



Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales
Escuela de Mercadotecnia

**“Los Costos Logísticos del Transporte de carga
Terrestre en la República Dominicana y su impacto
en la Competitividad Internacional.” 2013**

Sustentante:

Eric E. De León Morillo 2010-1794

Asesor:

Ransis García Sabater

Monografía para Optar por el Título de:
Licenciatura en Negocios Internacionales

Distrito Nacional, República Dominicana
Agosto, 2014

**“Los Costos Logísticos del Transporte de
carga Terrestre en la República Dominicana
y su impacto en la Competitividad
Internacional.” 2013**

INDICE

DEDICATORIAS	i
AGRADECIMIENTOS	ii
RESUMEN EJECUTIVO	iii
INTRODUCCIÓN.....	1

CAPÍTULO 1 LOGÍSTICA Y CADENA DE SUMINISTRO.

1.1 Definición de Logística.	2
1.2 Actividades de la Logística.....	4
1.3 Inventario	9
1.4 Sistema de Almacenamiento.....	11
1.5 Logística Internacional	11

CAPITULO 2 ASPECTOS DEL TRANSPORTE DE CARGA

2.1 La Gestión del Transporte:.....	15
2.2 Impacto del transporte en las economías:	15
2.3 Servicios de transporte:	16
2.4 Modalidades del transporte de carga	17
2.5 Aspectos relativos al precio	18
2.6 Tiempo en tránsito y variabilidad.....	19
2.7 Costos del transporte de carga:	19

CAPÍTULO 3 TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN LA REPÚBLICA DOMINICANA

3.1 Generalidades.....	23
3.2 Infraestructura del transporte de carga en R. D.	25
3.3 Gestión del transporte de carga terrestre en R. D.....	26
3.4 Actores del Transporte de carga en la República Dominicana	27

3.5	Costos de capital.....	30
3.6	Costos operativos	30
3.7	Transporte de carga desde almacén a puerto.....	30

CAPÍTULO 4 COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE DE CARGA

4.1	Antecedentes	33
4.2	Generalidades.....	34
4.3	Competencia del sector transporte:	34
4.4	Competitividad en la tarifas de Carga	35
4.5	Influencia de los sindicatos en el establecimiento de tarifas de carga. ...	36
4.6	Posición del sector empresarial ante el transporte de carga terrestre. ...	37

CAPITULO 5 ANALISIS DE LOS DE RESULTADOS

5.1	Principales hallazgos de la Investigación	39
5.2	Análisis de la Entrevista	41

CONCLUSIÓN	46
-------------------------	-----------

RECOMENDACIONES	47
------------------------------	-----------

REFERENCIAS DE INFORMACIONES	48
---	-----------

ANEXO

DEDICATORIAS

En primer orden le dedico este trabajo al Todopoderoso Dios, Rey de Reyes y Señor de Señores, porque sin él no hubiera sido posible nada en mi vida. Gracias Dios mío por darme la vida y permitir que logre mis metas día a día.

A mis queridos padres: Teodora Morillo Pérez y Rafael Emilio De León Marchena, gracias por su apoyo durante todo mi vida, porque me han dado lo que han podido y me han hecho un hombre de bien. Gracias por todos sus esfuerzos para que pudiera estudiar y lograr mis objetivos

A mis hermanas: Carol Stephanie De León Morillo y Massiel de León Morillo, porque también son parte muy importante de este logro que estoy teniendo, gracias por todo.

A mis sobrinos: Luis Adriel y Marcos David, gracias por ser parte de mi vida y darme alegría cada día, este logro también se lo dedico a ustedes.

Eric Emmanuel De León Morillo

AGRADECIMIENTOS

Hoy le agradezco a Dios por permitir que llegara este día en el que finalmente cumpla mi meta y me convierto en un profesional, a todos los profesores que pusieron su granito de arena en contribuir a formarme en esta carrera tan hermosa, y a todos mis compañeros de clase que se embarcaron en esta aventura junto conmigo. Gracias a todos

A mi querida Alma Mater, La Universidad APEC, y a su equipo de formadores por permitirme estar en su seno durante todo el trascurso de mi carrera, gracias por el esfuerzo para hacer de nuestro recinto un lugar mejor para todos, y con mayor reconocimiento nacional e internacional.

A mi brillante asesor, el profesor Ransis García Sabater, por su gran desempeño como docente, por sus grandes conocimientos en materia de Comercio y Negocios Internacionales, por su paciencia, pasión, dedicación y amor al arte de enseñar. Gracias por brindarnos sus conocimientos e inspirarnos a ser grandes expertos en Negocios Internacionales.

Eric Emmanuel De León Morillo

RESUMEN EJECUTIVO

El objetivo del presente trabajo, fue analizar como inciden los costos logísticos del transporte de carga terrestre en la competitividad internacional de la República Dominicana, siendo este tema un punto crucial de la cadena logística, pues el costo del transporte afecta directamente el precio final del producto. Para el logro de los objetivos, recabamos informaciones relevantes de aquellas variables que inciden en la competitividad del sector transporte de carga en sentido general, y desde el punto de vista de la República Dominicana.

La investigación arrojó que en la República Dominicana, no existe ninguna institución, ni legislación que regule el transporte de carga terrestre, siendo los sindicatos afiliados a la FENATRADO, los que imponen las reglas del juego, por medio de acciones monopólicas.

En la conclusión enfatizamos la importancia que devengan los costos logísticos del transporte para lograr una mayor competitividad, y como las prácticas monopólicas imposibilitan que esto se logre.

En las recomendaciones propusimos que se cree una institución gubernamental, que sea la encargada de establecer las tarifas y gestionar el transporte de carga en sentido general. Así como la importancia de que por medio de seminarios y exposiciones se informe a los entes interesados la importancia de una libre competencia.

INTRODUCCIÓN

En un mundo tan globalizado, donde la competitividad de los países se hace más necesaria que nunca, es preciso que las economías tengan una gestión logística eficiente que les permita obtener ventajas para poder hacer frente a esta gran competencia global

Uno de los aspectos más significativos en la cadena logística, es el factor transporte, ya que los costos del transporte ejercen una gran influencia en los precios de venta de los productos, así como en los precios de las materias primas y bienes terminados. Esto a la larga incide en la competitividad internacional de la producción doméstica.

En este trabajo se presentara un panorama general, sobre los diversos aspectos que inciden en el costo del transporte de carga terrestre en la República Dominicana, para analizar cómo estos inciden en la competitividad del país.

El contenido de los capítulos es como sigue:

En el capítulo 1, se abordarán diferentes conceptos relacionados con la logística en los negocios, las actividades propias de la logística, y otros factores relevantes.

En el Capítulo 2, se abordará el tema del transporte de carga terrestre, que es el objeto central de este estudio, así como las diversas variables que inciden en la gestión logística de este medio de transporte, en materia de costos, etc.

En el capítulo 3, se abordará el transporte de carga terrestre pero esta vez desde la perspectiva de la República Dominicana, veremos aspectos importantes sobre las diferentes vertientes que inciden en la gestión logística del transporte de carga terrestre.

En el capítulo 4, se abordará la competitividad del transporte de carga terrestre, veremos antecedentes de este, la competitividad del sector, la influencia de los sindicatos y la posición del empresariado de la República Dominicana.

En el capítulo 5, se presentará el análisis de los resultados obtenidos con la investigación objeto de estudio.

CAPÍTULO I.
LOGÍSTICA Y CADENA DE SUMINISTRO.

1.1 Definición de Logística.

La logística es la parte del proceso de la cadena de suministros que planea, lleva a cabo y controla el flujo y almacenamiento eficientes y efectivos de bienes y servicios, así como de la información relacionada, desde el punto de origen hasta el punto de consumo, con el fin de satisfacer los requerimientos de los clientes. (Consejo de dirección logística)

Según expresa Kirchner A. E. (2004)

La logística Comprende el transporte o flete, la entrega de la mercancía en el lugar convenido, la obtención del seguro, cuando este aplica y el manejo de crédito, cuando aplique, y la cobranza respectiva. La mercancía a exportar normalmente requiere ser estibada en una forma especial para evitar que se dañe en el largo trayecto y con la serie de maniobras por las que tiene que pasar desde el lugar de origen hasta el destino. En el ámbito de las exportaciones la logística es algo más compleja debido a la necesidad de que la mercancía salga del país e ingrese a otro, para lo que se requiere el conocimiento y la autorización.

La cadena de suministros es un término que ha tomado auge en los últimos años, esta engloba de manera más detallada la esencia pura de la logística. El manejo de la cadena de suministros hace referencia a las interacciones de la logística que tienen lugar entre las funciones del marketing, logística y producción que se llevan a cabo dentro de una empresa.

Según expresa Ballou (2004a)

La administración de la Cadena de Suministros (SC, por sus siglas en inglés) abarca todas las actividades relacionadas con el flujo y transformación de bienes, desde la etapa de materia prima (extracción) hasta el usuario final, así como los flujos de información relacionados. Los materiales y la información fluyen en sentido ascendente y descendente en la cadena de suministros (pág.5).

Ampliando la definición anterior Ballou (2004b) nos dice

Logística y cadena de suministros es un conjunto de actividades funcionales (transporte, control de inventarios, etc.) que se repiten muchas veces a lo largo del canal de flujo, mediante las cuales la materia prima se convierte en productos terminados y se añade valor para el consumidor. Dado que las fuentes de materias primas, las fábricas y los puntos de venta normalmente no están ubicados en los mismos lugares y el canal de flujo representa una secuencia de pasos de manufactura, las actividades de logística se repiten muchas veces antes de que un producto llegue a su lugar de mercado (pág. 7).

