



**Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales  
Escuela de Mercadeo**

**Título de la monografía:**

República Dominicana como centro logístico regional para negocios  
Internacionales

**Nombres sustentantes:**

Franchelly Deler	2012-1694
Leslie Cruz	2013-0184
Karolina García Lucas	2013-0940

**Asesores:**

**Ariel Gautreaux y Máximo Aníbal Feliz**

**Monografía para optar por el título de Licenciatura en Negocios  
Internacionales**

**Distrito Nacional**

**2017**

## **Agradecimientos**

Le agradezco **A DIOS** en primer lugar por permitirme llegar hasta este punto de mi vida, por haberme guiado y escuchado en cada momento que me sentí en debilidad, a él sea la gloria por siempre.

Le doy gracias **A MIS PADRES EDWINA DELER Y RAMÓN PELEGRIN** por apoyarme en todo momento, por haberme brindado su comprensión, consejos y afecto cuando más lo necesitaba.

**A MIS ABUELOS JOSEFA VILORIA Y JOSE DELER** por ser un ejemplo de vida para mí, por los valores inculcados desde pequeña, porque gracias a sus esfuerzos he llegado donde estoy, por siempre brindarme su apoyo, comprensión y amor.

Agradezco **A MIS TÍAS CAROL DELER Y JOHANNA DELER** por siempre estar presentes en mis momentos de alegría y tristeza, porque durante mi carrera fueron también un ejemplo a seguir para mí, gracias a sus consejos y su apoyo incondicional.

**A MIS AMIGOS(AS), SHIARA LARANCUENTE Y ROBERTO ESTRELLA,** gracias a sus consejos y guías de aprendizaje durante toda la carrera pude lograr muchos objetivos académicos, por siempre brindarme su ayuda en cada momento que la necesite.

Gracias a **MIS COMPAÑERAS DE MONOGRÁFICO**, Karolina García y Leslie Cruz sin su esfuerzo y empeño en conjunto no lo hiciésemos logrado.

Les agradezco **A TODOS LOS PROFESORES** que fueron facilitadores de sus conocimientos hacia mí, gracias por sus aportes a mi carrera profesional.

**Franchelly Deler**

## Agradecimientos

En primer lugar gracias a Dios por darme el privilegio de cumplir con la primera meta de muchas sin el nada de esto hubiera sido posible, ¡GRACIAS SEÑOR!

**PADRE** has sido, eres y serás siempre el motor que me impulsa a lograr todos mis objetivos, siempre estás ahí en el momento más necesario y eso te hace ser el mejor del mundo y recuerda que esto que has sembrado en mi será tu mayor recompensa en el futuro por manos de Dios. ¡TE AMO PADRE!

A mi madre **ROSY PEÑA**, gracias por traerme al mundo, sin ti nada de esto hubiera sido posible.

A mis **ABUELAS**, Carmen Peña y Leocadia Martínez mis razones de existir, por las que lucharé hasta que no me queden fuerzas porque así lo han hecho ella conmigo. GRACIAS!

A mi otro yo, **YOALNDA PEÑA (NIN)** realmente no eres una tía común, para mi eres ese bastón que en miles de ocasiones necesité y siempre me ayudó a salir adelante, gracias por siempre estar dispuesta a ayudarme cuando más la necesité, le prometo que siempre estaré aquí para todas sus ocurrencias.

A mi **Mami AMI**, gracias por ser esa segunda madre, consejera, protectora y amiga que ha servido de motor para seguir adelante con todos mis proyectos. ¡NO TE DEFRAUDARÉ!

**KATHERINE, YESIKA, YANELL y ANTHONY**, gracias por estar a mi lado desde siempre y confiar en el futuro de este país. LOS ADORO!!

A mis compañeras de monográfico, **KAROLINA GARCIA Y FRANCEHELLY DELER**, gracias por dedicación a lograr este gran objetivo de las tres.

Y por último gracias a los compañeros de vida que la universidad mi regaló, Dislandi Montero, Driseli Fulcar, Jean Sano y demás, Gracias por de alguna manera u otra aportarle a mi carrera un granito de arena.

A mi compañera Yomara Alcántara y mi jefa Margarita Diloné de GRUPO RAMOS, gracias por la comprensión y tantas enseñanzas, por ustedes he conocido el mundo real en el ámbito laboral.

*“La vida no es fácil, pero hay un motor llamado corazón, un seguro llamado fe y un conductor llamado DIOS”*

**Leslie Cruz**

## **Agradecimientos**

**A DIOS**, por permitirme llegar a este punto de mi vida y poder realizar una de mis metas. Por siempre mostrarme que yo puedo con esto y con más, por darme fortaleza en los momentos más difíciles y estar presente en todo.

