sistema portuario de la República Dominicana cuenta con 12 recintos portuarios, en el que seis están manejados por el estado, cinco están bajo la modalidad de la concesión y uno es privado. Estos puertos llegan a localizarse en diferentes zonas, tanto en el Norte, Sur y el Este.

La importancia que llega a tener el Sistema Portuario en la República Dominicana es que ha llegado a establecer tanto salidas y entrada de mercancías, asimismo ofreciendo un

mejor servicio. También, ha llegado a implementar terminales especializadas para algunas mercancías y sistemas de balizas flotantes.

3.2.3 Principales Puertos de la República Dominicana

3.2.3.1 Puerto Haina Oriental

Haina Oriental, ha sido el puerto de mayor movimiento de mercancías y en el que maneja el 60% en el Comercio Internacional. Este puerto es propiedad del Gobierno Dominicano, quien ha otorgado una concesión a la empresa Haina International Terminal (HIT).

Infraestructura

En el Puerto Río Haina, es de clase mundial en el que manejan cargas que llegan en contenedores, así como todo tipo de mercancías sueltas, líquida, sólida y gaseosa.

Tabla 3.8 Especificaciones del puerto de Haina

Muelles	2,800 metros lineales, todos cuentan con una profundidad máxima de 10 metros y 15 atracaderos
Terminal de contenedores	Tiene una capacidad de 600,000,000 TEUS
Grúas pórtico	3 grúas pórtico (gantry), 2 convencionales y una Panamax, con capacidad de izaje de hasta 40 toneladas
Grúas Móviles	2 grúas móviles marca Gotwald, cada una

	con capacidad de izaje de hasta 100 toneladas
Almacenes	Cuenta con 9,700 metros cuadrados de almacenes techados instalados en la terminal
Parqueos	Cuenta con 4 parqueos con una capacidad para almacenar hasta 2,000 vehículos importados

Fuente: Elaboración propia en base a información de HIT Haina Logistic HUB (2019)

3.2.3.2 Puerto Multimodal Caucedo

Multimodal Caucedo, es el puerto moderno de la República Dominicana, especializado para el manejo de contenedores, el trasbordo y el tránsito internacional. Es el puerto más reciente, concesionado a la empresa operadora de puertos, Dubai Ports World (DP WORLD).

Infraestructura

El puerto Caucedo cuenta con muelles, con una capacidad de almacenar contenedores refrigerados, con sistemas de rayos x de escáner para obtener mayor seguridad, grúas, entre otros equipamientos terminales.

Tabla 3.9 Especificaciones del puerto de Caucedo

Muelle Principal	922 Metros de muelle para el recibo de buques - Muelle principal: 622 metros - Muelle secundario: 300 metros
Profundidad de muelle	15.2 metros
Patio de Contenedores	80 Hectáreas
Capacidad para almacenar contenedores refrigerados	700 Conectores de neveras, más 350 conectores móviles adicionales
Grúas Super Post-Panamax	1
Grúas Post-Panamax	5
Grúas Móviles Gottwalt	2
Grúas de Patio (RTGs)	23
Area de Parqueo	Hábil para almacenar más de 900 vehículos
Escáner de rayos X L3 de alta capacidad y última generación	

Fuente: Dp world Caucedo (2015)

3.2.3.3 Puerto de Santo Domingo

Este es el puerto más antiguo del Sistema Portuario Nacional. Está se encuentra en la costa sur central, en la desembocadura del río Ozama. Está cerca de la Ciudad Colonial, esta tiene dos terminales turísticas concebidas para la recepción de cruceros: Don Diego y Sans Souci.

Infraestructura

Este puerto cuenta con una operación de tres terminales con servicio diferentes en el que se enfoca en la exportación e importación. Además, el puerto es utilizado para recibir mayor parte de las operaciones.

Tabla 3.10 Especificaciones del puerto de Santo Domingo

Terminales	San Souci y Don Diego: Recepción de buques turísticos, además de carga general suelta. Molinos Dominicanos-Molinos Modernos: Importación de carga general suelta, contenerizadas, líquidas y sólidas.
Ancho terminal	San Souci cuenta con 30 pies, mientras que Don Diego tiene 37 pies.
Profundidad	32''
Tipo de defensa	Goma de arco
Lineales de muelles	2,310 metros
Círculo de maniobra	320 metros

Fuente: Elaboración propia en base a información de la Autoridad Portuaria Dominicana. (2020)

3.2.3.4 Puerto de Puerto Plata

Es el tercer puerto de mayor importancia en el país y también es uno de los puertos antiguos, es un puerto natural de propiedad del estado en el que lo administra la organización llamada APORDOM.

Infraestructura

El puerto de Puerto Plata es el tercer puerto más importante en el país, y sus operaciones están basadas en el manejo de contenedores, carga general, carga a granel, combustibles y manejo de cruceros turísticos. Este puerto cuenta con dos muelles de operaciones. Asimismo, era utilizado como una terminal turística para el uso de los cruceros y para operaciones de descarga de combustibles; la infraestructura de este puerto se vio afectada por el terremoto

del 22 de septiembre del 2003 y hoy en día se encuentra sin servicio para las operaciones de carga y turismo. (ANRD, n.d.)

El “muelle nuevo” fue inaugurado en julio de 1974, tiene una longitud de 291.3 metros y una anchura de 45 metros y es utilizado actualmente como puerto comercial, donde pueden atracar simultáneamente naves de contenedores, carga general y buques cisterna.

Tabla 3.11 Especificaciones del puerto de Puerto Plata

Muelles	2
Profundidad de canal de entrada	12 metros (39.4 pies)
Balizamiento	5 boyas: 2 verdes, 2 rojas, 1 de recalada
Longitud de muelles	Muelle Nuevo: 291.3 metros (955 pies) Muelle Viejo: 152.8 metros (501 pies)
Círculo de maniobras	400 metros (1312.8 pies)
Operaciones	Carga y descarga: combustible, contenedores, carga general, buques turísticos.

Fuente: Elaboración propia en base a información de la Asociación de Navieros de la República Dominicana.

Según la tabla 3.12 siguiente le presenta las características que tienen algunos puertos de la República Dominicana, explicando el tipo de carga que se lleva a cabo. En que Caucedo que es un puerto moderno se encarga de la movilidad de contenedores, el puerto siguiente es el puerto de Azua este tiene como fin el tipo de carga de gas, petróleo líquido y multipropósito. El tercer puerto llamado Cabo Rojo cuenta con un tipo de carga de piedra caliza, agregados y material para vías. El cuarto es un puerto natural este tiene como fin la carga de gasolina, pasajeros, multipropósito y fuel oíl. El quinto puerto es el de Samaná

su tipo de carga es multipropósito, el sexto puerto se conoce como Barahona su tipo de carga se enfoca en sal, soda, carbón y multipropósito. El séptimo puerto es el de La Romana se focaliza en tipo de carga de azúcar, melaza, fuel oíl, contenedores.

El octavo sería el puerto Palenque su tipo de carga es petróleo crudo, el noveno puerto se conoce como San Pedro de Macorís se encarga de tipo de carga como cemento, azúcar, melaza, fertilizantes, petróleo líquido, gas y Diesel, el décimo es el puerto de Haina que tiene más comercialización su tipo de carga es de granos, azúcar, fertilizantes, químicos, fuel oíl, ferroníquel, asfalto, contenedores y multipropósito, el décimo primero se conoce como el puerto de Santo Domingo se enfoca en tipo de carga de combustibles, granos, multipropósito y pasajeros y finalmente los puertos Boca Chica y Manzanillo ambos tiene un tipo de carga de multipropósito.