En los negocios internacionales la logística juega un papel fundamental, ya que una debida gestión de esta puede ser la diferencia entre una empresa u otra, en lo que a competitividad se refiere. Pues esta entre otras cosas incide en la distribución eficiente de los productos o servicios que brinda una empresa, a un menor costo. Es precisamente el factor costo el que dará una ventaja

competitiva, ya que la clave está en la reducción de errores y el mejoramiento de los procesos productivos, con esto se reducen los costos y esa reducción dará como resultado que las empresas puedan bajar el precio de sus productos, mejorar las utilidades de la empresa, mejorar el acabado del producto, así como mejorar el modo de entrega.

1.2 Actividades de la Logística.

En la gestión logística entran en juego una serie de actividades, las cuales pueden variar de empresa a empresa, dependiendo del enfoque que tengan, es decir, su cultura organizacional. Los componentes más comunes de un sistema de logística son: Servicio al cliente, pronósticos de la demanda, comunicaciones de distribución, control de inventarios, manejo de materiales (stock), el apoyo de partes, el procesamiento de pedidos, la selección de la ubicación de fábricas y el almacenaje, compras, el embalaje, la gestión de bienes devueltos, eliminación de mercaderías y desperdicios, tráfico y transportación, almacenamiento y provisión.

Dentro de las actividades que son de primer orden en la gestión logística podemos detallar las siguientes:

- **Servicio al cliente:** Dentro de este los puntos más importantes a tratar son: determinar cuáles son las necesidades y requerimientos del cliente, determinar la respuesta del cliente al servicio brindado, y fijar los niveles de servicio al cliente.

- **Transporte:** Es necesario determinar cuál será el medio de transporte a utilizar, así como el servicio de transporte, la consolidación del flete, las rutas del transportista, programación de los vehículos, la selección del equipo, el procesamiento de quejas y la auditoría de las tarifas.
- **Gestión de inventarios:** Dentro de esta es necesario determinar: las políticas de almacenamiento de materias primas y bienes terminados, la estimación de ventas en el corto plazo, la mezcla de producto en los centros de aprovisionamiento, el número y tamaño de los centros de almacenamiento, y evaluar cuál será la estrategia o el esquema de comercialización, ya sea por medio del sistema push o pull.
- **Manejo de los flujos de información y procesamiento de pedidos:** Dentro de este se deben determinar los procedimientos de la interfaz de pedidos, el método de transmisión de información y las reglas de pedido.

Dentro de las actividades consideradas de apoyo en la gestión logística se enlistan:

- **Almacenamiento:** En este se determinan los espacios requeridos, la distribución de las existencias y punto de descarga, la conformación del almacén y la colocación del stock o las existencias.
- **Manipulación de materiales:** En este punto se selecciona el equipo, las políticas de reemplazo de estos, los procedimientos de levantamiento de pedidos, el mantenimiento y la recuperación de las existencias.

- **Compras:** En la gestión de compras, determina cuál será la fuente de suministros, el momento óptimo en el que se debe comprar y en cuales cantidades.
- **Embalaje:** Para asegurar una debida protección del producto, se debe procurar que el mismo esté protegido de la manera más adecuada, para así evitar perdida o daños en el manejo y almacenaje.
- **Sinergia entre producción y operaciones:** Una debida cooperación entre estos dos departamentos, debe traducirse en un control más riguroso en las cantidades adicionales, así como la secuencia y rendimiento del tiempo de producción, sin olvidar la programación de suministros para producción y operaciones.
- **Gestión de la información:** En la gestión de información entra el juego una debida recopilación, almacenamiento y manipulación de la información, análisis de datos y los procedimientos de control.

Las actividades clave y de apoyo a pesar de estar separadas por orden de importancia, en general muchas de estas tendrán lugar en todos los canales de la logística, esto dependiendo de varios factores como el tipo de empresa y las circunstancias que se susciten.

Dentro de la gestión logística, las actividades claves están en el punto más crítico, ya que estas son esenciales para una efectiva coordinación y para la ejecución de las tareas logísticas. También es importante destacar que estas

actividades son las que más contribuyen al aumento de los costos logísticos totales.

Los estándares del servicio al cliente establecen el nivel de rendimiento y el grado de rapidez al cual responde el sistema logístico. Los costos logísticos a su vez se incrementan dependiendo de la proporción al nivel del servicio brindado, de manera que la fijación de los estándares del servicio afecta los costos de la logística, por lo que es necesario evaluar cuál será el nivel de los requerimientos del servicio al cliente, pues fijar requerimientos muy elevados puede forzar los costos de la logística a niveles muy altos.

Otro factor de suma importancia es el transporte, así como el mantenimiento de inventarios, ya que estas dos actividades son las que más costos logísticos generan. Estas actividades de forma separada representan entre un 50 y 66% de los costos logísticos totales. El transporte añade el valor de lugar a los productos y servicios, mientras que el mantenimiento de inventarios les añade el valor de tiempo. Los inventarios son prioritarios para la dirección logística, ya que no es posible o no es muy práctico proporcionar producción inmediata o asegurar tiempos de entrega a los clientes.

El procesamiento de pedidos es la actividad final y aunque sus costos son menores en comparación con los costos del transporte y el mantenimiento de inventarios, este juega un papel importante cuando se determina el tiempo total

que se requiere para que un cliente reciba los bienes o servicios. Esta actividad da como resultado el movimiento del producto y la entrega del servicio.

Las actividades de apoyo aunque son consideradas como una contribución a la misión logística, pueden sin embargo llegar a ser tan importantes como las actividades clave. Dependiendo de qué actividad realice la empresa, una o más de las actividades de apoyo tendrán o no lugar en estas. Por ejemplo productos como automóviles terminados, no requerirán de la protección por clima o la seguridad de un almacén, sin embargo productos cuyo movimiento se detiene temporalmente, si conllevaran actividades de almacenamiento y manejo de materiales.

El embalaje de protección es una actividad que va en consonancia con el transporte y el manteniendo de inventarios, así como al almacenamiento y al manejo de materiales, ya que de este depende que estas actividades antes mencionadas se lleven a cabo.

Durante mucho tiempo se ha debatido y se han hecho innumerables estudios para determinar la incidencia de los costos logísticos en las diversas economías y para las empresas en general. Según estimaciones del Fondo Monetario Internacional (FMI), los costos logísticos en promedio representan el 12% del producto nacional bruto mundial. Los costos logísticos para la mayoría de las empresas, están detrás de los costos de compra, los cuales representan de un 50 a 60% de las ventas para una empresa de manufactura promedio. La

logística añade valor en la medida en que las empresas van minimizando los costos y pasando los beneficios a los consumidores, que podrán comprar a un menor precio, y a los accionistas que obtendrán mayores utilidades.

En la actualidad la logística es más que tener el producto en el tiempo indicado, lugar indicado y al menor costo, pues hoy día el servicio al cliente representa una gran parte en la gestión de la logística. Hoy día los clientes esperan una respuesta inmediata a sus requerimientos y en la entrega de sus pedidos, además de que exista un vasto inventario de estos.

La tendencia que está primando en las empresas de los diversos mercados, es la de desarrollar estrategias con una visión global, ya que se están enfocando en diseñar productos y servicios para un mercado global. Estas entre otras cosas buscan ser más competitivas para hacer frente a la gran competencia global, por lo que se enfocan en buscar lugares donde puedan producir sus productos a un menor costo y donde la materia prima, los componentes y la mano de obra generen menor costo.

1.3 Inventario

La gestión de inventarios, es uno de los componentes más importantes de la cadena logística, por lo que estamos de acuerdo que "Los inventarios son acumulaciones de materias primas, provisiones, componentes, trabajo en

proceso y productos terminados que aparecen en numerosos puntos a lo largo del canal de producción y de logística de una empresa." (Ballou, 2004c)

La gestión de inventario, puede estar presente en cualquier lugar, como en un almacén, patio, rincones de una tienda, equipos de transporte etc. La disponibilidad de estos tipos de inventarios, puede conllevar a que sus costos se incrementen entre un 20 y 40% de su valor, en un año. En la actualidad las empresas han adoptado el sistema justo a tiempo (Just In Time), como estrategia para lograr una gestión más eficiente y eficaz. Esto no es más que la compresión del tiempo, y la respuesta inmediata.

Los inventarios están presentes en los canales de suministros por varias razones, entre las que se destaca el servicio al cliente. Los clientes en la actualidad esperan respuestas más rápidas y una gestión logística más enfocada en sus requerimientos. Los inventarios suministran ese nivel de disponibilidad de un producto o servicio, y si este se localiza cerca de los clientes, puede conllevar a una mayor satisfacción de estos. En la medida en que una empresa posea un vasto inventario para los clientes, esto traerá beneficios en lo referente al mantenimiento de las ventas, y su posible aumento.

Los inventarios del transporte implican una adecuada descripción de los servicios que se ofrecen en el transporte, de las instalaciones disponibles y su condición, así como la localización de rutas, los horarios, el mantenimiento y los

costos de operación. Otro factor es la capacidad y el tráfico existente, junto con los volúmenes la velocidad del sistema, las demoras, y los equipos existentes.