**A MIS PADRES CESAR GARCIA Y AGUSTINA LUCAS**, por darme su apoyo en todo momento.

**A MIS HERMANOS CESAR J. GARCIA Y ALEJANDRO GARCIA**, por animarme y orientarme cuando no sabía que quería estudiar.

**A MI AMIGA Y COMPAÑERA DE TRABAJO RAIZA BATISTA**, por ser un ejemplo a seguir en cuanto a superación, por apoyarme y enseñarme cada día a pelear por lo que quiero y creo.

**A MIS AMIGAS Y COMPAÑERAS DE MONOGRAFICO LESLIE CRUZ Y FRANCHHELLY DELER**, por acompañarme en esta etapa final y por todos estos años de amistad.

**A MIS MEJORES AMIGAS ANGELINA MEREJO, DIANA MOQUETE Y MARIA SOTO**, por siempre estar ahí en mis mejores y peores momentos, por brindarme sus hombros cuando lo necesitaba y por siempre aconsejarme.

**A MIS AMIGOS**, los cuales empezaron siendo mis compañeros de universidad y hoy son una parte importante de mi vida, gracias por haberle traído alegría a mi vida, por compartir conmigo en casi todas las ocasiones, por todas esas noches de alegría y por aportarme siempre un punto de vista diferente al mío: Driseli Fulcar, Víctor Salazar, Juan Mejía, Ramsés Terrero. Gracias, Totales!

**Karolina García Lucas**

# ÍNDICE

## Resumen

INTRODUCCIÓN .....	3
CAPITULO I. Centros Logísticos .....	5
1.1 Origen de los centros logísticos.....	6
1.2 Características de los Centros Logísticos .....	9
1.3 Tipos de maquinarias utilizadas en los centros logísticos .....	10
1.4 Principales centros logísticos a nivel mundial.....	14
1.5 Importancia de los centros logísticos para un país .....	27
CAPÍTULO II. República Dominicana como centro logístico regional .....	28
2.1 Indicadores Económicos de República Dominicana .....	29
2.2 Sector logístico dominicano.....	31
2.2.1 Índice de desempeño logístico 2016 .....	35
2.3 Puertos de República Dominicana .....	36
2.3.1 Puerto Multimodal Caucedo .....	36
2.3.2 Puerto Rio Haina.....	37
2.3.3 Puerto de Santo Domingo.....	38
2.3.4 Puerto San Pedro de Macorís.....	39
2.3.5 Puerto de Puerto Plata .....	40
2.2.6 Puerto de Manzanillo.....	40
2.3.7 Puerto de Samaná .....	41
2.3.8 Puerto de La Romana.....	41
2.3.9 Puerto de Barahona.....	42
2.3.10 Puerto de Azua .....	43
2.3.11 Puerto de Pedernales .....	43
2.4 Puerto Caucedo como centro logístico de la región .....	44
2.5 Ventajas competitivas de puerto Caucedo frente a los demás puertos de la región. ....	45
2.6 Sectores beneficiados con la implementación de un centro logístico en República Dominicana.....	48

2.6.1 Sector Real .....	48
2.6.2 Sector Externo y el Mercado de Trabajo .....	49
2.7 Ventajas y desventajas de convertir a la República Dominicana en un centro logístico.	51
CAPÍTULO III. Competitividad logística en la Región del Caribe .....	53
3.1 Características.....	54
3.2 Conectividad logística de la República Dominicana-Centro América como ventaja comparativa frente a los países del Caribe.....	57
3.3 Comercio exterior como impulso a la competitividad logística.....	62
CAPITULO IV. Aportes de la implementación de un centro logístico en el país.....	71
4.1 Beneficios para la economía del país. ....	72
4.1.1 Generación de empleo.....	72
4.1.2 Inversión extranjera directa.....	73
4.1.3 Aportes para las empresas del país .....	76
4.2 República Dominicana y su comercio exterior.....	77
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	81
Bibliografía.....	4

## ÍNDICE TABLA

Tabla 1.Indicadores económicos de República Dominicana. Año 2015.....	29
Tabla 2. Fuente: Banco Mundial-Índice de desempeño logístico 2016 .....	36
Tabla 3.Índice de competitividad marítima 2016. Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2016.....	46
Tabla 4. Tasa de desocupación ampliada en República Dominicana. Fuente: Banco Central de la República Dominicana.....	51
Tabla 5. Principales productos exportados de República Dominicana en el 2015 (millones US\$). .....	62
Tabla 6. Lujos de la inversión extranjera directa por actividad económica (En millones de US\$ y %) .....	75
Tabla 7.Exportaciones de República Dominicana expresada en kilos y en valores FOB.....	78
Tabla 8.Importaciones de República Dominicana expresada en kilos y en valores FOB. ....	79