Tabla 3.12 Características de algunos puertos de la República Dominicana

CARACTERÍSTICAS DE ALGUNOS PUERTOS DE LA REPUBLICA DOMINICANA						
PUERTO	# de MUELLES	LARGO metros		PROFUNDIDAD metros		TIPO DE CARGA
		MAX	MIN	MAX	MIN	
CAUCEDO	1	600		14		Contenedores
AZUA	2	183		8	7	Petróleo líquido, gas y multipropósito
CABO ROJO	1	97.5		10.67		Piedra caliza, agregados y material para vías
PUERTO PLATA	6 más 1 CBM	243	145	10	6.1	Multipropósito, fuel oil, gasolina y pasajeros
SAMANA	2	230		9.15		Multipropósito
BARAHONA	5	188	183	10.3	8	Sal, soda, carbón y multipropósito
LA ROMANA	1	220		8.5		Azúcar, melaza, fuel oil, contenedores
PALENQUE	1 SBM			13.72		Petróleo crudo
SAN PEDRO DE MACORIS	5 (2 CBM)	260	183	12.5	7	Cemento, clinker, azúcar melaza, fertilizantes, petróleo líquido, gas y diesel
BOCA CHICA	3	140		7.6		Multipropósito
MANZANILLO	2	226		10.5		Multipropósito
HAINA	16 (10 EN EL ESTE Y 10 EN EL OESTE)	53.2	522.8	11	6	Granos, azúcar, fertilizantes, químicos, fuel oil, ferromniquel, asfalto, contenedores LO/Lo, multipropósito
SANTO DOMINGO	12 (5 EN EL ESTE Y 7 EN EL OESTE)	400	192	8.5	5	Combustibles, granos, multipropósito y pasajeros

Fuente: Dominican Republic Port

Fuente: Dominican Republic Port

Teniendo en cuenta que la ubicación geográfica de la República Dominicana es un factor que tiene alta incidencia en el ámbito logístico y sin duda, uno de los puertos que ha llegado a considerar esa oportunidad es el de Caucedo. El sector marítimo y portuario son puntos claves para el desarrollo de la economía de la República Dominicana.

3.3 Índice de conectividad marítima de Chile y República Dominicana

El objetivo del Índice de Conectividad Marítima es medir la capacidad que tienen las naciones en incorporarse al comercio global a gran escala. Esto se realiza evaluando a 176 países, en base a 5 componentes; entre ellos: la cantidad de buques, la capacidad total de transporte de contenedores de esos buques, número de empresas de transporte marítimo,

promedio máximo de los buques y número de servicios. (Consejo Nacional de Competitividad, 2019)

Para el año 2019 del Índice de Conectividad Marítima, calculado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo, UNCTAD por sus siglas en inglés; Republica Dominicana obtuvo la posición 39 de 176 en el mundo con una puntuación de 38.78, presentando un descenso interanual de 0.78 puntos y pasando de la posición 4 a la 5 en Latinoamérica, por otra parte, el valor de índice de conectividad de carga marítima en Chile fue de 35.68, obtuvo la posición 6 en el año 2019.

Tabla 3.13 Índice de conectividad marítima de América Latina y el Caribe 2019

Índice de Conectividad Marítima 2019			
América Latina y el Caribe			
Rank Regional	País	Puntuación	Rank Mundial
1	Panamá	48.94	30
2	México	45.49	33
3	Colombia	45.41	34
4	Perú	38.91	38
5	República Dominicana	38.78	39
6	Chile	35.68	44
7	Brasil	34.16	48
8	Jamaica	33.19	51
9	Ecuador	33.10	52
10	Argentina	31.48	54
11	Bahamas	31.36	56
12	Uruguay	28.86	59
13	Guatemala	25.09	66
14	Costa Rica	18.49	74
15	Trinidad y Tobago	15.43	81
16	Honduras	13.38	86
17	Venezuela	13.07	88
18	Belize	11.49	94
19	Haití	11.12	98
20	Cuba	9.61	104
21	Aruba	9.51	106
22	El Salvador	9.47	107
23	Guyana	9.23	109
24	Suriname	9.06	112
25	Nicaragua	7.82	122
26	Barbados	7.44	126
27	Santa Lucía	6.67	135
28	Saint Kitts y Nevis	6.64	136
29	Dominica	6.21	139
30	Granada	6.08	140
31	Islas Vírgenes Británicas	5.50	142
32	Antigua y Barbuda	5.32	143
33	Islas Turcos y Caicos	1.17	168
34	Paraguay	1.14	169

Fuente: UNCTAD

Gráfica 3.1. Índice de conectividad de carga marítima (2004-2019)



Fuente: Banco Mundial

Según el gráfico (3.13) se refleja que la República Dominicana en el 2019 llegó a tener un índice de competitividad de carga de 38,779 mayor que República Chile que esta obtuvo un índice de 35,676 de carga.

3.4 Índice de desempeño logístico de la República Dominicana y Chile

A partir del año 2007 el Banco Mundial realiza una evaluación donde mide el rendimiento a lo largo de la cadena logística de suministro dentro de un país que engloba en el Índice de Desempeño Logístico. Este índice tiene como objetivo evaluar los aspectos de Envíos Internacionales, infraestructura, Aduanas, Competencia de Servicios logísticos, Rastreo, Seguimiento y Puntualidad.

El Índice de Desempeño Logístico o LPI por sus siglas en inglés, tiene como objetivo determinar los desafíos y oportunidades que mejoren el rendimiento logístico de un país. El índice determina el desempeño a través de seis aspectos que se evalúa estos se miden en un rango del 1 al 5, siendo 5 la mayor puntuación. El resultado final del Índice de Desempeño Logístico es un promedio ponderado de la puntuación obtenida por todos los aspectos evaluados. (Consejo Nacional de Competitividad, 2019)

En el año 2018 la República Dominicana se colocó en la posición 87 de 160 economías evaluadas alrededor del mundo, a nivel de Latinoamérica y el Caribe ocupó la posición 12, el país mejoró su puntaje en el índice en 1.21%, logrando una mejora de cuatro posiciones en el 2018 como se identifica en la tabla (3.14)

Tabla 3.14 Desempeño Logístico en Latinoamérica y el Caribe, por países

País	2016		2018		Variación	
	Ranking	Puntuación (1-5)	Ranking	Puntuación (1-5)	Rank	Puntuación (1-5)
Chile	46	3.25	34	3.32	▲ 12	▲ 2.11%
Panamá	40	3.34	38	3.28	▲ 2	▼ -1.85%
México	54	3.11	51	3.05	▲ 3	▼ -2.01%
Brasil	55	3.09	56	2.99	▼ -1	▼ -3.31%
Colombia	94	2.61	58	2.94	▲ 36	▲ 12.60%
Argentina	66	2.96	61	2.89	▲ 5	▼ -2.55%
Ecuador	74	2.78	62	2.88	▲ 12	▲ 3.69%
Costa Rica	89	2.65	73	2.79	▲ 16	▲ 5.39%
Paraguay	101	2.56	74	2.78	▲ 27	▲ 8.63%
Perú	69	2.89	83	2.69	▼ -14	▼ -6.92%
Uruguay	65	2.97	85	2.69	▼ -20	▼ -9.73%
República Dominicana	91	2.63	87	2.66	▲ 4	▲ 1.31%
Honduras	112	2.46	93	2.60	▲ 19	▲ 5.73%
El Salvador	83	2.71	101	2.58	▼ -18	▼ -4.81%
Bahamas	78	2.75	112	2.53	▼ -34	▼ -8.16%
Jamaica	119	2.40	113	2.52	▲ 6	▲ 4.93%
Trinidad y Tobago	121	2.40	124	2.42	▼ -3	▲ 0.72%
Guatemala	111	2.48	125	2.41	▼ -14	▼ -2.49%
Bolivia	138	2.25	131	2.36	▲ 7	▲ 4.75%
Guyana	85	2.67	132	2.36	▼ -47	▼ -11.57%
Venezuela	122	2.39	142	2.23	▼ -20	▼ -6.76%
Cuba	131	2.35	146	2.20	▼ -15	▼ -6.36%
Haití	159	1.72	153	2.11	▲ 6	▲ 23.09%

Fuente: Índice de Desempeño Logístico- Banco Mundial

El mejor desempeño de la Republica Dominicana se vio reflejado en el indicador Seguimiento y Rastreo, que después de caer 16 posiciones para el periodo 2014-2016, se recuperó mejorando 23 posiciones, así mismo, el país tuvo mejoras en Envíos Internacionales que mejoró su puntuación en 3.75% y escaló 10 posiciones; en Infraestructura subiendo 6 posiciones. En la tabla (3.15) se indica las caídas y recuperaciones en el periodo 2016-2018 (Consejo Nacional de Competitividad, 2019)

El indicador que se encarga de medir las Aduanas a pesar de mejorar su puntuación cayó en dos posiciones, en este mismo sentido se registraron caídas en Competencia de Servicios Logísticos donde se retrocedió 29 posiciones, este indicador ha estado registrando caídas desde 2016.