1.4 Sistema de Almacenamiento

El almacenamiento integra todas las actividades necesarias para guardar y mantener los productos desde su fabricación hasta que estos salen del almacén. El almacenamiento es una actividad necesaria para las empresas, ya que es conveniente que estas tengan una disponibilidad de productos para los posibles requerimientos de los clientes, pues la demanda no se puede pronosticar con exactitud.

En el sistema de almacenamiento se pueden identificar dos funciones básicas que son: la posesión y la manipulación de materiales. Estas funciones se muestran cuando se rastrea el flujo de productos a través de un almacén de distribución. El manejo de materiales se refiere a la gestión de carga y descarga, así como al traslado del producto hacia los diversos lugares del almacén. En el almacenaje se eligen diferentes ubicaciones, así como diferentes periodos de tiempo, esto de acuerdo al propósito del almacén.

1.5 Logística Internacional

La Logística Internacional, consiste en todas aquellas operaciones que entran en juego para lograr el traslado físico de un producto, desde el local del exportador, hasta el local del importador.

Según expresan Barahona & Guevara (2006)

El estudio de los procesos logísticos en el comercio internacional ha dado lugar a la logística internacional. Estos procesos se han venido sofisticando conforme el comercio internacional se expande y se vuelve más complejo. Como resultado, se ha diversificado y especializado la gama de empresas dedicadas a brindar servicios especializados en este campo, a aquellas empresas que no tienen su operación logística propia (pág.3).

La logística internacional tiene diferentes focos que son:

- El producto
- La función
- El mercado
- La información sobre la carga.

En la gestión de la logística internacional, entran en juego una serie de actores dentro de los que se mencionan:

- **Los consolidadores de carga:** Estas son empresas que se especializan en brindar servicios de acomodo y envío de las cargas a los importadores cuya carga no llena un contenedor completo. Estos servicios se utilizan cuando una la empresa exportadora no está en la capacidad de llenar un contenedor completo con su mercancía, por lo que los consolidadores de carga colocan diferentes mercancías en un mismo contenedor, a fin de llenar el mismo.

- **Transportistas internacionales:** Están formados por las empresas de transporte aéreo, marítimo y terrestre.
- **Agentes de aduanas:** Son los representantes ante las aduanas de los propietarios de la carga importada, y hacen todos los trámites necesarios para que las aduanas autoricen la entrada de las mercancías.

CAPITULO II.

ASPECTOS DEL TRANSPORTE DE CARGA.

2.1 La Gestión del Transporte:

La gestión del transporte tiene la función de coordinar todas las actividades que están relacionadas directa e indirectamente con la necesidad de colocar los productos en los puntos de destino.

Según expresa Tejero (2007)

En un sentido amplio, definiremos el transporte como toda actividad encaminada a trasladar el producto desde su punto de origen (almacenamiento) hasta el lugar de destino; obviamente, es una función de extrema importancia dentro del mundo de la distribución, ya que en ella están involucrados aspectos básicos de la calidad del servicio, costos e inversiones de capital (pág.239).

2.2 Impacto del transporte en las economías:

Los costos del transporte, afectan, la dirección y el desarrollo del comercio Internacional, estos costos incrementan la diferencia entre los precios de origen y destino, de modo que cuando estos aumentan se disminuye el volumen del comercio.

Las economías que cuentan con una gestión logística eficiente del transporte de carga, por lo general suelen tener mejores oportunidades para desarrollarse, a diferencia de las economías que sufren de sistemas de transporte ineficaces.

En la medida en que los sistemas de transporte de carga operan de forma eficiente, surgen oportunidades en el plano socioeconómico, así como beneficios

positivos, dentro de los que se engloban: mejor acceso a los diversos mercados, ahorro del factor tiempo, reducción en los costos, nuevas ofertas de empleo, inversiones e ingresos adicionales. Sin embargo, cuando los sistemas de transporte de carga son deficientes en términos de capacidad o fiabilidad, pueden generar grandes costos económicos, como la reducción o pérdida de oportunidades, menor variedad y aumento en los precios de los bienes y servicios, desempleo, falta de inversiones y menores ingresos. (Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD))

2.3 Servicios de transporte:

El transporte como se mencionó anteriormente, representa el foco más crítico en la gestión logística, ya que este es el que genera los mayores costos a la misma. En sentido general el movimiento de carga absorbe entre uno y dos tercios del costo total de la logística, es por esto que el encargado de gestionarla logística debe estar consciente de la importancia del transporte de cuáles serán los medios utilizados, dependiendo de qué actividad realice la empresa.

El servicio de transporte no es más que un conjunto de características de desempeño que se obtienen a un precio determinado. Las empresas tienen a su disposición una amplia gama de servicios de transporte que giran en torno a 5 modalidades que son: Transporte marítimo, ferroviario, por camión, aéreo y por ductos o conducto directo. Estas 5 modalidades pueden utilizarse de forma combinada, dependiendo de cuál es la necesidad de la empresa.

A la hora de decidir cuál es el medio de transporte a utilizar, el responsable de la gestión logística de la empresa debe evaluar diferentes aspectos, entre los que se encuentran: precio, el tiempo en tránsito promedio, variación del tiempo de tránsito, así como las posibles pérdidas y daños.

2.4 Modalidades del transporte de carga

Los principales medios de transportación de mercancías que se utilizan en el comercio internacional, son los siguientes:

- **Aéreo:** Este medio de transporte es considerado el más costoso para el transporte internacional de mercancías. La gran ventaja que ofrece este medio de transporte en relación a los otros medios, es su velocidad origen-destino. Por otro lado la capacidad de carga de los servicios aéreos se ve limitada de forma considerable por las dimensiones físicas del espacio de carga.

En términos de pérdida y daños, el servicio de transporte aéreo ofrece ciertas ventajas, pues es menos frecuente que se reporten grandes daños o pérdidas en los productos, ya que por lo general para la transportación de los productos, se utilizan empaques que no son tan complejos.

- **Marítimo:** El transporte marítimo no es más que el movimiento de mercancías de un muelle de origen a otro de destino. Si bien es cierto que no es el medio de transporte más veloz, este representa el medio más utilizado en el comercio internacional.

- **Terrestre:** En este servicio de transporte el traslado de productos semiterminados y terminados se realiza con la utilización de camiones. Las ventajas que se muestran en el uso de camiones para el transporte de mercancías, es la posibilidad de llevar el producto puerta a puerta, lo que implica que no hay carga o descarga entre origen y destino.
- **Multimodal:** En este medio de transporte la mercancía tienen que pasar por varios medios de transporte de los antes mencionados, desde el lugar de origen, al punto de destino.

2.5 Aspectos relativos al precio

El precio o flete del servicio de transporte es el costo que la empresa tendrá que pagar para el transporte y desplazamiento de bienes, así como cualquier otro cargo adicional, como recoger la mercancía en origen, la entrega en destino, la contratación de la aseguradora, o la preparación de los bienes para el envío. Estos aspectos en conjunto representaran el costo total del servicio de transporte. Cuando la empresa es la empresa se provee un autoservicio, es decir que posee una flotilla de camiones, el costo del servicio, será una asignación de los costos de un envío en particular. Los costos más relevantes incluyen los devengados en combustible, mano de obra, mantenimiento, depreciación de los equipos y los costos administrativos.

En los diferentes modos de transporte que existen, el costo del servicio puede variar de manera importante. El transporte aéreo es considerado el medio más

costoso, pero es el de mayor velocidad, mientras que la trasportación por vía marítima o por ductos, es la más económica. El transporte por camión por su parte, es mucho más costoso que el ferroviario.

2.6 Tiempo en tránsito y variabilidad

El tiempo en tránsito corresponde al tiempo promedio de entrega que le toma a un servicio de transporte, el desplazarse desde su punto de origen a su destino. Los distintos medios de transporte varían dependiendo de cuál es la mejor vía de acceso entre los puntos de origen y destino.

La variabilidad se refiere a las diferencias que pueden ocurrir entre los envíos dependiendo del modo de transporte. Los envíos que tengan los mismos puntos de origen y de destino y que además se desplacen utilizando el mismo medio de transporte, no estarán necesariamente en tránsito durante el mismo periodo, debido a los efectos del clima, la congestión del tráfico, el número de paradas y las diferencias en el tiempo para consolidar envíos. La variabilidad del tiempo de tránsito es una medida de la incertidumbre en el desempeño del transportista.

2.7 Costos del transporte de carga:

El precio es uno de los aspectos más importantes que se toman en cuenta en la cadena logística, pues este es el que se deberá pagar por el servicio de transporte escogido. Dependiendo del tipo de transporte que se escoja, estos de forma particular cuentan con diversas características de costos.

Los costos del transporte se pueden dividir en costos variables y costos fijos. En un servicio de trasportación entran en juego diversos costos, como la mano de obra, el combustible, el mantenimiento, terminales, carreteras, administración, entre otros. Los costos varían dependiendo de diversos aspectos como el volumen sienta estos variables, y aquellos que se mantienen a un costo constante, los fijos.

- **Costos fijos:** Son aquellos en los que se incurre para la adquisición y mantenimiento de las carreteras, instalaciones de terminales, el equipo y la administración del transportista.
- **Costos variables:** Estos por lo general incluyen el costo del transporte de línea, como el uso del combustible y mano de obra, el mantenimiento de los equipos, y el manejo y entrega de los productos desde origen a destino.