## ÍNDICE DE GRÁFICA

Gráfica 1. Volumen de contenedores en millones TEUS. 2015.Fuente: Informe Global & Emerging Logistics Hubs 2015.Inmobiliaria CBRE.....	16
Gráfica 2. Inflación precio al consumidor en porciento.1960-2015. Fuente: (Banco Mundial, 2015) .....	29
Gráfica 3. Evolución de las exportaciones de República Dominicana. Anual (millones US\$).....	63
Gráfica No.04. Gráfica 4. Principales Destinos de exportación de la República Dominicana.....	64
Gráfica 5. Índice de competitividad. Comparación 12 pilares República Dominicana y Latinoamérica. ....	65
Gráfica 6. Composición del valor exportado al mundo por América Latina y el Caribe. LA CEPAL .....	67
Gráfica 7. Movimientos nacionales Movimientos Nacionales de Carga en los Puertos (2015 en TEU).....	69

## **RESUMEN**

En el presente informe se analizó la importancia de convertir a República Dominicana en el centro logístico de la región, debido a que la ubicación geográfica es una de las características más importante que tiene el país, al igual que sumándole los recursos naturales y buena implementación política a sus cualidades, las cuales la favorecen frente al territorio exterior. Se analizó la competitividad de República Dominicana frente a los demás países de la región, mostrando los aportes más relevantes que traerá al país este centro.

## INTRODUCCIÓN

Hoy en día resulta de gran importancia para el crecimiento del comercio de un país la base en el sistema logístico que dicho país haya implementado. El actual modelo logístico que predomina en América Latina y el Caribe ha sufrido varias etapas de estancamiento y otras de desarrollo sostenido, a través de los años los países de dicho continente han podido alcanzar lo que es la reducción de costos portuarios y grandes avances tecnológicos en materia de infraestructura portuaria.

Gracias al desarrollo y crecimiento del comercio exterior, así como también la disminución en las barreras arancelarias, el aumento en el flujo de transporte de cargas entre los países ha ido en un crecimiento sostenido, debido a esto cada uno de los países han tenido que impulsar sus bases logísticas y así formar parte de las rutas de negocios de las líneas navieras.

El desarrollo de este estudio analiza cada uno de los factores que influyen en la competitividad portuaria y logística entre los países del Caribe, principalmente las ventajas tanto competitivas como comparativas que caracterizan a la República Dominicana como uno de los países con puertos más especializado de la región.

El análisis se basa en la puesta en observación de las características que destacan a dicho país con relación a los demás del Caribe en materia logística y su futuro desempeño como centro logístico de la región.

# **CAPITULO I. Centros Logísticos**

## **1.1 Origen de los centros logísticos.**

A pesar de que gran parte de la filosofía logística tal como se entiende actualmente estaba incluida en las actividades logísticas militares durante la Segunda Guerra Mundial, transcurrieron algunos años antes de que se aplicara como concepto en el mundo empresarial. Por aquella época los mercados eran de corte incipiente, se encontraban en expansión, con una producción en alza y con ventas que se potenciaban con el fin de absorber un sector de mercado, en pugna con un incremento de la competencia. (Casanova & Cuatrecasas, 2011)

“Durante las dos décadas posteriores a la Segunda Guerra Mundial se dieron cambios en las condiciones económicas y tecnológicas, que favorecieron en gran parte el desarrollo de los temas logísticos. Se sucedieron en Occidente algunos acontecimientos que aparentemente no tenían nada o muy poco que ver con temas empresariales, menos aun con temas logísticos, como los movimientos demográficos. Nada más erróneo, ya que este fenómeno propicio la ampliación de las cadenas de distribución –ampliando las áreas geográficas de cobertura y restableciéndole o sumándole importancia a otras–, propiciando el incremento de coste de transporte y almacenamiento, pero originando también un incremento de la demanda de productos y/o servicios. Tomaron relevancia temas poco considerados hasta ese momento como la distribución física y la gestión de inventario, entre otros.

La situación económica, debilitada a consecuencia de la guerra, se puede considerar como el inicio de la función logística empresarial, así como de las técnicas orientales asociadas a una mejora organizacional. La falta de capital hizo que las compañías se enfocaran hacia la optimización de una rentabilidad económica; de aquí la importancia de minimizar las inversiones totales de capital (inventario y maquinarias) y de reducir costes directos e indirectos de aprovisionamiento, producción y distribución (integrados actualmente en los costes logísticos totales). La función logística ha dado respuesta a esta necesidad de ver todas las operaciones de la cadena de logística entre cliente y proveedor de una forma integrada.

Se sucedieron variantes tecnológicas en los servicios de transporte, donde además una variedad de productos repercutía en la complejidad de la gestión de inventarios, mientras que el mayor nivel de servicios reclamado por la demanda motivaba que la distribución fuera más compleja al tener que cubrir formas diversas (diferentes canales de comercialización) y escenarios geográficos más amplios, aunque algunas de estas dificultades fueron atenuadas por la aparición de nuevas tecnologías de la información.