Tabla 3.15 Desempeños Logístico en República Dominicana

Indicadores	2016		2018		Variación	
	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje	Rank	Puntaje
Desempeño Logístico	91	2.63	87	2.66	▲ 4	▲ 1.21%
Aduanas	101	2.39	103	2.41	▼ -2	▲ 0.63%
Infraestructura	111	2.29	105	2.36	▲ 6	▲ 2.94%
Envíos Internacionales	87	2.67	77	2.77	▲ 10	▲ 3.75%
Competencia de Servicios Logísticos	79	2.68	108	2.44	▼ -29	▼ -8.90%
Seguimiento y Rastreo	88	2.63	65	2.97	▲ 23	▲ 13.11%
Puntualidad	93	3.06	101	2.98	▼ -8	▼ -2.59%

Fuente: Índice de Desempeño Logístico- Banco Mundial

Chile para el año 2018 se colocó a nivel regional como el mejor desempeño logístico ocupando la posición 34 de 160 países, subiendo 12 posiciones respecto al 2016, esta puntuación se vio evidenciada principalmente por el aumento en los indicadores Infraestructura (15.8%) y Competencia de Servicios Logísticos (5.1%). Chile se ubica en el primer lugar de la región como se indica en la tabla (3.14).

De esta forma podemos ver que los principales indicadores donde destaca nuestro país son: Precisión (3,8), Aduana (3,27) y Envíos internacionales (3,27). Por el otro lado, el peor indicador resultó ser Logística (3,13) pero con una puntuación muy cercano al resto de los indicadores. (Oficina de Productividad y Emprendimiento Nacional, 2019) En la tabla (3.16) indican la puntuación de los principales indicadores obtenidos en 2018.

Tabla 3.16 Puntuación obtenida por Chile en 2018

Indicador	Valor (máx. 5)
Aduana	3.27
Infraestructura	3.21
Envíos internacionales	3.27
Calidad logística y competencia	3.13
Rastreo y seguimiento	3.20
Precisión	3.80

Fuente: Índice de Desempeño Logístico- Banco Mundial

3.5 Actividad portuaria y movimiento del rendimiento TEU de la República

Dominicana y Chile

La actividad portuaria se llega a conocer cómo ranking portuario y es que este se encarga de estudiar dicho movimiento de carga en el que tiene cada puerto de los países establecidos. Asimismo, el TEU se conoce por sus siglas en inglés Twenty-Foot Equivalent Unit, es decir que se utiliza para una medida necesaria para el comercio internacional.

La Unidad que se encarga de los Servicios de Infraestructura de La Comisión Económica para América Latina y el Caribe todos los años elabora un ranking que muestra el resultado de todos los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región, en base a la información reunida directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos de cada país. En este caso esos datos fueron utilizados y se realizó una comparación solo de los países determinados (CEPAL, 2019)

Tabla 3.17 Movimiento portuario en TEU por puerto y zona portuaria

N°	Pais	Nombre del puerto y zona portuaria	Rendimiento (TEU) 2017	Rendimiento (TEU) 2018
10	Chile	San Antonio	1,296,890	1,660,832
13	República Dominicana	Caucedo	1,235,801	1,331,907
19	Chile	Valparaíso	1,073,734	903,296
28	Chile	Coronel	431,213	528,202
30	Chile	Talcahuano (incluye San Vicente)	516,449	486,568
32	República Dominicana	Rio Haina	488,963	479,531
40	Chile	Lirquen	311,072	320,404
46	Chile	Arica	238,018	236,890
49	Chile	Iquique	280,353	259,867
53	Chile	Puerto Angamos	158,347	163,540
67	Chile	Antofagasta	71,935	73,150
74	República Dominicana	Santo Domingo	53,488	45,514
77	República Dominicana	Puerto Plata	48,712	36,363
88	Chile	Punta Arenas	24,236	24,500
97	República Dominicana	Manzanillo	15,652	13,172
106	Chile	Chacabuco	3,900	3,020
112	Chile	Coquimbo	n.a.	1,200

Fuente: Elaboración propia en base a información de CEPAL (2018)

Este análisis muestra cómo Chile es el país en el que tiene más movimiento en el ámbito de contenedores comparado con la República Dominicana posicionándose en el puesto 13, del puerto de Caucedo. Es decir, el rendimiento que tienen algunos puertos tanto de República de Chile y de la República Dominicana y se ve reflejado la posición en que se encontró cada puerto. Asimismo, teniendo en cuenta que algunos puertos tanto el país de Chile como la República Dominicana obtuvieron mayores movimientos de cargas al año siguiente en el que llegaron a tener beneficios y subir de ranking.

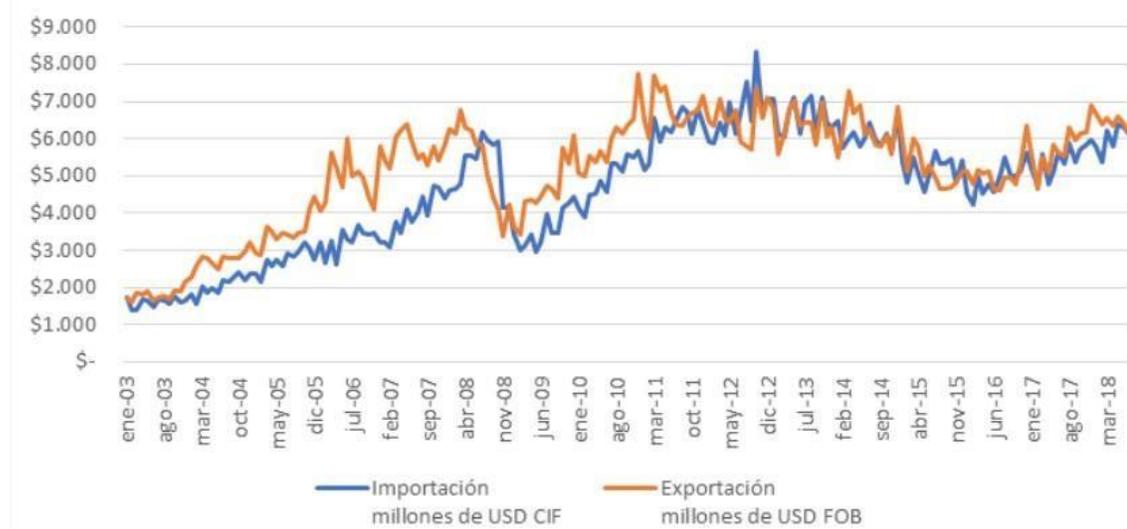
CAPÍTULO IV.

ANÁLISIS DE LOS DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES EN LA INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA EN EL COMERCIO DE CHILE Y LA REPÚBLICA DOMINICANA

4.1 Evolución del comercio internacional de Chile

La evolución del volumen transferido en el comercio exterior de Chile depende del nivel de la actividad económica interna del país (importaciones para el consumo e importaciones de insumos industriales) como también de la demanda de las actividades económicas internacional y competitividad que tienen los productos chilenos en la exportación. En la siguiente gráfica se muestra la evolución que ha tenido Chile en el comercio exterior entre los años 2003 a 2018.

Gráfico 4.1 Evolución de Comercio Internacional Chileno



Fuente: Banco Central

4.1.1 Niveles de eficiencia de los puertos de Chile

La estructura en la que se conforma el comercio exterior de Chile (en donde el 94% del comercio es por vía marítima) y de los demás países que se localizan en el cono sur, establece las rutas y las frecuencias de navegación de las líneas navieras hacia las costas de Chile, esto provoca una demanda para el uso de las terminales portuarias.

El intercambio de mercancía por los puertos de Chile ha estado en un crecimiento sostenible en las últimas décadas, de acuerdo con el crecimiento económico y el intercambio de mercancías, como consecuencia de la globalización y los acuerdos comerciales: desde el 2006 al 2017 la cantidad de carga movilizada en los contenedores está creciendo un 87%, por otra parte, la carga de graneles sólidos y líquidos ha aumentado en 60% y 20% en cada uno.

Las embarcaciones que arriban en los puertos de Chile tienen diferentes alternativas para el intercambio de mercancía, no están obligados a un puerto en específico. Teniendo en cuenta el origen y destino de las mercancías movilizadas, en general las naves (principalmente los portacontenedores) tienen diferentes alternativas por macrozonas geográficas, más que locales. En este sentido, podemos asumir que los puertos que se encuentran en el norte de Chile son alternativas aceptables para la definición de rutas; la macrozona central agrupa otro conjunto de opciones y en el caso de los puertos localizados más para el sur, estos corresponden con mercancía más específicas y representan volúmenes de transferencia más bajas.