Las tarifas de trasportación de línea se enfrasan en dos dimensiones que son: distancia y volumen de envió. En cada una de estas dimensiones, los costos fijos y variables se muestran de forma distinta. Los costos totales varían en elación a la distancia con la que deberá transportarse La carga, ya que la cantidad de combustible utilizado va a depender de la distancia empleada, así como la mano de obra.

CAPÍTULO III.

TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN LA REPÚBLICA DOMINICANA.

3.1 Generalidades:

El transporte terrestre de carga se define como el traslado de bienes de un lugar a otro en un vehículo por la vía pública cuando dicho traslado se realiza con un fin económico directo ya sea de comercialización o de producción mediante un contrato o acuerdo con una empresa o un transportista individual. El transportista es la persona física o jurídica organizada legalmente que ejerce como actividad exclusiva o principal la prestación del servicio de autotransporte terrestre de carga. El servicio puede ser prestado por una empresa de transporte, un transportista individual que es propietario o copropietario de una unidad de carga que opera independientemente por cuenta propia o de otro con o sin carácter de exclusividad. (Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD))

El Transporte de mercancías por carretera o transporte de carga terrestre, es de vital importancia para las economías modernas, ya que juega un papel principal en el ámbito socioeconómico, pues entrelaza la oferta y la demanda junto con otros sectores industriales. El Transporte terrestre es el medio que lleva la mayoría de los bienes a su destino final, por lo que es indispensable para el comercio y el bienestar de cualquier economía.

El transporte por carretera representa alrededor de un 70% de los servicios de transporte terrestre en los puntos de origen y destino, conectando así a las empresas con los mercados mundiales. El transporte por carretera es la

columna vertebral de las economías, por lo que es necesario que las mismas posean una adecuada gestión logística de este en aras de alcanzar una mayor competitividad internacional. (World Bank Transport Anchor group (TWTR), 2009)

Un sistema que trabaja eficientemente en la acción de trasladar los bienes o productos dentro de un país y a través de las fronteras, es una pieza clave de la cadena logística. El transporte de carga terrestre incide de forma directa en la pobreza al emplear a millones de personas, además de generar una proporción importante del PIB, en los países de bajos ingresos como la República Dominicana.

La gestión eficiente de los servicios de transporte puede llevar a las economías a un mayor desarrollo y competitividad internacional, pero por el contrario si estos son manejados de manera poco eficiente pueden acarrear consecuencias, al actuar como barreras al comercio al generar altas demoras y aumento de los costos.

La entrada en vigencia del DR-CAFTA desde el primero de marzo del año 2007, obligo a los exportadores e industriales de la República Dominicana, buscar nuevas formas de mejorar sus plataformas logísticas con el fin de ser más competitivos.

En la actualidad los sistemas carreteros y los medios de transporte juegan un papel de suma importancia en la compleja red de la logística comercial, por lo que en la medida en que la gestión de estos sea eficaz y competitividad se lograra una contribución importante para el desarrollo económico de una nación. La República Dominicana se encuentra en una etapa de modernización y reevaluación de su sistema carretero y de transporte, esto con miras para poder hacer frente a la competencia internacional. El sistema de carreteras en la República Dominicana se extiende por las 30 provincias que la conforman, las cuales convergen en Santo Domingo. (Consejo Nacional de Competitividad (CNC), 2008)

3.2 Infraestructura del transporte de carga en R. D.

La infraestructura de transporte existente en la República Dominicana consta de 13 puertos marítimos, dentro de los principales están: el puerto de Haina Oriental y Haina Occidental Caucedo, San Pedro de Macorís, Puerto Plata y la romana. Esta también cuenta con 7 aeropuertos internacionales, en los que operan 51 líneas aéreas, así como otros 27 aeropuertos de menor capacidad y calidad. Los principales aeropuertos son: el Aeropuerto Internacional de las Américas en Santo Domingo, el cual concentra cerca del 62.0 por ciento de la carga aérea, así como los aeropuertos de Gregorio Luperón en Puerto Plata y el Aeropuerto Internacional de Cibao, que participan con alrededor de 21.0 y 10.0 por ciento de la carga aérea. (Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM))

El transporte de carga terrestre, se realiza utilizando camiones de diferentes tipos, ya que en el país no está implementado el servicio férreo. La infraestructura del transporte terrestre cuenta, está dotada de carreteras diseminadas en el territorio nacional, el cual en 2008 alcanzaba una longitud de 5,230.30 km de carretera y 14,172 km de caminos vecinales.

Esto toma importancia pues determina las distancias de las principales ciudades a los puertos y, en parte, las tarifas del transporte terrestre de los principales puertos hacia las ciudades más importantes del país. (Cámara de Diputados de la República Dominicana)

3.3 Gestión del transporte de carga terrestre en R. D.

En la República Dominicana el transporte de carga no es regulado, supervisado ni fiscalizado por ninguna institución del Estado. Durante el período comprendido entre los años 1974 y 1988, las tarifas del transporte de carga eran emitidas por la Secretaria de Estado de Industria y Comercio SEIC, hoy día Ministerio de Industria y Comercio. Las tarifas eran establecidas median mediante Decretos y Resoluciones de este. En lo referente a las tarifas de los camiones de volteo, estas eran establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).

El transporte de carga se realiza por medio de camiones de todos los tamaños, a través del sistema de diversas carreteras diseminadas en todo el territorio

nacional. Cabe mencionar que el 90% del servicio de carga es provisto por la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO), entidad que cuenta con un total de 35 mil transportistas (choferes, ayudantes y propietarios), así como de 98 sindicatos y asociaciones afiliados. El 20% restante de los servicios de transporte se distribuye entre diversas compañías privadas con flotas propias para el transporte de sus productos.

La resistencia de FENATRADO a que existían otros actores en el transporte de carga es vista de forma constante por el sector empresarial como un elemento que afecta directamente a la competitividad de la economía nacional. La posición dominante de FENATRADO ejerce gran influencia en la determinación de los costos de los fletes.

Para elevar los niveles de seguridad del transporte de carga en la República Dominicana, diversas instituciones relacionadas con el transporte de carga, crearon la Red Nacional de Transporte Terrestre RNTT, con el propósito de fortalecer la cadena logística y aumentar la competitividad del país a nivel internacional.

3.4 Actores del Transporte de carga en la República Dominicana

Los órganos públicos que intervienen en la gestión del Transporte de carga en la República Dominicana son los siguientes:

- **Ministerio de Industria y Comercio:** Este tiene la misión de fomentar el desarrollo sostenible de la productividad y competitividad de la industria, el comercio y las PYMES, mediante la formulación y aplicación de políticas públicas.
- **Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones:** Fue creado en el año 1954 con el nombre de GUERRA, MARINA Y OBRAS PÚBLICAS, luego el 28 de Diciembre del 1959 se conoció con el nombre de SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES, nombre dado por ley el 28 de noviembre del 1966. Finalmente mediante el decreto 56-10 del 8 de febrero de 2010 que cambia los nombres de Secretarias por ministerios, esta pasa de Secretaría de Estado de Obras Publicas y Comunicaciones (SEOPC) a Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones (MOPC). (Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones)
- **La Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT):** Institución creada mediante el decreto 489-87.
- **El Consejo Nacional de Competitividad:** El Consejo Nacional de Competitividad (CNC) es un organismo de la República Dominicana en el que participan los sectores público y privado (tiene esencia mixta, aunque es una entidad del Gobierno Dominicano), creado el 3 de noviembre de 2001 mediante un Decreto Presidencial y ratificado el 10 de enero del año 2006 por medio de la Ley No.1-06. Su objetivo principal es formular, implementar y desarrollar las estrategias

competitivas de los sectores productivos vitales de la economía del país, con el fin de estructurar una política nacional para enfrentar los retos de la globalización y la apertura comercial. (Consejo Nacional de Competitividad)

- **Sector Industrial y comercio Privado:** Estos dos sectores juegan un papel esencial en lo concerniente al transporte, ya que son estos los que reciben los servicios prestados por los operadores del transporte.
- **Red Nacional de Transporte Terrestre:** Es una organización sin fines de lucro fundada en el año 2006 por la inquietud de un grupo de instituciones relacionadas al transporte de carga, de importación y exportación, para incrementar la seguridad de la carga en toda la República Dominicana. (Red Nacional de Transporte Terrestre)
- **Federación Nacional De Transporte Dominicano (FENATRADO):** Esta se encarga de velar por la existencia de condiciones adecuadas en lo que respecta a la prestación de servicios de carga por parte de sus afiliados. Esta como parte de sus funciones de intermediación, efectúa las negociaciones de lugar con los organismos del Estado, instituciones financieras de crédito, receptores del servicio, así como vela por la procura de las mejores condiciones de vida para sus agremiados. FENATRADO, con una antigüedad aproximada de 50 años agrupa 98 Sindicatos de Camioneros de transporte de carga en el país.

3.5 Costos de capital.

La tarifa que se cobre debe cubrir el total de los costos fijos y variables devengados en el transporte de carga. Con respecto al costo fijo, es importante destacar que una porción importante de este, corresponde al costo de capital del equipo.