En los años setenta la incorporación de la logística al mundo empresarial era aún moderada, ya que se demostraba más interés por obtener ingresos que por controlar los costes, sucediendo además fenómenos como la llamada “crisis de petróleo”, por la que se encarecieron el precio del crudo, los costes de energía,

las materias primas, los transportes, disminuyó la productividad y crecieron los índices de inflación. Es decir, en la década anterior a los sesenta y parte de los setenta se sucedió una corriente de crecimiento económico que, paradójicamente, origina tensiones en las economías más sostenibles.

Empresarialmente este fenómeno impulso la búsqueda de una optimación en la gestión de recursos. Aparece entonces el concepto de logística integrada, que alcanza la propia gestión de las mercaderías y su distribución, permitiendo mejores niveles de competitividad gracias a una mejor eficiencia en el flujo de los productos y de la información.”(Pag.13-15)

El término de centro logístico se refiere al conjunto de las actividades de la logística y de la cadena de abastecimiento contenidos en un solo organismo. De acuerdo a (Carranza, 2005): “una cadena de abastecimiento es un sistema de proveedores, productores, distribuidores, minoristas y clientes en el que los materiales fluyen desde los proveedores hacia los clientes y la información fluye en ambas direcciones”. Anteriormente los conceptos de logística y cadena de abastecimiento se veían de forma separada, pero a medida que el tiempo pasaba y surgían todas las innovaciones tecnológicas que buscaban mejorar los procesos productivos y de distribución, el sector de la industria tuvo que buscar la manera de potencializar las producciones, para poder aumentar las ventas y crear valor.

## 1.2 Características de los Centros Logísticos

Los centros logísticos también conocidos como Hub logísticos están caracterizados por ser establecimientos logísticos de gran magnitud donde se llevan a cabo todos los pilares complementarios para realizar una cadena logística eficiente no solo actividades de transporte sino que también incluyen actividades de almacenamiento y distribución nacional e internacional.

Por lo general estos están ubicados en zonas estratégicas para mejor asequibilidad y facilitación de sus operaciones de carga, descarga y distribución.

Un centro logístico para ser eficiente debe contar con las siguientes características principales:

- Posición geográfica favorable: este aspecto es determinante para un centro logístico, ya que de él dependerá la conectividad con los demás países y también el acceso a los demás lugares que complementan sus operaciones (Aeropuertos locales, carreteras, provincias, etc.).
- Infraestructura: esta característica es sumamente importante ya que de la infraestructura dependerá su eficiencia operativa en el manejo sustentable de carga que moviliza el puerto tanto para nivel nacional como internacional.

- Multimodal: todo centro logístico debe tener la capacidad de manejar o tener asequibilidad a realizar todas las modalidades que involucran a una logística de distribución eficiente.
- Maquinaria: la maquinaria es otro pilar del que depende la eficiencia de un centro logístico, ya que de esta dependerá el manejo de la carga en el centro.
- Según el autor español Luis Montero Garcia en su libro Logística Intermodal todo puerto debe contar con los siguientes servicios de valor añadido:
  1. Seguridad y control de acceso (24 horas)
  2. Medios para minimizar riesgos
  3. Servicio al cliente
  4. Centro de contratación de carga
  5. Línea de telecomunicaciones
  6. Limpieza y mantenimiento regular

### **1.3 Tipos de maquinarias utilizadas en los centros logísticos**

En un centro logístico se usan varios tipos de maquinarias, tanto manuales como eléctricas, según la actividad que se realice. Por ejemplo, las maquinarias utilizadas para el almacenaje de producto, las maquinarias utilizadas para el

desembarque de un contenedor o la maquinaria que transporta la carga del puerto al almacén.

Grúa portacontenedores: estructura de gran tamaño, eléctrica, utilizada para desmontar los contenedores de los barcos. Existen varios tipos de grúas las cuales varían según la su ubicación geográfica, por ejemplo, en un país donde haya muchos vientos se tiene que utilizar un material más pesado en las grúas y se deben asegurar mejor en el suelo para que estas no colapse por los fuertes vientos.

Carretillas o montacargas: “Las carretillas son equipos diseñados para el transporte a ras de piso, indispensables para el movimiento de cargas, el abastecimiento de puestos de trabajo y el apoyo a otros equipos tales como auto-elevadores y apiladoras.” (Brest, 2012) Estas pueden tanto manuales como eléctricas según el uso y la capacidad para carga.



Carretilla de mano.

Carretilla eléctrica o  
Montacargas.



Rampas Hidráulicas: “Las rampas hidráulicas hacen más eficientes las operaciones de carga y descarga entre el piso y el vehículo, dando más seguridad tanto al operador como a la mercancía transportada. Hay un modelo adecuado para cualquier tipo de aplicación y vehículo. No requieren toma de

fuerza; funcionan con la batería; las hay con plataforma sólida o de rejilla, de acero o aluminio, de una o dos secciones.”(Carga Facil, s.f.)