4.1.2 Fortalezas y Desafíos que presentan los puertos en Chile

Para poder seguir avanzando, el sistema portuario nacional debe superar ciertas barreras. Entre ellas, la liberación del cabotaje, para permitir a las compañías extranjeras competir en el transporte de carga en los puertos chilenos. La Universidad Andrés Bello (UNAB) no es partidaria de liberarlo en el caso de cargas masivas, pero sí en aquellos contenedores que se ubican en tránsito, es decir, embarcaciones que cruzan por Chile pero que tienen como destino final otras naciones.

Se debe de considerar estos factores como tareas pendientes por resolver en el futuro, permitiría visualizarse a futuro con mejores perspectivas. Sobre todo, teniendo en cuenta que los puertos del futuro están apuntando a ser cada vez más grandes, con una mayor longitud y capacidad de carga, para ser capaces de contar con la capacidad suficiente para admitir buques cada vez de mayor envergadura. Otro desafío que tiene el país es la creación de una ventanilla única, en donde se haga todos los trámites documentales que exigen las autoridades. (Uribe, 2012)

Tabla 4.1 Fortalezas y Debilidades del Sistema Portuario de Chile

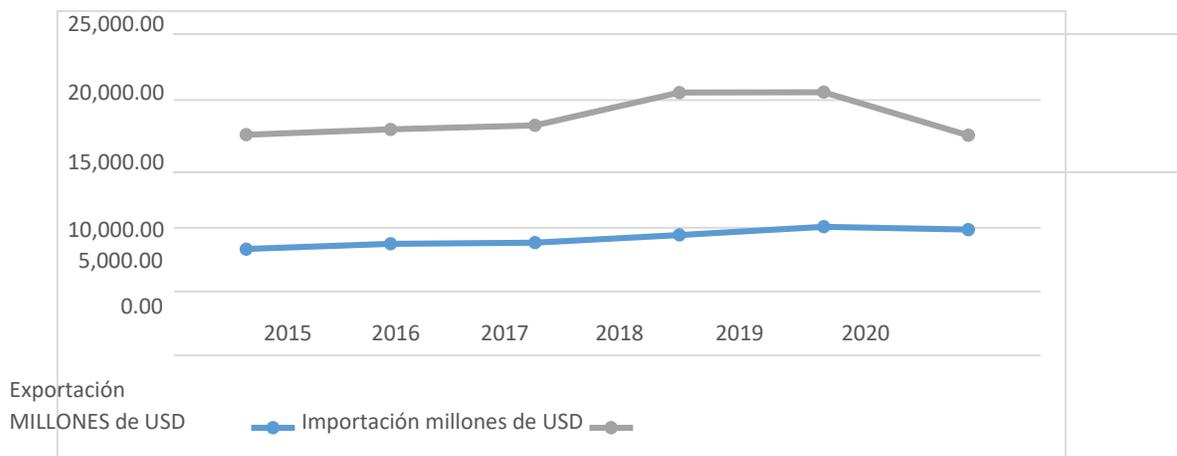
SISTEMA PORTUARIO DE CHILE	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
Capacidad de gestión	Modernizar los accesos viales y ferroviarios a los puertos estatales que están en funcionamiento y desarrollar estudios para los puertos privados de uso público.
Innovación de tecnología	Modernizar los accesos viales y ferroviarios a los puertos estatales que están en funcionamiento y desarrollar estudios para los puertos privados de uso público.
Chile tiene una posición ventajosa respecto a otros países de Latinoamérica en materia de calidad de infraestructura portuaria.	Agilizar las tarifas y pagos por los servicios marítimos y de uso de bienes comunes de los puertos.
Chile ocupó la posición 34 de 160 países en el Ranking General de Competitividad en el Caribe	Adquirir tecnología de punta que pueda satisfacer la demanda a nivel internacional para reducir los procesos de trámites y papeleos.
Vínculos de puertos con otras instituciones sociales	Abrir un proceso de discusión amplio y convergente orientado a concordar y luego promulgar un marco legal e institucional coherente para gestionar el uso de suelo del borde costero de Chile de un modo participativo y eficiente.
De servicios privado y públicos	
Costo de infraestructura portuaria	
Mano de obra cualificada	

Fuente: Elaboración propia

4.2 Evolución del comercio internacional de la Republica Dominicana

La evolución en el comercio exterior conlleva a tener un manejo con el volumen de buques que llega transitar en el que este aumenta la actividad económica del país tanto en exportaciones como en importaciones. A continuación, se presentará una gráfica en el que explicara la evolución que ha realizado la República Dominicana que presenta que tiene mayor importación con 17,243.54 millones de USD en el 2020, mientras que en exportación llego a tener 9,853.16 millones de USD en 2020

Grafica 4.2 Evolución del comercio internacional de la Rep. Dom. (2015-2020)



Fuente: Elaboración propia en base a información de la Dirección General de Aduanas

4.2.1 Niveles de eficiencia en los puertos de la Republica Dominicana

El transporte más importante en el sector económico es el marítimo, ya que este realiza exportaciones de productos a distintos países, así como la actividad minera y en el sector del turismo. Pero cabe destacar que el nivel de eficiencia en los puertos de la Republica Dominicana es muy bajo y es que existe un de obsolescencia de parte del gobierno, así como en el ámbito legal.

Además, en el mercado de servicios logístico no posee tampoco un nivel de eficiencia alto, esto llega a tener consecuencia en la tramitación aduanera, aunque Caucedo es el puerto en el que nos ofrece ventaja a la instauración de nuevas y actualizadas prácticas logísticas en el que el país tiene mitad de camino realizado ya que dispone de la faceta productiva. Teniendo presente que la República Dominicana es el país en el que llega a tener un 96% de comercio internacional en el sector marítimo.

4.2.2 Fortalezas y debilidades que presentan los puertos de la Republica Dominicana

Teniendo en cuenta las consideraciones de la Autoridad Portuaria Dominicana y la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), definiendo un foro de análisis, una plataforma para reflexionar sobre las mejoras que deben implementarse en el país para asegurar la eficiencia de las actividades comercial que tiene un gran impacto en nuestra economía. (Diario Libre, 2018)

Asimismo, fomentando una mejor infraestructura en el país o mejor manejo en una plataforma de reflexión que deben implementarse en el país y tener una eficiencia de una actividad comercial en el que se tendrá un gran impacto en nuestra economía. Por otro lado, teniendo presente que se debe llevar a cabo procesos aduanales y ser flexible al ofrecer esos servicios. A continuación, le presentaremos una tabla con las debilidades y fortalezas que presenta la Republica Dominicana en el sistema portuario.

Tabla 4.2 Fortalezas y debilidades del Sistema Portuario de la Republica Dominicana

SISTEMA PORTUARIO DE LA REPUBLICA DOMINICANA	
DEBILIDADES	FORTALEZAS
Modernizar los puertos para llegar a tener mejor conectividad	Buena posición geográfica
Manejo con la movilidad de los contenedores y buques	República Dominicana es un país adecuado para hacer negocios
Tener más tecnología en los puertos para obtener mayor calidad	Cuenta con un puerto con una tecnología avanzada llamada Caucedo
Ofrecer mejores cuotas	República Dominicana cuenta con alianzas estratégicas
Mejorar la gestión de Recurso Humanos	

Fuente: Elaboración propia

4.3 Valoración acerca de la evaluación de la infraestructura marítima

Una de las razones principales por los cuales se determina la ampliación de un puerto marítimo es la necesidad de aumentar la productividad, junto con aumentar la eficiencia de

toda la cadena logística y, por supuesto, incrementar la capacidad de transferencia de mercancías. Si América Latina quiere competir con los grandes puertos marítimos del mundo, deberá invertir y reducir. (Mundo Marítimo, 2013)

Para lograr aumentar la competitividad del país se realiza un planteamiento de estrategias en el que se dirija hacia la mejora de los servicios portuarios. Así que considerando dicha evaluación con respecto a la infraestructura marítima de la República Dominicana y de Chile cabe destacar que para llegar a obtener mayor puntaje en el comercio en el ámbito portuario la República Dominicana se debe desarrollar algunas estrategias que son las siguientes:

1. Tener una mayor calidad y eficiencia en la parte logística y competencia.
2. Mejoramiento en el manejo de Aduanas.
3. Innovación y modernización de los puertos.
4. Movilidad más ágil en los contenedores.
5. Incorporación de tecnologías en el que ayude al proceso.
6. Disminución en los costos

Teniendo en cuenta estos puntos la República Dominicana se podrá visualizar en un futuro como un país con una competencia elevada y destacarse en el índice con un desempeño logístico. Y teniendo un buen manejo tanto en la infraestructura como en el desempeño logístico. De este modo usar sus altos modelos en el que le permitirá prestar para tener conexiones con los puertos y que sean sumamente eficientes.