3.6 Costos operativos

En la estructura de los costos del transporte, además de los costos fijos que se generan por el valor de los equipos, para determinar el costo de este, también se toma en cuenta el costo de estacionamiento, almacenaje del vehículo, impuesto y seguro. Estos gastos se generan aunque el equipo este inactivo. También otros costos que se deben considerar en la estructura de costos del transporte de carga son los costos variables, en los cuales se incurre cuando el vehículo está prestando el servicio de carga. Estos costos son: costo de mano de obra, combustible, lubricantes, llantas, gastos de mantenimiento de los equipos, piezas de carrocería, pago de los peajes y terminales.

3.7 Transporte de carga desde almacén a puerto.

A la hora de exportar e importar los productos en la República Dominicana, las empresas se ven obligadas a contratar los servicios de algún sindicato o transportista afiliado a un sindicato, ya que estos son los que controlan las gestiones de carga terrestre en el país, esto a falta de algún organismo

gubernamental que gestione debidamente este proceso. Cuando se requiere el traslado de algún producto de una empresa exportadora o importadora, estas están en la obligación de contratar los servicios de transporte de algún sindicato, ya que no le es permitido usar sus propios camiones.

CAPÍTULO IV.

**COMPETITIVIDAD DEL TRANSPORTE
DE CARGA.**

4.1 Antecedentes

En la República Dominicana, varios han sido los estudios que han tenido como punto principal el transporte y la logística, como aspectos críticos en la competitividad del País. Dentro de estos estudios se encuentran:

- Auditoria de la facilitación del Transporte y el Comercio, realizado por el Banco Mundial en el 2004.
- El programa de Innovación para el desarrollo de ventajas competitivas, realizado por el Consejo Nacional de Competitividad en el año 2008.
- El proyecto sobre las condiciones de competencia del transporte terrestre de carga en la República Dominicana, realizado bajo los auspicios de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD).
- Documento Temática sobre Transporte Y logística, realizado por la Cámara de Diputados en el 2008.

Estos estudios dentro de sus observaciones, establecen la necesidad de que en la República Dominicana opere con mayor transparencia y competitividad en su gestión logística. También establecen la necesidad de mejoras en los términos de negociaciones, mejoramiento de los insumos, mejoramiento de la flota vehicular, entre otros focos.

Otro de los puntos de análisis se enfoca en la operación de los Sindicatos en las operaciones de carga y como estos inciden en la competitividad del sector transporte.

4.2 Generalidades

El Transporte de carga terrestre en el país, no tiene ningún tipo de regulación por parte del Estado, siendo esto un punto crítico en la competitividad de este sector. Anteriormente la entidad Encargada de todo lo referente a tarifas de carga era el Ministerio de Industria y Comercio.

En la República Dominicana, se promulgo la Ley 42-08 de Derecho de Competencia, el 25 de Enero de 2008, pero esta no ha sido eficiente en aplicar sanciones a las actividades monopólicas de los sindicatos del transporte terrestre.

En la Actualidad los transportistas de carga se agrupan en la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO), constituida por gran cantidad de sindicatos de todo el país, esta federación tiene el control del 90% de la carga en los puertos.

4.3 Competencia del sector transporte:

El sector del transporte es una rama de producción de servicios cuya eficiencia depende en parte del grado de competencia que se permita en el sector. La falta de competencia se puede deber a la existencia de un monopolio natural, pero

las políticas públicas también pueden desempeñar un papel importante. (Organizacion Mundial Del Comercio, 2013)

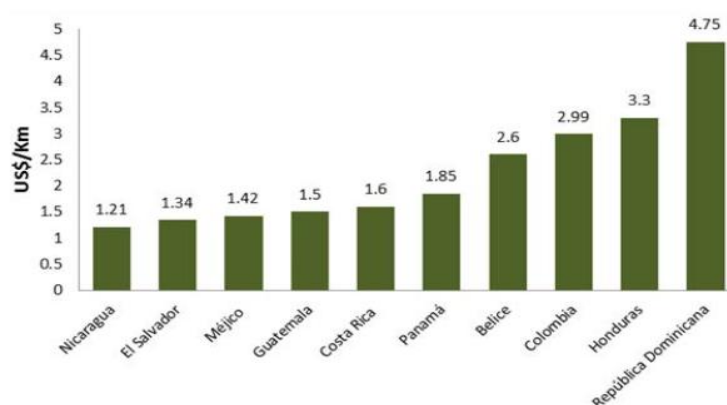
Para reducir los costos del transporte y lograr ser más competitivos, los países deben innovar cada vez más para así lograr diseñar una gestión logística efectiva que contribuya al crecimiento económico y a la dinamización de los sectores productivos.

En la República Dominicana, el sector transporte como se mencionó con anterioridad, no está regulado de forma adecuada por ninguna institución gubernamental, por lo que todo lo referente a tarifas y otros costos devengados de la actividad de carga, es manejado por los Sindicatos de transporte, siendo estos los que deciden, que tarifas cobrar a los usuarios.

4.4 Competitividad en la tarifas de Carga

El costo promedio del flete en los países de Mesoamérica se ubicó entre los rangos de 1,21 y 1,85 US\$/km. En el caso de la República Dominicana, esta se ubicó por encima del promedio de la industria con un flete promedio de 4.75 US\$/km. (Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2013)

Grafico 1: Tarifa media de carga de un contenedor de 40" (US\$/km)



**Fuente: Banco Interamericano de Desarrollo:
Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente. 2013**

4.5 Influencia de los sindicatos en el establecimiento de tarifas de carga.

En la República dominica, los trasportistas de carga se agrupan en la Federación Nacional De Transporte Dominicano (FENATRADO), formado por la gran mayoría de los sindicatos que operan en el país. Con la integración de los sindicatos a FENATRADO, esta controla el 90% de la carga en los puertos.

Los Sindicatos afiliados a FENATRADO están presentes en las principales ciudades del país, por lo que gozan de jurisdicción en dichas ciudades y áreas. Esto implica que las cargas que se generan en una localidad determinada, sólo pueden ser transportadas por los trasportistas afiliados al sindicato de dicha localidad o por aquel que se encuentre más próximo. Para las empresas que realizan actividades de importación y exportación de productos, esto implica que a la hora de trasportar su mercancía desde y hacia un determinado puerto, estos

no pueden utilizar sus propios vehículos para el transporte de sus productos, lo que incide directamente en los costos del producto.

4.6 Posición del sector empresarial ante el transporte de carga terrestre.

En la República Dominicana, ha habido diversas opiniones del sector empresarial en relación a la gestión del transporte de carga y como esta incide en la competitividad industrial del País. Dentro de dichas opiniones señalamos las siguientes:

- **Asociación de Industrias de la República Dominicana (AIRD).**

La Presidenta en funciones de dicha asociación Ligia Bonetti, durante la celebración del V Foro de la Competitividad de las Américas, que tuvo lugar en la ciudad de Santo Domingo en el año 2013, señaló que el monopolio que existe en el transporte de carga, traba la competitividad del país, esto pese a que contamos con la ventaja comparativa de estar en el centro de las Américas. Esta también señaló en dicho foro, que el problema más grave para los exportadores e importadores de la República Dominicana, es el que se deriva del costo del transporte y la energía eléctrica. (El Día, 2013)

- **El Consejo Nacional de la Empresa Privada (Conep).**

Esta ha sido otra de las organizaciones del sector empresarial que ha expresado su rechazo a las actividades monopólicas de la Federación

Nacional de Transporte Dominicano (Fenatrado), ya que consideran que estas no solo afectan la competitividad de las empresas del país, sino que también inciden de forma negativa en el poder adquisitivo de los consumidores.

CAPITULO V.

ANALISIS DE LOS DE RESULTADOS.

5.1 Principales hallazgos de la Investigación

Según los datos analizados en este trabajo podemos señalar varios puntos de análisis:

- Siendo el costo del transporte de carga terrestre el objeto de estudio, vemos como en este incurren diferentes tipos de variables que inciden en que este aumente significativamente, esto en detrimento de la competitividad de las economías, en especial en las de los países en vías de desarrollo como la República Dominicana, que pese a estar ubicada en una zona estratégica de las Américas, no maneja una gestión logística eficaz, en materia de transporte terrestre.
- El costo del transporte ejerce una influencia significativa en el precio final del producto exportado. En este apartado podemos mencionar el caso de la empresa Brugal & Co, que por medio de una entrevista realizada a uno de sus actores logísticos, supimos que el costo del transporte representa un 10 % del precio del producto.
- En la República Dominicana, no existe ninguna entidad, ni normativa gubernamental que regule el transporte de carga terrestre, lo que da como resultado que no haya un servicio logístico que valla en beneficio de los consumidores.

- Según varios estudios consultados en materia de logística y transporte, podemos ver como las economías que asumen de manera eficaz estos dos aspectos, son las que logran mayores crecientes económicos y mayores ventajas competitividad. Destacando en este punto el hecho de que la República Dominicana, no sido eficiente en estos puntos críticos.
- El sector transporte de la República Dominicana, se encuentra monopolizado casi en su totalidad por los denominados sindicatos de camioneros, que su vez se concentran en la Federación Nacional de Transportistas Dominicanos (FENATRADO), siendo estos los que de forma categoría establecen las tarifas del trasporte terrestre, tanto de importación como de exportación.
- En los hallazgos de la investigación, también pudimos ver las entidades que de una u otra forma, ejercen un grado de influencia en la gestión del transporte, siendo el Comité Nacional De Competitividad, la entidad que más a abogado a que este sector opere con transparencia.
- Pudimos también recoger, las impresiones del sector empresarial, que unánimemente ha denunciado la falta de competitividad del transporte de carga, y el hecho de que en este no haya libertad de contratación por las actividades monopólicas de los sindicatos.
- Para establecer una idea sobre el proceso, por medio de una entrevista realizada a un actor importante en la logística de la empresa Brugal & Co, le

preguntamos cómo era el proceso a la hora de trasladar el ron desde la planta de fabricación, hasta el muelle de salida, a lo que este nos dijo que los costos dependen de la empresa transportista que se contrate, y de los términos de la negociación. También le preguntamos si poseían camiones para el traslado de sus productos, a lo que estos nos respondió que para poder llevar los productos al puerto de salida, la empresa de forma obligatoria debe contratar el servicio de transporte de algún sindicato, pues así es como están las reglas del juego en la República Dominicana, en el tema del transporte de cargas.