Estas rampas son utilizadas para pasar la carga del camión al almacén cuando así sea necesario, en ocasiones las puertas de los almacenes se encuentran un poco más alta para los camiones de mayor tamaño.

Puente rodante: equipo de elevación con una viga, ya sea simple o doble, apoyada sobre dos carriles elevados sobre unos postes, dispuestos movilizarse según la estructura de la nave. Se puede desplazar verticalmente, longitudinal y transversalmente.



## 1.4 Principales centros logísticos a nivel mundial

En los últimos 35 años, el comercio global ha aumentado cerca de un 600% con la creación de cadenas de suministro globales y muy complejas. Para dar soporte a esta nueva estructura en las estrategias mundiales de aprovisionamiento, cada país ha creado diferentes *hubs* logísticos para concentrar las operaciones y simplificar al máximo los procesos. No obstante, este escenario está lejos de estancarse por la continua expansión de las cadenas de distribución en mercados emergentes y la aparición de nuevos polos productivos.(S.Riera, 2015)

Según estudios realizados por la consultora inmobiliaria CBR y según visto en el Anexo No.01 (hubs logísticos emergentes y globales 2015) existen 20 hubs logísticos emergentes entre los cuales están: en el continente Americano se encuentra Filadelfia, Seattle y el sur de California en Estados Unidos; Bajío en México; y Santiago en Chile. Mientras que en Europa, Oriente medio y África los Hubs más destacados son: Manchester/Liverpool en Londres, Ámsterdam en los países bajos, Múnich en Alemania, entre otros países.

“Lo que hace que un Hub sea Global (CBRE, 2015):

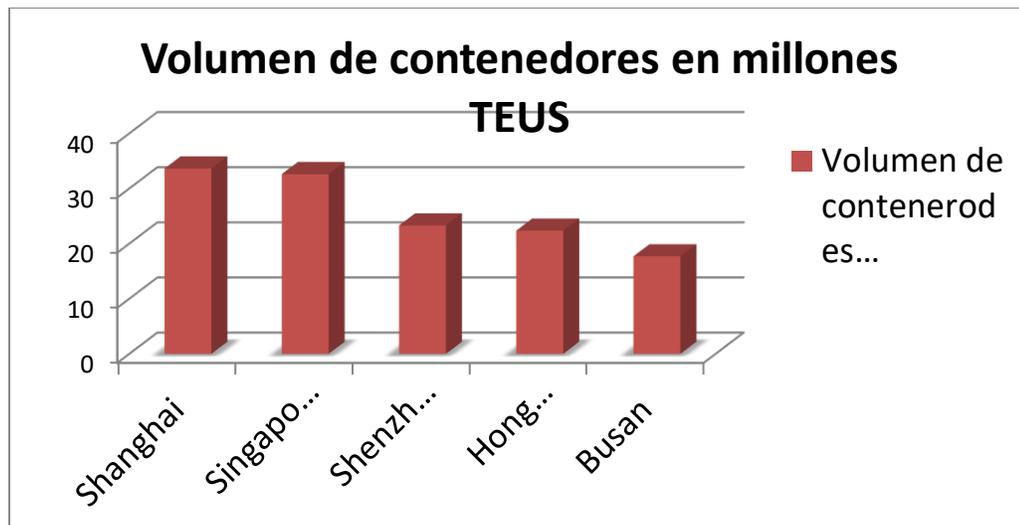
- Infraestructura de transportación: los hubs globales tienen múltiples opciones de transportación como por ejemplo un puerto principal, un aeropuerto principal, una carretera principal que permita a los

expedidores tener variedad en donde puedan mejorar sus costos y a la misma vez llegar a sus clientes. (pag.6)

- **Infraestructura Industrial:** los hubs con las mejores posibilidades de acomodar a sus expedidores tienen la abundancia de facilidades en lo que sea procesos, almacenamiento y distribución de los productos, y normalmente sus dueños son de ámbito institucional o inversionistas extranjeros. Los Hubs globales tienen un gran inventario de alta calidad, logística moderna y distribución de bloques.
- **Acceso al mercado y demanda:** el tamaño de mercado al cual el hub tenga acceso se relaciona con el estatus de este, mientras más extenso sea el mercado más importancia o prestigio tendrá el Hub. El elemento adicional clave de un hub global es que su área de influencia pueda extenderse a grandes distancias y conectar a destino internacionales, usualmente otros hubs globales. Por ejemplo Los Ángeles y Hong Kong están conectados con sus puertos marítimos.
- **Ambiente de negocios:** El bajo riesgo del entorno político y la economía local que estén fuertemente ligados a el comercio internacional de bienes y servicio crea un ambiente óptimo para los hubs logísticos globales prosperen. Un hub logístico global tiene a ser el o estar entre los centros más dominantes en el ámbito financiero y de comercio de la región o nación. Libres o favorables tratos entre las regiones también facilitara el movimiento de los bienes, en adición de las bajas tarifas, también las

reglas claras y las regulaciones en el comercio creara un ambiente positivo de negocio.” (Pág. 07)