CONCLUSIÓN

El objetivo primordial de este proyecto de grado es evaluar las ventajas competitivas de la infraestructura marítima en el comercio de República de Chile y República Dominicana.

Por otra parte, esta evaluación pudo dar respuesta a los objetivos planteados, a continuación, se detallarán de manera individual:

En esta sección se captó que República de Chile es un país en el que tiene una gran cantidad de puertos y en el que ha ayudado con el crecimiento de su economía, utilizando una buena estrategia.

El segundo objetivo consistió en analizar el índice del desempeño logístico en el que se realizó una comparación tanto en el flujo de embarcaciones y en la competitividad. Chile se ha visto como un país de negocios el cual ha estado creciendo a través de los años, superando a la República Dominicana y tomando una alta posición de 33° en el ranking del desempeño logístico.

El tercer objetivo se basó en identificar los desafíos que representa la República Dominicana y Chile, y es que uno de los desafíos que presenta la República Dominicana es no tener una infraestructura moderna, y los movimientos de cargas suelen ser lento. En el caso de Chile no tiene el mismo inconveniente que tiene la República Dominicana, sino que el manejo del tráfico marítimo es complicado, asimismo el manejo de los trámites de documentos.

Y finalmente, basándonos en las investigaciones y en el resultado previo de las gráficas y tablas que se mostraron, se concluye que ambos países son sumamente beneficiosos. Pero, hay que destacar que Chile tiene un impacto sumamente eminente en la parte de la infraestructura marítima, en la gestión portuaria y en el manejo de la tecnología, en cambio a la República Dominicana debe de tomar ese ejemplo que brinda Chile para mejorar y nuestro índice en el desempeño logístico aumentaría.

RECOMENDACIONES

Los puertos son un factor clave para la economía mundial ya que la mayor parte del comercio internacional de un país se realiza por vía marítima. Es por esta razón que se necesita una gran inversión en la infraestructura portuaria ya que, si no se emplea los recursos necesarios, no se podrá lograr el desarrollo económico que un país necesita.

Hoy en día, la ubicación geográfica ya no supone un factor importante para la colocación de los puertos, es la capacidad de poder captar transbordos internacionales, el servicio rápido y eficiente y contar con una logística de mayor valor agregado a través de las áreas económicas integradas.

Para que la República Dominicana pueda incrementar el intercambio de bienes y servicios necesita dotarse de una infraestructura portuaria moderna y de calidad que pueda responder a unas mejores cuotas de efectividad, y una integración equitativa en condiciones con los competidores internacionales.

Como la República Dominicana es el único país que no tiene conexiones terrestres de Centroamérica, es por esta razón que es muy importante contar con la conectividad marítima con los países de Centroamérica, para poder ayudar a la integración de nuestros mercados con el comercio internacional.

La infraestructura portuaria que ofrece el país necesita ofrecer una logística portuaria que tenga la capacidad de trasladar las mercancías de manera más ágil y eficiente con el objetivo de satisfacer el aumento de la demanda de sus servicios, si se logra cumplir este

objetivo se podrá lograr una mejor posición frente a la competencia. Una infraestructura portuaria competente necesita:

- Una conectividad con otros puertos a nivel mundial a través de las distintas rutas comerciales.
- La ubicación ideal para la construcción de los puertos, entre otras características como: resguardo de las olas, buena profundidad, corrientes marinas, condición para el acceso logístico, y estar cerca de las zonas con más demandas de exportación e importación.
- Tener una eficiencia en las operaciones portuarias para dar respuesta al crecimiento de las operaciones contenerizadas.
- Un alto tiempo de detención de la carga en los puertos es usualmente un indicador de que no todo está bien en el puerto ya que esta debe de ser veloz.
- Es importante medir la productividad en los muelles para la transferencia de la mercancía manejada por el muelle.

BIBLIOGRAFIA

- Aduana. (20 de Agosto de 2020). *Importancia de los Puertos en el Comercio Exterior*. Recuperado el 1 de Marzo de 2021, de Eje del comercio exterior aduanas:
<http://aduanasrevista.mx/importancia-de-los-puertos-en-el-comercio-exterior/>
- Alfonso. (16 de 8 de 1995). *FUNDAMENTOS DE LA INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL Y LA MONOGRAFÍA*. Recuperado el 9 de 2 de 2021, de INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL:
<https://hopelchen.tecnm.mx/principal/sylabus/fpdb/recursos/r125656.PDF>
- ANRD. (s.f.). *Puerto de Puerto Plata*. Recuperado el 10 de marzo de 2021, de Asociación Navieros de la República Dominicana: <https://asociacionavieros.com/es/puertos/puerto-plata/>
- Autoridad Portuaria Dominicana. (2020). Recuperado el 27 de Enero de 2021, de <https://portuaria.gob.do/sistema-portuario-nacional/#:~:text=Rep%C3%ABblica%20Dominicana%2C%20por%20su%20condici%C3%B3n,de%20un%20sistema%20portuario%20%C3%B3ptimo.&text=El%20Sistema%20Portuario%20Nacional%20incluye%20tambi%C3%A9n%20terminales%20especiali>
- Autoridad Portuaria Dominicana. (2020). *Autoridad Portuaria Dominicana es el organismo regulador del Sistema Portuario Nacional*. Recuperado el 14 de 3 de 2021, de Autoridad Portuaria Dominicana: <https://portuaria.gob.do/sistema-portuario-nacional/>
- Benazar, R. S. (16 de 1 de 2016). *Globalización en los puertos comerciales*. Recuperado el 6 de 3 de 2021, de ELABORACIÓN DE UN MODELO ANALÍTICO QUE PERMITA RELACIONAR EL TRANSPORTE MARÍTIMO, LA GLOBALIZACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO. CASOS DE ESTUDIO: VENEZUELA, COLOMBIA, PERÚ Y BRASIL:
<file:///C:/Users/Paul%20RIVERA/Desktop/Monografico/TRSB1de1.pdf>
- BLOG PORTUARIO. (16 de 5 de 2016). *Landlord port (puerto propietario)*. Recuperado el 5 de 3 de 2021, de Tipos de administración portuaria:
<https://blogportuario.wordpress.com/2016/05/19/cuantos-tipos-de-administracion-portuaria-existen/>
- Boletín económico de ICE. (3 de 2 de 2002). *Tool port (puerto herramienta)*. Recuperado el 5 de 3 de 2021, de Economía marítima y tipologías portuarias:
file:///C:/Users/Paul%20RIVERA/Downloads/economia_maritima_y_tipologias_portuarias.pdf