5.2 Análisis de la Entrevista

Para sustentar este trabajo de investigación, realizamos una entrevista a Carlos Rodríguez, quien desempeña la función de Agente de Trafico aduanal en la Empresa Brugal & Co. La entrevista se centra en diferentes aspectos relevantes acerca de la competitividad del transporte de carga, la influencia de la gestión logística de este, y la importancia de una mayor competitividad.

Las preguntas con sus respectivas respuestas fueron las siguientes:

- 1 ¿Cuáles son los factores que inciden en los costos del transporte de carga terrestre en la República Dominicana, a la hora de trasladar un producto de la planta de producción al muelle de salida?**

“Dentro de los referidos factores tenemos la distancia, el combustible, el desgaste del vehículo, el pago al chofer, viáticos, etc. ”

En esta respuesta podemos ver que a la hora de determinar los costos del transporte de mercancía centran en juego elementos como la distancia, el combustible, el desgaste del vehículo, el pago de mano de obra, etc. Si a estos costos le súmanos la tarifas del transporte que son impuestas sin ningún control por parte de los trasportistas, podemos ver el impacto que provocará esto al producto final.

2 ¿Qué opinión le merece la infraestructura actual del transporte de carga terrestre en la República Dominicana?

“Básicamente la infraestructura del transporte en materia del movimiento de mercancías hacia y desde las localidades de exportación como los muelles y aeropuertos podría ser más competitiva si no estuviera al margen de las disposiciones de un sindicato. ”

En esta respuesta, vemos que a pesar de que la República dominica, cuenta con una infraestructura del transporte pudiera ser más efectiva si esta fuera desarrollada en un ambiente más competitivo, sin la influencia de los sindicatos.

3 En sentido general, ¿podría decirnos como impactan los costos logísticos del transporte de carga terrestre en la economía Nacional en aras de lograr una mayor competitividad internacional?

“En sentido general los costos influyen en el precio final de un producto y a mayor costo de transporte más encarecido llega el producto a su consumidor

final, con el establecimiento de planes de acción que optimicen estos procesos estaremos ayudando a que nuestra nación sea más competitiva. ”

En esta respuesta vemos que el costo del transporte es un punto crítico en la determinación del precio final del producto, que a su vez perjudica al consumidor final, que tendrá que pagar un producto más caro.

4 ¿Cómo vio el desempeño general de la empresa en lo referente al transporte de carga terrestre, en el año 2013?

“El desempeño estuvo dentro de los parámetros y el presupuesto para ese periodo. ”

Con este respuesta podemos ver que la empresa desarrollo sus operaciones en el marco de la normalidad, en referencia al tema de estudio.

5 ¿Qué opina de la gestión actual del transporte de carga terrestre en la República Dominicana?

“El transporte podría ser más competitivo si en sentido general los costos de insumos no fueran tan elevados con relación a otras naciones como el caso de los combustibles. ”

En esta respuesta podemos ver que el costo del combustible ejerce una influencia significativa en la determinación de los costos del transporte. Esto sumado a una gestión logística ineficiente en los servicios de carga terrestre, contribuye a una pérdida de competitividad del sector.

- 6 ¿Podría indicarnos un mercado, de los que ha tenido la oportunidad de gestionar la logística del transporte de carga terrestre que a su entender, opere un sistema logístico eficiente y eficaz en el tema objeto de estudio?**

“En particular podemos destacar el sistema que se implementa en Europa particularmente en España, ya que en Europa el transporte de mercancías a nivel terrestre implica alrededor del 50% del movimiento total de mercancías. ”

Con esta respuesta vemos una adecuada gestión logística del transporte de carga en un mercado puede hacer la diferencia entre las diversas economías.

- 7 ¿A su entender, como afecta el monopolio que existe en la gestión del transporte de carga, en la competitividad de la República Dominicana?**

“Como mencionamos en la pregunta 2 el sindicato que controla el transporte no permita que este sea más abierto y por ende la competitividad se ve afectada. ”

Con esta respuesta corroboramos que en un mercado donde no hay libertad de contratación por parte de las empresas, y donde no existe una regulación del estado en materia de transporte de carga, no puede operar un sistema logístico eficiente, que beneficie a todos los interesados.

- 8 ¿Podría indicarnos en qué proporción el costo del transporte de carga terrestre del país en los periodos 2013, impacto en los precios internacionales del Ron?**

“El transporte de carga terrestre tiene un impacto de alrededor del 10% del precio total atendiendo el tipo de producto y el tipo de movimiento. ”

En esta respuesta podemos ver que el transporte repercute en el precio del producto, siendo en el caso de la empresa Brugal, un 10%

- 9 Para que el país pueda ser más competitivo en la gestión del transporte de carga terrestre, ¿Qué recomendación daría para que las autoridades competentes pongan en ejecución?**

Un plan que facilitara el flujo de mercancías, rutas estructuradas, costos de combustibles razonables y sobre todo mucha organización.

En esta repuesta vemos que para que la República Dominicana, puede lograr ser competitiva a nivel nacional e internacional, es necesario que el transporte de carga terrestre opere dentro de un ambiente controlado.

CONCLUSIÓN

Para concluir, podemos señalar que en las operaciones logísticas el transporte de carga, juega un rol fundamental a la hora de establecer la estructura del costo logístico de un país. Solo en la economía que operen con transparencia e innoven lo suficiente en lo concerniente al transporte y la logística, podrán lograr ventajas competitivas sustanciales que las separen de los competidores.

De este trabajo se desprende el impacto de los costos logísticos del transporte en aras de lograr una mejor competitividad internacional, pues este constituye uno de los puntos más críticos en la determinación del precio final de los productos, así como en la competitividad internacional de estos.

En la República Dominicana, el sistema de transporte actual no es eficiente, porque los actores que gestionan el mismo solo responden a sus intereses particulares, esto en el caso de los sindicatos del transporte, que solo constituyen a frenar la competitividad del país, con el establecimiento de monopolios que solo contribuyen a que el mercado no crezca, ni sea más eficiente.

Hoy día el factor de la competitividad es más importante que nunca, en un mundo donde ya no hay barreras, por lo que solo los países que entiendan este hecho y operen mercados más eficientes en sus cadenas logísticas, logran sobrevivir y ser más competitivos.

RECOMENDACIONES

- Es necesario que se cree un proyecto de ley donde sea una institución gubernamental la que controle el transporte de carga terrestre.
- Se recomienda que las instituciones que están relacionadas al transporte de carga impartan seminarios o exposiciones que informen a los ciudadanos, empresarios, y sindicatos sobre las ventajas de una competencia justa que es de beneficio para todos.
- Es necesario que La Ley 42-08 de Derecho de Competencia, sea aplicada de forma correcta, para así evitar que las actividades monopólicas, no solo del sector transporte, se lleven a cabo.
- Se recomienda que las empresas receptoras de los servicios de carga, se unifiquen para lograr buscar un consenso con los sindicatos para establecer condiciones más justas para todos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. (14 de julio de 2014). Obtenido de <http://www.mopc.gob.do>

Zona Economica. (12 de junio de 2014). Obtenido de <http://www.zonaeconomica.com/definicion/competitividad>

Alejandro Eugenio Lerma Kirchner, E. M. (2010a). *Comercio y marketing internacional*. México: Cengage Learning.

Alejandro Eugenio Lerma Kirchner, E. M. (2010b). *Comercio y Marketing Internacional*. Cengage Learning.

Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM). (s.f.). Recuperado el 20 de julio de 2014, de <http://www.apordom.gov.do/>

Ballou, R. H. (2004a). *Logística: Administración de la Cadena de Suministro*. Mexico: Pearson Education.

Ballou, R. H. (2004b). *Logística: Administración de la Cadena de Suministro*. Mexico: Pearson Education.

Ballou, R. H. (2004c). *Administración de la Cadena de Suministro*. Mexico: Pearson Education.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (Marzo de 2013). Recuperado el 26 de julio de 2014, de <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37591819>

Barahona, J. C., & Guevara, G. M. (2006). *Logística Comercial y Modernización Aduanera en Centroamérica*. Recuperado el 20 de Julio de 2014, de http://books.google.com/books?id=DYXiGjV2pBYC&pg=PA2&dq=Log%C3%ADstica+internacional&hl=es&sa=X&ei=1EzhU_m7NcyFogShm4DwDw&ved=0CD8Q6AEwBg#v=onepage&q=Log%C3%ADstica%20internacional&f=false

Cámara de Diputados de la República Dominicana. (s.f.). Documento temático sobre transporte y logística. Recuperado el 20 de julio de 2014, de

<http://www.camaradediputados.gov.do/masterlex/MLX/docs/2F/1B0/1B1/1C5/1DE/1E5.pdf>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). (julio de 2002a). Recuperado el 12 de Mayo de 2014, de <http://www.cepal.org/transporte/noticias/bolfall/9/10539/FAL191.htm>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). (julio de 2002b). Recuperado el 12 de mayo de 2014, de <http://www.cepal.org/transporte/noticias/bolfall/9/10539/FAL191.htm>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). (julio de 2002c). Recuperado el 12 de mayo de 2014, de <http://www.cepal.org/transporte/noticias/bolfall/9/10539/FAL191.htm>

Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD. (s.f.). *Estudio de las Condiciones de competencia en el transporte terrestre de carga*.

Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD. (s.f.). *Estudio de las Condiciones de competencia en el transporte terrestre de carga*.

Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD). (2002). *Estudio de las Condiciones de competencia en el transporte terrestre de carga*.

Consejo de dirección logística. (s.f.). *council of supply chain management professionals (cscmp)*. Recuperado el 25 de Junio de 2014, de CSCMP Supply Chain Management: <http://www.clm1.org/about-us/we-are-cscmp>

Consejo Nacional de Competitividad. (s.f.). Recuperado el 14 de Julio de 2014, de http://www.cnc.gob.do/cnc/?page_id=2380

Consejo Nacional de Competitividad (CNC). (2008). *Plan Nacional de Competitividad Sistémica de la República Dominicana*. Santo Domingo.

Daniels, J. D., Radebaugh, L. H., & Sullivan, D. P. (2013). *Negocios Internacionales: Ambientes y Operaciones*. Mexico: Pearson Education.

El Día. (09 de octubre de 2013). AIRD dice monopolio transporte de carga frena competitividad de RD. *El Día*.

- John D. Daniels, Lee H. Radebaugh, Daniel P. Sullivan. (2004). *Negocios internacionales ambientes y operaciones*. México: Pearson Educación.
- Kirchner, A. E. (2004a). *Comercio y mercadotecnia internacional*. México: Thomson.
- Kirchner, A. E. (2004b). *Comercio y Mercadotecnia Internacional*. Mexico: Thomson.
- Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. (s.f.). Recuperado el 14 de Julio de 2014, de <http://www.mopc.gob.do/>
- Organizacion Mundial Del Comercio. (2013). *Informe sobre el Comercio Mundial 2013: Factores que determinan el comercio*.
- Porter, M. E. (2010). *Ventaja Competitiva: Creación Y Sostenimiento De Un Desarrollo Superior*. Madrid: Piramide.
- Red Nacional de Transporte Terrestre. (s.f.). Recuperado el 14 de Julio de 2014, de <http://www.rntt.com.do/>
- Santos, I. S. (2006). *Logística y marketing para la distribución comercial*. España: ESIC EDITORIAL.
- Tejero, J. J. (Marzo de 2007). *Google*. Recuperado el 26 de julio de 2014, de Google Books:
http://books.google.com/books?id=a4Tq_7Pmc04C&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false
- World Bank Transport Anchor group (TWTR). (2009). *Freight Transport For Development Toolkit: Road freigh*. Washington.

ANEXO

ANEXO 1.

Anteproyecto



Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales

Escuela de Mercadotecnia

**ANTEPROYECTO DE MONOGRAFIA PARA OPTAR POR EL TITULO DE
LICENCIADO EN NEGOCIOS INTERNACIONALES.**

**"Los costos logísticos del Transporte de carga terrestre en la República
Dominicana y su impacto en la competitividad Internacional. " 2013**

Sustentante:

Eric Enmanuel De León Morillo

2010-1794

Asesor:

Ransis García Sabater

Monografía para Optar por el título de:

Licenciatura en Negocios Internacionales

**Distrito Nacional, República Dominicana
Agosto, 2014**

1) Selección del título y definición del tema.

“Los costos logísticos del Transporte de carga terrestre en la República Dominicana y su impacto en la competitividad Internacional. ” 2013”

2) Planteamiento del problema.

La apertura de los mercados a nivel mundial, junto con la reducción de los aranceles y las barreras no arancelarias como resultado de los tratados de libre comercio, ha generado cambio de paradigmas notables en la forma de comercializar a nivel mundial. La globalización ha dado como resultado que los países comercialicen de tal forma que no importen las barreras físicas a la hora de trasladar un producto o servicio entre sus fronteras.

El transporte internacional es uno de los principales componentes del proceso de globalización económica. En la medida en que una nación disponga de mecanismos eficientes de transporte y de una infraestructura adecuada para este, se agilizarán las actividades comerciales de carácter internacional, esto dará como resultado un aumento en las exportaciones.

Hoy día en un mundo tan cambiante, donde hay una competencia feroz entre los diferentes países, la ventaja competitiva radicara en que tan eficiente es un país en su gestión logística en relación a otro, por lo que es de suma importancia considerar los costos logísticos del transporte y como estos afectan la competitividad internacional de un país.

En la República Dominicana, el transporte y logística son aspectos de suma importancia, pues estos representaron el 9% del PIB en el año 2013. De estas variables dependen la competitividad de las exportaciones y la eficiencia de los

procesos de importación con mayor gravitación de lo que resultan estos factores en países más distantes a los Estados Unidos de América.

El escenario internacional de integración y globalización del comercio, en conjunto con la adhesión de la República Dominicana a otros acuerdos comerciales, hacen necesario, cada día más, mejorar la calidad del transporte, de la logística y de la facilitación del comercio, ya que la competitividad depende en mayor grado de estos factores y en menor proporción de los factores arancelarios. En función de la importancia que reviste la materia del transporte y la logística en el país, es necesario identificar como teniendo una adecuada gestión de los costos del transporte, se alcanza una mayor competitividad a nivel internacional

Objetivos de la investigación.

a. Objetivo general.

“Analizar como incide el costo del transporté de carga terrestre en la Competitividad internacional de la República Dominicana.”2013

b. Objetivos específicos

- Identificar cuáles son las variables que impactan los costos de transporte de carga.
- Identificar los principales actores de la gestión del transporte de carga en la República Dominicana.

- Identificar como se establecen las tarifas del transporte de carga terrestre.
- Identificar el impacto de las tarifas del transporte en el precio del producto.
- Identificar el impacto de los sindicatos en la competitividad del transporte terrestre.
- Identificar la infraestructura del transporte en la República Dominicana

3) Justificación de la investigación.

a. Justificación teórica.

Para realizar esta investigación utilizaremos, libros, revistas, y publicaciones relacionadas a la logística del transporte.

b. Justificación metodológica.

Para recabar datos y poder demostrar la investigación, utilizaremos como guía análisis de procedimientos pasados y futuros que se estén implementando en materia de costos logísticos del transporte.

c. Justificación práctica.

La realización de esta investigación ayudara a tomar conciencia de como una buena gestión de los costos logísticos, puede ayudar a un país a obtener una ventaja competitiva, al reducir sus costos y optimizar el proceso.

4) Tipo de investigación.

a. Estudio Exploratorio: Este tipo de investigación será realizado para obtener los primeros datos concernientes al problema propuesto, y así obtener resultados más precisos.

b. Estudio Descriptivo: Mediante este tipo de investigación, estableceremos cuales son las características y cualidades concernientes al problema planteado.

5) Marcos de referencia

a. Marco teórico

Según expresa Santos (2006)

La **logística** es la parte del proceso de gestión de la cadena de suministro encargada de planificar, implementar y controlar de forma eficiente y efectiva el almacenaje y flujo directo e inverso de los bienes, servicios y toda la información relaciona con estos, entre el punto de origen y el punto de consumo o demanda, con el propósito de cumplir con las expectativas del consumidor.

Según los autores Kirchner & Castro (2010)

El exportador dependiendo de su capacidad economía y logística, además de la importancia, continuidad y volumen de ventas en el mercado meta, puede optar

por mantener una existencia suficiente para atender a la demanda normal en el mercado, o bien, transportar la mercancía en cada operación de comercio exterior.

Los medios de transporte para el comercio internacional son:

- Terrestre
- Transporte por agua
- Transporte aéreo

Según Cuando en la transportación de la mercancía a exportar intervienen dos o más tipos de transporte, se dice que se trata de transportación o transporte multimodal. En cualquier tipo de transporte dependiendo de las necesidades de los exportadores e importadores, además de la intensidad de operaciones entre el lugar de origen y destino de las mercancías, el exportador y el importador podrán elegir entre servicios de transporte regulares o bien irregulares: es decir, los que contratar específicamente para transportar la mercancía de un lugar a otro sin una periodicidad e itinerario establecidos. (Alejandro Eugenio Lerma Kirchner, 2010b)

Según expresan Czinkota, Konkainen y Moffett, (2007)

En las naciones industrializadas, las empresas pueden contar con una red de transportación establecida. Sin embargo, en el plano internacional pueden

encontrarse importantes variaciones infraestructurales. Algunos países pueden tener excelentes sistemas de transportación de entrada y salida, pero enlaces de transportación débiles dentro del país.