De acuerdo al mismo informe los principales hubs logísticos de acuerdo al volumen de carga de contenedor (TEUS=contenedores de 20 pies) son:



Gráfica 1. Volumen de contenedores en millones TEUS. 2015. Fuente: Informe Global & Emerging Logistics Hubs 2015. Inmobiliaria CBRE

Dividiendo los principales Hubs globales según la región en la que se encuentren y tomando en cuenta los requerimientos necesarios para ser llamados hubs globales, con todos al mismo tiempo, estos son:

- **EMEA (Europa, Oriente Medio y África)** los principales son:

El Hub de Londres, el cual cumple con todas las características. Base de población, rendimiento del puerto y aeropuerto, calidad de la infraestructura, la producción manufacturera y la calidad de los servicios de logística. Londres

destaca especialmente en cuanto a la profundidad del mercado de la propiedad



industrial y el tamaño de inigualable de su mercado de inversión. (CBRE, 2015)

El Aeropuerto Internacional de Londres-Heathrow, hub de British Airways.

“En la zona de Oriente Medio, Dubái se ha erigido como el gran *hub* logístico. En pocos años, además, la ciudad ha desarrollado todas sus infraestructuras, llegando a construir una cuarta terminal aeroportuaria en una isla artificial.”(S.Riera, 2015)

“Puerto de Jebel Ali operado por DP World Región EAU, es la mayor terminal marítima en el Oriente Medio y la principal instalación de cartera de más de 77 terminales marinas a través de seis continentes de DP World. Estratégicamente situado en Dubái, el puerto de Jebel Ali está en el cruce de una región que proporciona acceso a los mercados de más de 2 mil millones de

personas. Como un centro multimodal integrada que ofrece el mar, el aire y la conectividad de la tierra, complementado con amplias instalaciones de logística, puerto de Jebel Ali juega un papel vital en la economía de los EAU.

Es una puerta de entrada principal de más de 90 servicios semanales que conectan más de 140 puertos de todo el mundo. Expansiones actualmente en curso en el Puerto traerán capacidad total de manejo de 19 millones de TEU en 2017. Puerto de Jebel Ali ha sido votado como "mejor puerto en el Medio Oriente" durante 21 años consecutivos y está clasificado como el mayor puerto de contenedores 9 de todo el mundo. Tiene el mayor puerto artificial del mundo.”  
(DP World, s.f.)



Puerto Jebel Ali. Dubái. DP World

## Paris, Francia.

En la competición que libran los países para acoger las plataformas logísticas, Francia dispone de numerosas ventajas que explican el dinamismo de su sector y que ofrecen a las empresas concernidas fuertes oportunidades de desarrollo:

→ Ubicación geográfica muy favorable: en el extremo de Europa, Francia es una puerta de entrada natural a un mercado de 450 millones de consumidores y una zona de tránsito excepcional para la exportación internacional.

→ Infraestructuras de transporte eficaces y no saturadas, totalmente interconectadas con los principales países de Europa occidental.

→ Un mercado desarrollado, abierto a la competencia y transparente para las nuevas empresas.

→ Una red de proveedores estructurada y productiva en toda la cadena logística y con una pericia mundialmente reconocida.

→ Terrenos libres que permiten acceder a una oferta inmobiliaria atractiva y algunos de los almacenes más económicos de Europa.

Para ser aún más atractiva, Francia se reforma por completo y reforma el marco de desarrollo de los sectores logísticos para ser más competitiva y permanecer abierta internacionalmente. (Agencia Francesa para las inversiones internacionales, 2007-2010)



Aeropuerto Internacional de Paris-Charles de Gaulle, hub de Air France.

Debido a su geografía, su ubicación céntrica, Domina los mercados de logística. Es por esto que se considera la más importante en el continente europeo.

- **Asia**

Después de Dubái, en Asia se encuentran tres de los centros logísticos con mayor volumen de contenedores TEUS, de acuerdo a la grafica No.01, sobre el volumen de contenedores en millones de TEUS. Están Singapur, Hong Kong, Shenzhen y Shanghái en China.

Hong Kong, China: “Hong Kong es el mayor centro logístico de la zona, con el mejor y más eficiente aeropuerto del mundo, el cuarto puerto más activo tras

Antwerp, Singapur y Shanghái, con un papel relevante en las relaciones comerciales de China con el resto del mundo, dándole el carácter de gran puerto franco de Asia.” (Oficina económica y comercial de España en Hong Kong, 2010)

La tradicional puerta de entrada a China, Hong Kong es probable seguir siendo el eje para los embarcadores internacionales debido a la regulación local de cabotaje (Tráfico marítimo a lo largo de la costa, especialmente para comerciar). También tiene una población grande, afluente que impulsa la demanda de consumo fuerte. (CBRE, 2015)



Contenedores en el puerto comercial de Hong Kong.