- Bustillo, R. (2014). *Comercio Exterior*. Recuperado el 30 de Enero de 2021, de <https://web-argitalpena.adm.ehu.es/pdf/UWLGEC2831.pdf>
- CEPAL. (3 de 2 de 2014). *Desarrollo de los puertos para el transporte de mercancías*. Recuperado el 5 de 3 de 2021, de América Latina y el Caribe: Evolución del sistema portuario, 1997-2013: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/37284-america-latina-caribe-evolucion-sistema-portuario-1997-2013>
- CEPAL. (2 de Abril de 2019). *Informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe 2018*. Recuperado el 4 de Marzo de 2021, de <https://www.cepal.org/es/notas/informe-la-actividad-portuaria-america-latina-caribe-2018>
- Consejo Nacional de Competitividad. (16 de 7 de 2019). *Índice de conectividad marítima de República Dominicana*. Recuperado el 12 de 3 de 2021, de Índice de conectividad marítima: <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2019/08/Liner-Shipping-Connectivity-Index-2019-1.pdf>
- Consejo Nacional de Competitividad. (1 de 5 de 2019). *Índice de desempeño logístico de la República Dominicana*. Recuperado el 12 de 3 de 2021, de ndice de Desempeño Logístico 2018: <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2018/07/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2018-Final.pdf>
- Costa, C. (10 de 1 de 2006). *Clasificación funcional*. Recuperado el 3 de 3 de 2021, de Los puertos en el transporte marítimo: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>
- Costa, C. (7 de 1 de 2006). *Origen y evolución de los puertos marítimos*. Recuperado el 5 de 3 de 2021, de Los puertos en el transporte marítimo: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf?sequence=>
- Diario Libre. (29 de Julio de 2018). *Analizan desafíos de República Dominicana para fomentar comercio y competitividad*. Recuperado el 4 de Marzo de 2021, de Diario Libre: <https://www.diariolibre.com/economia/analizan-desafios-de-republica-dominicana-para-fomentar-comercio-y-competitividad-CB10449685>
- Dirección Nacional de Aduanas. (3 de 10 de 2019). *Exportación*. Recuperado el 2 de 25 de 2021, de Glosario:<https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/2638/8/innova.front/exportacion-definicion.html>
- Dirección Nacional de Aduanas. (2 de 10 de 2019). *Importación*. Recuperado el 25 de 2 de 2021, de Glosario: <https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/2670/8/innova.front/importacion-definicion.html>

- Egg, E. A. (7 de 4 de 1995). *Definiciones de Investigación con su autor*. Recuperado el 9 de 2 de 2021, de Webscolar: <https://www.webscolar.com/definiciones-de-investigacion-con-su-autor>
- EMPRESA INGESUR LTDA. (3 de 3 de 2015). *Terminal Marítimo Pecket*. Recuperado el 10 de 3 de 2021, de Terminal Marítimo Pecket: https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20170215/asocfile/20170215104000/12600_37.pdf
- Empresa Portuaria Arica. (25 de 8 de 2018). *Puerto Arica*. Recuperado el 9 de 3 de 2021, de INFRAESTRUCTURA: <http://puertoarica.cl/index.php/es/infraestructura/#sitio-al-servicio-del-peru>
- Empresa Portuaria Austral. (27 de 9 de 2015). *Puerto de Punta Arenas*. Recuperado el 10 de 3 de 2021, de Sistema Portuario: <https://www.epaustral.cl/sistema-portuario/>
- Espoz, J. (2015). *Infraestructura y equipamiento que garantizan servicios de primer nivel*. Recuperado el 31 de Enero de 2021, de Revista Negocios Globales: <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=2195&ni=puertos-de-chile-infraestructura-y-equipamiento-que-garantizan-servicios-de-primer-nivel>
- Gallegos, C. M. (2 de 11 de 2019). *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo*. Recuperado el 2 de 9 de 2021, de Las Tendencias del Transporte Marítimo y el Desarrollo Portuario en el Contexto del Comercio Mundial: <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/7001/02Jmmc02de12.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Gómez, M. (19 de 2 de 2018). *Globalización en el transporte marítimo*. Recuperado el 3 de 3 de 2021, de El transporte marítimo, vector de globalización: https://cronicaglobal.elespanol.com/pensamiento/transporte-maritimo-vector-globalizacion_121925_102.html#:~:text=Uno%20de%20los%20vectores%20que,componente%20del%20crecimiento%20econ%C3%B3mico%20mundial.&text=El%20transporte%20mar%C3%ADtimo%20permite%20des
- HIT. (2019). *Infraestructura*. Recuperado el 9 de Marzo de 2021, de Puerto rio haina: <https://hit.com.do/infraestructura-de-clase-mundial/>
- Icontainers. (2021). *Transporte marítimo internacional a República Dominicana*. Recuperado el 17 de 3 de 2021, de Icontainers: <https://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/republica-dominicana/>
- Isa, P. (27 de Diciembre de 2016). *RD debe explotar ubicación geoestratégica*. Recuperado el 28 de Febrero de 2021, de Observatorio Dominicano de Comercio Internacional: <https://odci.org.do/2016/12/rd-explotar-ubicacion-geoestrategica/>
- KANVEL. (24 de Enero de 2018). *Transporte de mercancías*. Recuperado el 11 de Marzo de 2021, de Características, ventajas y tipos de buques en el transporte marítimo de mercancías: <https://kanvel.com/transporte-maritimo-de-mercancias/>

- Khoury. (29 de julio de 2018). *Importancia del sector portuario como eje del desarrollo exportador*. Recuperado el 4 de Marzo de 2021, de Analizan desafíos de República Dominicana para fomentar comercio y competitividad: <https://www.diariolibre.com/economia/analizan-desafios-de-republica-dominicana-para-fomentar-comercio-y-competitividad-CB10449685>
- Lifeder. (10 de 2 de 2021). *Investigación descriptiva: características, técnicas, ejemplos*. Recuperado el 9 de 2 de 2021, de Lifeder: <https://www.lifeder.com/investigacion-descriptiva/>.
- Martner. (2010). Recuperado el 30 de Enero de 2021, de https://www.oas.org/cip/docs/areas_tecnicas/6_exelencia_gestion_port/3_ind_de_produc.pdf
- Mestre Alcover, A. (17 de 6 de 2019). *Importancia de los puertos para la facilitación del comercio internacional*. Recuperado el 12 de 3 de 2021, de Midiendo la conectividad portuaria para mejorar competitividad: el Índice de Conectividad Portuaria de Valenciaport: <https://unctad.org/es/node/2187>
- MOPTT. (17 de 5 de 2005). *Principales puertos de uso público*. Recuperado el 8 de 3 de 2021, de Sistema portuario nacional: https://www.mop.cl/CentrodeDocumentacion/Documents/Puertos%20y%20Aeropuertos/El_Sistema_Portuario_de_Chile_2005.pdf
- Mundo Marítimo. (4 de Noviembre de 2013). *La tarea pendiente en infraestructura portuaria*. Recuperado el 16 de Marzo de 2021, de Mundo Marítimo: <https://mundomaritimo.cl/noticias/la-tarea-pendiente-en-infraestructura-portuaria>
- MUSSO, E. (25 de 4 de 2012). *Puerto de servicio público*. Recuperado el 5 de 3 de 2021, de **MODELOS DE GESTIÓN PORTUARIA:** https://www.funcas.es/wp-content/uploads/Migracion/Articulos/FUNCAS_PEE/131art09.pdf
- Nanot, R. (13 de Mayo de 2020). *Internacionalmente*. Recuperado el 1 de Marzo de 2021, de ¿Qué es el comercio internacional? Definición e historia: <https://internacionalmente.com/comercio-internacional/#:~:text=La%20historia%20del%20comercio%20internacional,lo%20que%20les%20interesaba%20conseguir.>
- Oficina de Productividad y Emprendimiento Nacional. (5 de 4 de 2019). *Índice de desempeño logístico*. Recuperado el 12 de 3 de 2021, de Índice de Desempeño Logístico-Banco Mundial: <https://open.economia.cl/wp-content/uploads/2019/04/2019.05.04-Minuta-Logistic-Performance-Index-2018.pdf>
- OMC. (2013). *Facilitación del comercio*. Recuperado el 1 de Marzo de 2021, de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tradfa_s/tradfa_s.htm#V