La relevancia del costo del transporte en el comercio exterior y el desarrollo económico

El flete internacional tiene un impacto sobre el comercio equivalente a las tarifas arancelarias o el tipo de cambio monetario: una reducción del costo de transporte fomenta directamente las exportaciones y las importaciones, igual que un aumento del tipo de cambio (moneda nacional / moneda extranjera) hace más competitivas las exportaciones, y una reducción del arancel aduanero nacional reduce el costo de las importaciones. En el marco de la liberalización del comercio, los aranceles aduaneros han bajado a tales niveles que en muchos casos cualquier reducción adicional ya no podría tener un impacto significativo. Es quizás por eso que en años recientes ha surgido una nueva e interesante literatura que analiza la relevancia del costo del transporte para la estructura del comercio y la producción globalizada. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), 2002a)

Impacto sobre el comercio: El precio de la gran mayoría de los bienes transados es exógeno para los países en vías de desarrollo. Si se encarece el transporte de las importaciones, eso implica una mayor inflación a causa del

aumento en los costos de los bienes importados, lo cual en el caso de bienes intermedios y de capital aumenta también los costos de producción local. Si se encarece el transporte de las exportaciones, eso implica una reducción de los ingresos del país exportador o simplemente una pérdida de mercado, dependiendo de la elasticidad de la demanda y la disponibilidad de sustitutos. Estimaciones econométricas sugieren que una duplicación del costo de transporte de un país particular implica una reducción de su comercio en un 80% o incluso más. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), 2002b)

Impacto sobre el crecimiento económico: Trabajos empíricos concluyen que mayores costos del transporte llevan a menores niveles de inversión extranjera, una menor tasa de ahorro, menores exportaciones de servicios, un menor acceso a tecnología y conocimiento, y finalmente una reducción en el empleo. Se estima que una duplicación del costo de transporte implica una reducción de la tasa de crecimiento económico en más de medio punto (S. Radelet y J. Sachs, "Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth", Harvard, 1998). Aunque este impacto parezca bajo, hay que tener en cuenta que un menor crecimiento a largo plazo redundaría en grandes diferencias en el ingreso per cápita. Variables geográficas que están relacionadas con los costos de transporte pueden explicar el 70% de la varianza estadística del ingreso per cápita entre países. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), 2002c)

La competencia determina el éxito o el fracaso de las empresas. También establece la conveniencia de las actividades que pueden favorecer su rendimiento como innovaciones, una cultura cohesiva o una adecuada implantación. La estrategia competitiva es la búsqueda de una posición favorable dentro de una industria, escenario fundamental donde se lleva a cabo la competencia. Su finalidad es establecer una posición rentable y sostenible entre las fuerzas que rigen la competencia en la industria. (Porter, 2010)

b. Marco Conceptual:

- **Logística:** La logística es la parte del proceso de la cadena de abastecimiento que planea, implanta y controla el flujo y el almacenamiento eficiente y eficaz de bienes, servicios e información relacionada desde el lugar de origen hasta el lugar de consumo con el propósito de satisfacer las necesidades de los clientes. (John D. Daniels, Lee H. Radebaugh, Daniel P. Sullivan, 2004)
- **Competitividad:** La competitividad es la capacidad que tiene una empresa o país de obtener rentabilidad en el mercado en relación a sus competidores. La competitividad depende de la relación entre el valor y la cantidad del producto ofrecido y los insumos necesarios para obtenerlo (productividad), y la productividad de los otros oferentes del mercado. El concepto de competitividad se puede aplicar tanto a una empresa como a un país. (Zona Economica)

- **Cadena de Suministro:** La coordinación de materiales, información y fondos desde el proveedor inicial de materias primas hasta el cliente final. (John D. Daniels, Lee H. Radebaugh, Daniel P. Sullivan, 2004)
- **Comercio Internacional** Es el intercambio de bienes y servicios entre los países. (Alejandro Eugenio Lerma Kirchner, Comercio y marketing internacional, 2010a)
- **Medios de transporte:** Los medios de transporte de mercancías para el comercio internacional son: Terrestre: Autotransporte de carga y ferrocarril, transporte por agua: Fluvial y marítimo y Transporte aéreo. (Kirchner A. E., 2004a)

c. Marco espacial.

Esta investigación será realizada en la República Dominicana, Santo Domingo D.N

a) Marco temporal.

Esta investigación será realizada en el año 2014 entre los meses de Mayo-Julio.

6) Métodos de investigación

Los métodos utilizados para realizar la investigación serán el inductivo y deductivo. Ya que mediante estos métodos de forma particular se identificarán

las diferentes variables existentes en los objetivos para así llegar a una premisa más general. Luego se utilizara la técnica del análisis.

7) Técnicas de investigación:

- Entrevistas
- Cuestionarios
- Revisión de documentos

8) Fuentes de Recolección de Información

Fuentes Primarias:

- **Entrevistas:** Estas serán realizadas a personas relacionadas al problema de investigación.
- **Fuentes Secundarias:**
- Revisión de documentos y libros referentes al tema de investigación, monografías y tesis

9) Tabla de contenido.

Índice	Págs.
Selección y delimitación del tema.....	2
Planteamiento del Problema.....	3
Objetivos	4
Justificación	5
Marco de referencia	6
Métodos y técnicas de Investigación	11
Fuentes de recolección de información	12
Capítulos	14
Fuentes de información	16

10. Capítulos

Capítulo 1: Logística y Cadena de Suministro

- 1.1** Definición de Logística.
- 1.2** Actividades de la Logística
- 1.3** Inventario
- 1.4** Sistema de Almacenamiento
- 1.5** Logística Internacional.

Capítulo 2: Aspectos del Transporte de carga

- 2.1** La gestión del Transporte de carga.
- 2.2** Impacto del Transporte en las Economías
- 2.3** Servicios de transporte.
- 2.4** Modalidades del transporte de carga.
- 2.5** Aspectos relativos al precio
- 2.6** Tiempo en tránsito y variabilidad
- 2.7** Costos del transporte de carga.

Capítulo 3: Transporte de carga terrestre en la República Dominicana

- 3.1** Generalidades
- 3.2** Infraestructura del transporte de carga en R. D.
- 3.3** Gestión del transporte de carga en R. D.
- 3.4** Actores del transporte de carga en República Dominicana.

- 3.5 Costos de capital.
- 3.6 Costos operativos.
- 3.7 Transporte de carga de desde almacén a puerto

Capitulo: 4 Competitividad del Transporte de Carga

- 4.1 Antecedentes
- 4.2 Generalidades.
- 4.3 Competencia del sector transporte.
- 4.4 Competitividad en la tarifas de carga.
- 4.5 Influencia de los sindicatos en el establecimiento de tarifas de carga.
- 4.6 Posición del sector empresarial ante el transporte de carga terrestre.

Capitulo: 5 Análisis de los resultados

- 5.1 Principales hallazgos de la investigación
- 5.2 Análisis de la entrevista.
- 5.3 Competencia del sector transporte.

10) Fuentes de información.

Libros:

- Daniels J. D., Radebaugh y L. H. Sullivan D. P. (2004). Negocios internacionales: Ambientes y Operaciones
- Kirchner y Márquez Castro (2010). Comercio y marketing internacional
- Czinkota, Konkainen y Moffett. (2007) Negocios Internacionales.

Electrónicas:

- **El Costo Del Transporte Internacional, Y La Integración Y Competitividad De América Latina Y El Caribe. (2002)**
Disponible:
<http://www.cepal.org/transporte/noticias/bolfall/9/10539/FAL191.htm>
- **USAID, Guía Logística De La República Dominicana. (2005)**
Disponible: <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2009/01/guia-logistica-de-la-República-dominicana-usaid-2005.pdf>
- **Cámara de Diputados de la República Dominicana (2008).**
Disponible: <http://www.camaradediputados.gov.do/masterlex/MLX/docs/2F/1B0/1B1/1C5/1DE/1E5.pdf>

- **Bethania E .Vegazo Lockhart Guillermina Ramírez Bisonó (2012) Informe Nacional De Competitividad.**
Disponibile: <http://www.cnc.gob.do/cnc/wp-content/uploads/2013/08/informe-competitividad-rep-dom-2012.pdf>

Artículos:

- Guasch, Jose Luis. (2011). La logística como motor de la competitividad en América Latina y el Caribe.

Anexo 2:

Entrevista

Entrevista realizada a: Carlos Rodríguez, Agente de Tráfico aduanal de Brugal & Co.

- 1. ¿Cuáles son los factores que inciden en los costos del transporte de carga terrestre en la República Dominicana, a la hora de trasladar un producto de la planta de producción al muelle de salida?**
- 2. ¿Qué opinión le merece la infraestructura actual del transporte de carga terrestre en la República Dominicana?**
- 3. En sentido general, ¿podría decirnos como impactan los costos logísticos del transporte de carga terrestre en la economía Nacional en aras de lograr una mayor competitividad internacional?**
- 4. ¿Cómo vio el desempeño general de la empresa en lo referente al transporte de carga terrestre, en el año 2013?**
- 5. ¿Qué opina de la gestión actual del transporte de carga terrestre en la República Dominicana?**
- 6. ¿Podría indicarnos un mercado, de los que ha tenido la oportunidad de gestionar la logística del transporte de carga terrestre que a su entender, opere un sistema logístico eficiente y eficaz en el tema objeto de estudio?**

7. **¿A su entender, como afecta el monopolio que existe en la gestión del transporte de carga, en la competitividad de la República Dominicana?**
8. **¿Podría indicarnos en qué proporción el costo del transporte de carga terrestre del país en los periodos 2013, impacto en los precios internacionales del Ron?**
9. **Para que el país pueda ser más competitivo en la gestión del transporte de carga terrestre, ¿Qué recomendación daría para que las autoridades competentes pongan en ejecución?**