Singapur: Un centro de envío eficientes, desarrollado, Singapur tiene un fuerte enfoque en la electrónica, productos químicos y logística. Con uno de los más alto PIB per cápita en Asia y el Pacífico, ayuda a apoyar el consumo en la pequeña ciudad-estado. Singapur goza de un ambiente de negocios abierto,

teniendo un ranking número uno en el Banco Mundial respecto a facilidad de hacer negocios en el año 2014.(CBRE, 2015)

El aeropuerto de Changi en Singapur fue galardonado como el mejor del mundo en el 2014, según World Airport Award. También ocupó el primer lugar entre los aeropuertos con flujos de más de 50 millones de pasajeros por año.

La mitad de la población mundial se encuentra en un radio de alcance de siete horas de vuelo desde Singapur. Con esta consideración se desarrolló el Parque Logístico del aeropuerto de Changi, el cual ofrece una excelente conectividad y eficiencia para la logística de valor agregado y actividades de distribución regional. Es el aeropuerto de carga más grande de Asia despachando más de 6.500 vuelos semanales a 280 ciudades en 60 países, transportando casi dos millones de toneladas al año. (Cancillería Embajada de Colombia en Singapur, 2015)



Aeropuerto Changi, Singapur.

Shanghái es el hogar del más ocupado puerto sobre carga en el mundo, entrega 33,6 millones de TEUs de tráfico de contenedores en 2014. Posee una economía desarrollada con dos fuentes de demanda logística-una población con fuerte gasto energía capitalina y una industria de fabricación robusta, de alto valor. Shanghái se encuentra en el corazón de la región económica más importante de Río Yangtze Delta, China, y representa una quinta parte del PIB de China.(CBRE, 2015)

“Shanghái ocupa el 2º puesto dentro del ranking exportador de las provincias y municipalidades del país y el 3º en cuanto a las importaciones... Shanghái cuenta con una gran plataforma de distribución, gracias a sus comunicaciones (tanto por mar, aire, ferrocarril o carretera) y servicios de energía y agua potable.

El volumen de importación y exportación que pasa por el puerto de Shanghái representa el 25% del total de toda China. El Puerto de Shanghái está conectado, mediante el río Yangtze, con numerosas provincias del interior, llegando hasta Chongqing (Sichuan). Tiene relaciones comerciales con más de 400 puertos y 500 empresas navieras en 160 países y regiones del mundo.

La reciente ampliación de las instalaciones portuarias (puerto de aguas profundas de Yangshan) permite la entrada y salida de barcos de contenedores de quinta y sexta generación; contando con una línea costera de casi 3,000 metros, 9 muelles de agua profunda y 34 puentes grúa de gran escala. La tercera fase, con una capacidad diseñada de 5 millones de TEU, se espera será

inaugurada en curso del presente año.” (Ministerio de relaciones exteriores y culto, s.f)

- **América**

De acuerdo al informe de (CBRE, 2015) en Estados Unidos hay 6 centros logísticos, de los cuales Chicago se considera el centro mas situado del país debido a su conexión con la costa. Mientras que el centro logístico ubicado en Los Ángeles tiene la ventaja que se conecta con el lado oeste americano, dando fácil acceso a los centro logísticos del continente asiático.

“Al cierre del año 2012, Chicago fue catalogada como la mejor ciudad para las operaciones logísticas. Específicamente el estado de Illinois, que es la tercera área metropolitana más grande en los Estados Unidos.

Con más de 9,5 millones de personas, Illinois es un punto medio ideal en el país para la distribución, ya que Chicago es el hogar del ferrocarril más grande de terminales de conmutación intermedia en los Estados Unidos. Cuenta además con tiene una infraestructura vial integral, por lo que es un lugar ideal para los servicios de transporte por carretera, con 23 carreteras interestatales en los que los transporte comercial representa 60% del tráfico.

En segundo lugar se encuentra ubicado California. Como el estado más grande del país en términos de población con acceso ideal para el Puerto de Los Ángeles y el Puerto de Long Beach, amplias instalaciones de carga aérea, y

varias grandes áreas metropolitanas como Los Ángeles y San Francisco, no es extraño que aparezca privilegiado para las gestiones de logística.” (LOGINEWS, 2013)



Ferrovías, Chicago.