- Opazo, M. (27 de 10 de 2006). *Comercio marítimo mundial*. Recuperado el 2 de 3 de 2021, de El Transporte Marítimo Mundial: <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=1390>
- Organización Marítima Internacional. (20 de 11 de 2015). *Comercio marítimo mundial*. Recuperado el 2 de 3 de 2021, de El transporte marítimo: indispensable para el mundo”, seleccionado como lema del Día marítimo mundial de 2016: <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Paginas/47-WMD-theme-2016-.aspx>
- Porter, M. (1980). *Competitive Strategy*. Recuperado el 30 de Enero de 2021, de <https://www.urp.edu.pe/pdf/id/6330/n/>
- Prosertek. (19 de 1 de 2017). *Origen y evolución de los puertos marítimos*. Recuperado el 5 de 3 de 2021, de Puertos marítimos: cómo han cambiado: <https://prosertek.com/es/blog/puertos-maritimos-cambiado/#:~:text=Los%20datos%20iniciales%20en%20torno,frente%20a%20la%20meteorolog%C3%ADa%20adversa.>
- PUERTO VENTANAS. (7 de 5 de 2015). *Puerto de Ventanas*. Recuperado el 9 de 3 de 2021, de UBICACIÓN PUERTO VENTANAS: <https://puertoventanas.cl/sistema-portuario/ubicacion-puerto-ventana/>
- Real Academia Española. (2014). Recuperado el 2 de febrero de 2021, de <https://dle.rae.es/infraestructura>
- Real Academia Española. (2014). Recuperado el 2 de Febrero de 2021, de <https://dle.rae.es/puerto>
- Sánchez, R. (21 de 9 de 2020). *Comercio marítimo mundial*. Recuperado el 2 de 3 de 2021, de LOGÍSTICA INTERNACIONAL POSPANDEMIA: ANÁLISIS DE LA INDUSTRIA AÉREA Y LA DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONTENEDORES: https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletin_maritimo_72_-_sept2020.pdf
- Sanchez, S. F. (4 de 7 de 2018). *Ubicación de la República Dominicana*. Recuperado el 12 de 3 de 2021, de VENTAJAS LOGISTICAS Y ESTRATEGICAS: http://www.cocatram.org.ni/repica/Repicas/40_Rd/Salvador%20Figueroa_Supermercado%20del%20Caribe.pdf
- Significados. (10 de 12 de 2019). *Significado de Investigación cualitativa*. Recuperado el 2 de 9 de 2021, de [significados.com: https://www.significados.com/investigacion-cualitativa/](https://www.significados.com/investigacion-cualitativa/)
- Stock logistic. (13 de 10 de 2020). *Private service port (Puertos privados)*. Recuperado el 5 de 3 de 2021, de LA GOBERNANZA DE LOS PUERTOS: <https://www.stocklogistic.com/la-gobernanza-de-los-puertos/>

- TCVAL. (29 de 8 de 2019). *Infraestructura*. Recuperado el 8 de 3 de 2021, de Terminal de Mercancía General: <https://www.tcval.cl/servicios/terminal-mercancia/>
- TPS Valparaíso. (16 de 7 de 2019). *Infraestructura*. Recuperado el 8 de 3 de 2021, de Nuestro Terminal: <https://www.tps.cl/tps/site/artic/20130814/pags/20130814172205.html>
- UNCTAD. (8 de 5 de 2006). *Clasificación en función del nivel de desarrollo de los servicios prestados*. Recuperado el 3 de 3 de 2021, de Puertos de Primera, Segunda y Tercera Generación: <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=1249&ni=puertos-de-primera-segunda-y-tercera-generacion>
- UNCTAD. (2010). Recuperado el 30 de Enero de 2021, de https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_es.pdf
- UNCTAD. (25 de 8 de 2012). *Globalización en el transporte marítimo*. Recuperado el 3 de 3 de 2021, de EL TRANSPORTE MARÍTIMO: https://unctad.org/es/system/files/official-document/rmt2011_sp.pdf
- UNCTAD. (2014). *La infraestructura y los servicios portuarios marítimos en el Caribe*. Recuperado el 8 de Marzo de 2021, de MEPYD: <https://mepyd.gob.do/mepyd/wp-content/uploads/archivos/libros/infraestructura-servicios-portuarios-maritimo-en-el-caribe.pdf>
- UNCTAD. (3 de 5 de 2019). *Industria marítima internacional*. Recuperado el 2 de 3 de 2021, de Informe sobre el transporte marítimo: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_es.pdf
- UPC. (2004). Recuperado el 30 de Enero de 2021, de <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/7001/02Jmmc02de12.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- Uribe, M. A. (Agosto de 2012). *Negocios Globales Logística*. Recuperado el 4 de Marzo de 2021, de Desafíos de los puertos de Chile: <http://www.emb.cl/negociosglobales/articulo.mvc?xid=38&tip=2&xit=desafios-de-los-puertos-de-chile-como-seguir-creciendo-y-proyectarse-a-largo-plazo>

ANEXOS

1. La selección del título y definición del tema de investigación

Objeto de estudio: Identificar los elementos claves que pueden colocar a la República Dominicana como competencia para el comercio con la infraestructura marítima junto con Chile.

Modelo o instrumento: Infraestructura Marítima

Campo de acción: Puertos de República Dominicana



VICERRECTORÍA ACADÉMICA DEPARTAMENTO CURSO MONOGRÁFICO

ANTEPROYECTO DE TRABAJO DE GRADO

Licenciatura en Negocios Internacionales

Título de la Monografía:

**EVALUACIÓN DE LAS VENTAJAS COMPETITIVAS DE LA
INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA EN EL COMERCIO DE LA REPÚBLICA
DE CHILE Y LA REPÚBLICA DOMINICANA.**

Sustentantes:

Paul Orlando Rivera Mella 2016-2925

Elianny Martínez Bencosme 2017-1093

**Distrito Nacional
2021**

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La infraestructura de los puertos comerciales representa un punto clave para el desarrollo de una nación. Esto supone una puerta al mundo para la importación y exportación de un sin número de bienes y servicios que contribuyen para el crecimiento económico de cada territorio.

Los cambios estructurales del comercio internacional y la evolución del transporte marítimo inciden directamente sobre el crecimiento y la expansión de los puertos. Por ello, es indispensable que se analicen estos aspectos, y sus recientes características, ya que brindan el marco de referencia bajo el que se vienen llevando a cabo las reformas portuarias en Chile y República Dominicana; y al mismo tiempo, porque constituyen determinantes de su futuro desarrollo. (Gallegos, 2019)

En el caso de República de Chile y República Dominicana existen datos y estudios sobre el manejo eficiente de sus infraestructuras la cual presentan diferentes ventajas competitivas en la correcta productividad de las operaciones en los muelles, depósitos, transporte terrestre y las conexiones y accesos terrestres que son factores importantes para el comercio. El crecimiento del comercio mundial y el movimiento de mercancías ha generado la necesidad de que cada país adapte sus infraestructuras marítimas para poder tener la capacidad de captar, concentrar, manejar y distribuir las mercancías a través de los océanos.

En este mismo sentido tanto Chile como República Dominicana cuentan con una amplia infraestructura marítima que está en constante crecimiento en diversos puertos, se

identificarán las ventajas competitivas y luego se realizará una comparación identificando los aspectos que más benefician con respecto al comercio, resaltando los puntos claves que cada país tiene y así poder determinar cuál es más competitivo.

OBJETIVOS

GENERAL Y ESPECIFICOS DE LA INVESTIGACIÓN OBJETIVO GENERAL

- Determinar las ventajas competitivas de la infraestructura marítima en el comercio de la República de Chile y la República Dominicana.

OBJETIVO ESPECÍFICO

- Analizar la infraestructura marítima de República de Chile y República Dominicana.
- Determinar los indicadores que representan el desarrollo portuario en los puertos.
- Determinar los desafíos que enfrenta cada país en el sector marítimo en el comercio exterior.
- Evaluar las regulaciones que establecen las condiciones que deben desarrollarse las actividades en los puertos.

JUSTIFICACIONES TEÓRICAS, METODOLOGÍA Y PRÁCTICA DE LA INVESTIGACIÓN

JUSTIFICACIÓN TEÓRICA

El comercio internacional está mostrando un gran dinamismo, los países cada vez más se encuentran inmerso en esta actividad, lo que ha generado la integración e interdependencia como consecuencia del intercambio internacional de bienes y servicios la cual el rol de los puertos y de las infraestructuras portuarias constituyen una parte fundamental para el intercambio comercial con el resto del mundo.

La actividad del sector marítimo representa una alternativa real para el crecimiento económico de las naciones ya que esta constituye actividades con el objetivo de facilitar y darle fluidez al tráfico portuario. En los últimos tiempos se han presentado profundas transformaciones en el transporte marítimo la cual la infraestructura en el sector marítimo de las naciones se debe de adaptar a los cambios de manera eficiente para ser competitivo a nivel internacional.

Esta investigación tendrá un enfoque significativo para saber respecto a la infraestructura en el que se representa en determinados países, teniendo el conocimiento previo de los desempeños que llegan a lograr con el movimiento de las mercancías en los puertos, la modernización en los elementos de cargas entre algunos otros factores en el cual sería de gran oportunidad para el sector portuario.

Chile se ha visto con un alto crecimiento en la modernización que ha establecido hoy en día basado en la infraestructura de los medios de transporte marítimo en el que ha

garantizado facilitar la recepción, despacho y manipulación de la carga a un costo razonable y efectivo. Teniendo claro el desempeño ha tenido Chile como país pudiéramos implementar dichas modernizaciones con el fin de obtener mayor actividad comercial en la parte económica. (Espoz, 2015)

Mientras que, la República Dominicana cuenta con una posición privilegiada ya que por su condición de isla y posición geográfica tiene la capacidad para el desarrollo de un sistema portuario óptimo en la que se pueda adaptar a las condiciones que demanda el comercio exterior con el desarrollo de la infraestructura. La localización en la que se encuentra el país, en el centro de El Caribe brinda una ventaja competitiva con respecto a sus competidores con la capacidad de incrementar el intercambio de bienes y servicios. (Autoridad Portuaria Dominicana, 2020)

La ventaja competitiva de cada país representa el grado de adaptación de la infraestructura para tener una mejor coordinación de las actividades portuarias para incentivar la atracción en el movimiento de tránsito de las importaciones y exportaciones con la ayuda de los avances tecnológicos y la eficiencia del flujo de carga respetando los más altos estándares y normas de calidad con el fin de ser competitivo a nivel mundial.

JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA

Para la elaboración de los objetivos de esta investigación, se ha desarrollado un proceso organizado y estructurado ya que se han utilizado técnicas de investigación cualitativas que es un método de estudio que se propone evaluar, ponderar e interpretar información obtenida a través de recursos como entrevistas, conversaciones, registros, memorias, entre otros, con el propósito de indagar en su significado profundo. (Significados, 2019)

La recolección de información ayudó a recoger los datos que han sido empleados, permitiendo profundizar y conocer las informaciones necesarias para comprender las ventajas competitivas de la infraestructura marítima en el comercio de Chile y República Dominicana.

JUSTIFICACIÓN PRÁCTICA

Este trabajo de investigación se basa en la necesidad de evaluar las ventajas competitivas de los puertos ya que son importantes interfaces dentro de la cadena de suministro que conectan el transporte marítimo y terrestre. El resultado de esta investigación basada en la comparación de la infraestructura marítima de Chile y República Dominicana permitirá, por ende, elaborar estrategias concretas que ayuden a comprender los aspectos favorables para su fortalecimiento y aspectos desfavorables para su corrección de cada país.

MARCO DE REFERENCIAS: TEÓRICO, CONCEPTUAL, ESPACIAL Y TEMPORAL

MARCO TEÓRICO

La UNCTAD ofrece la siguiente definición: Los puertos marítimos son interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. En suma, son áreas multifuncionales comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no solo infraestructura, superestructuras y equipamientos adecuados, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado y cualificado y con mano de obra motivada y entrenada. (UPC, 2004)

Según la Organización Marítima del Comercio OMC explica que el sector del transporte marítimo sigue siendo, de lejos, el primer modo de transporte de mercancías, ya que se utiliza para movilizar más del 90% de los productos en el comercio en todo el mundo. Esto refleja la importancia que tiene el sector marítimo para el intercambio y distribución de bienes y servicios a nivel global.

La actividad portuaria es copartícipe de la independencia económica de las naciones, y representa un factor estratégico en su comercio internacional al jugar un papel esencial en el tráfico exterior, siendo promotores del crecimiento de las áreas en las cuales están emplazados, promoviendo determinados tráficos, y generando ingresos para las arcas del Estado (UNCTAD, 2010)

De tal manera, para la Comisión Económica para América Latina (2014), el carácter periférico en el comercio marítimo no se debe principalmente a la distancia geográfica, sino más bien a cuestiones económicas relativas a la conectividad y a las estructuras de mercado. Actualmente los puertos marítimos deben superar desafíos económicos, ambientales y sociales, entre otros el volumen creciente del tráfico y su concentración, debido al tamaño cada vez mayor de los buques. Otro de los aspectos que más afectan a los puertos marítimos son los costos de adaptación e infraestructuras de su zona de influencia como consecuencia de la constante y rápida evolución de su mercado.

Por otra parte, se señala que la industria marítima ha registrado cambios fundamentales tales como: el gigantismo de los buques portacontenedores y la concentración de operadores con el objetivo de obtener economías de escala. De esta manera, el uso intensivo del contenedor ha modificado drásticamente la estructura y el diseño de las instalaciones de los puertos marítimos alrededor del mundo (Martner, 2010).

La importancia estratégica de los puertos a nivel mundial se observa no sólo porque 70% del comercio es realizado por vía marítima, asimismo por el potencial que representa la movilización y almacenaje de mercancías, en una economía globalizada, actividad que ha permitido a naciones como Singapur y Corea del Sur, convertirse en potencias económicas en el sureste asiático. (Pérez, 1995).

MARCO CONCEPTUAL

1. **Infraestructura:** Obra subterránea o estructura que sirve de base de sustentación a otra. (Real Academia Española, 2014)
2. **Ventajas competitivas:** como las acciones ofensivas o defensivas de una empresa para crear una posición defendible dentro de una industria, acciones que eran la respuesta a las cinco fuerzas competitivas que el autor indicó como determinantes de la naturaleza y el grado de competencia que rodeaba a una empresa y que, como resultado, buscaba obtener un importante rendimiento sobre la inversión. (Porter, 1980)
3. **Comercio exterior:** el denominado comercio internacional o comercio exterior consiste en un intercambio ordinario, generalmente de productos a cambio de dinero, con la característica diferencial de que para poder realizar el intercambio se ha de atravesar una “frontera” (Bustillo, 2014)
4. **Puertos:** lugar en la costa o en las orillas de un río que, por sus características, naturales o artificiales, sirve para que las embarcaciones realicen operaciones de carga y descarga, embarque y desembarco. (Real Academia Española, 2014)
5. **Importación:** La importación consiste en la introducción a plaza para el consumo de mercaderías procedentes del exterior del territorio aduanero nacional, sujetas al pago de tributos o al amparo de las franquicias correspondientes. (Dirección Nacional de Aduanas, 2019)
6. **Exportación:** La exportación consiste en la salida de plaza, para ser consumidas en el exterior del territorio aduanero nacional de mercaderías nacionales o nacionalizadas,

sujeta al pago de tributos o al amparo de las franquicias correspondientes.
(Dirección Nacional de Aduanas, 2019)

MARCO TEMPORAL

Los datos que serán considerados para la realización del trabajo de investigación propuesto serán enmarcados dentro del periodo 2020-2021.

MARCO ESPACIAL

La investigación será realizada en el marco de la infraestructura marítima en el comercio de Chile y República Dominicana.

ASPECTOS METODOLÓGICOS

TIPO DE INVESTIGACIÓN

La investigación es el proceso que, utilizando el método científico, permite obtener nuevos conocimientos en el campo de la realidad social (investigación pura) o bien estudiar una situación para diagnosticar necesidades y problemas a efectos de aplicar los conocimientos con fines prácticos. (WEBSCOLAR & Egg, 1995)

La investigación que se llevará a cabo tomando en consideración los objetivos establecidos en este estudio cumple con las características de una investigación documental, la investigación documental es un procedimiento científico, un proceso sistemático de indagación, recolección, organización, análisis e interpretación de información o datos en torno a un determinado tema. Al igual que otros tipos de investigación, este es conducente a la construcción de conocimientos. (Alfonso, 1995)

También se desarrolla una investigación descriptiva ya que, es un tipo de investigación que se encarga de describir la población, situación o fenómeno alrededor del cual se centra su estudio. (Lifeder, 2021) esto nos permitió describir las cualidades que tiene la infraestructura marítima de ambos países estudiados.

Ambas investigaciones se estudiaron con los métodos cuantitativo y cualitativo con el propósito de comprender las informaciones recopiladas en el desarrollo de esta investigación y establecer las estrategias que nos permitan lograr los objetivos propuestos.

PALABRAS CLAVES

- 1. Infraestructura marítima:** son aquellos que conectan el transporte marítimo con lo terrestre para hacer distribuciones de carga de mercancías.
- 2. Flota:** conjunto de barcos mercantes de un país, de una compañía de navegación o de una línea marítima.
- 3. APORDOM:** es la entidad u organización en el que se encarga de regular, administrar y fiscalizar el sistema portuario de la República Dominicana, cumpliendo con las normas establecidas tanto nacional como internacional.
- 4. Comercio exterior:** se encarga del movimiento de los bienes y servicios a través de distintos países.
- 5. Globalización:** son aquellas que se encargan de interconectar los países tanto en el aspectos social, económico, tecnológico y político.