Puerto de contenedores, Los Ángeles

Toronto, Canadá. “Toronto Pearson International Airport, \$31.7 billones en carga pasa por este aeropuerto anualmente, procesa el 45% de toda la carga aérea que llega a Canadá, más de 240 puertas para carga y descarga de camiones, 1.2 millones de pies cuadrados en espacio de almacenaje, capacidad instalada de procesar 1 Millón de toneladas métricas de carga al año, 130, 000,000 de Clientes potenciales a solo 1 día de distancia, con vuelos a 150 destinos a nivel mundial. 163,000 empresas situadas en el Greater Toronto Area, centro neurálgico de redes férreas y autopistas, 5 pistas que permiten el aterrizaje y despegue de cualquier tipo de avión y servicio de aduana 24/7. (Toronto Pearson, s.f)



Toronto Pearson International Airport.

## **1.5 Importancia de los centros logísticos para un país**

Los avances tecnológicos y la globalización han llevado a que los países creen o implementen sistemas logísticos que le agreguen valor como país y los hagan más competitivo frente a los demás. La importancia de los centros logísticos radica en que facilita y ayuda a eficientizar todos los procesos llevados a cabo en las importaciones y exportaciones del país, además del abastecimiento, distribución, entre otras actividades.

Otros aportes de los centros son:

- Generación de empleo,
- Captación de inversión extranjera directa,
- Aumento de las importaciones y exportaciones,
- Disminución de los costos operacionales del país,
- El mejoramiento del transporte y distribución de mercancías

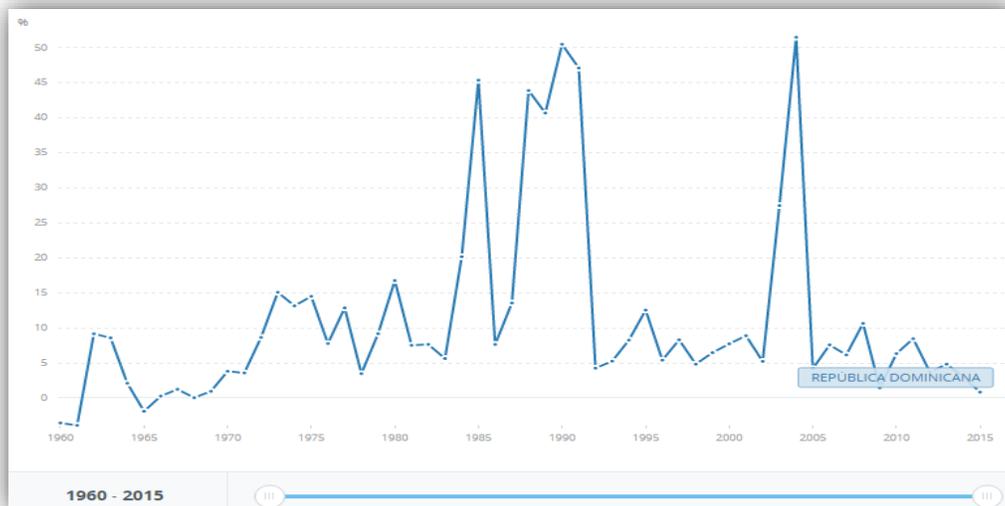
## **CAPÍTULO II. República Dominicana como centro logístico regional**

## 2.1 Indicadores Económicos de República Dominicana

Superficie Total	Línea de Costa	PIB (US\$ Millones 2015)	PIB per cápita (US\$ Millones 2015)	Población Total 2015
48,670 km <sup>4</sup>	1,288 km <sup>4</sup>	68,102,618.09	6,468.5	10,528,391

Tabla 1. Indicadores económicos de República Dominicana. Año 2015.

La Inflación, precios al consumidor (% anual) 2015 de la República Dominicana fue de 0.8%, se puede apreciar que el año con la tasa de inflación más alta fue el 2004, lo cual se debió a una mala administración por parte del sector ejecutivo.



Gráfica 2. Inflación precio al consumidor en por ciento. 1960-2015. Fuente: (Banco Mundial, 2015)

**Tipo de Cambio:** US\$1.00 = RD\$47.50

**Tasa de participación en la fuerza laboral, total (% del total de la población entre 15-64 años) (estimación modelado OIT) 2015: 69.2%**

**Tasa de incidencia de la pobreza, sobre la base de la línea de pobreza nacional (% de la población) 2015: 32.4%**

### **Acuerdos Comerciales**

República Dominicana se beneficia de programas preferenciales que otorgan varios países entre los cuales están Estados Unidos, Canadá y la Unión Europea. Estos programas son unilaterales, es decir, que otorgan las preferencias arancelarias a los productos dominicanos, sin requerir el mismo tratamiento para los productos procedentes de esos países al momento de entrar a territorio dominicano.

- Acuerdo de Libre Comercio entre República Dominicana y la Comunidad del Caribe (ALC RD – CARICOM).
- Acuerdo de Libre Comercio entre República Dominicana y Centroamérica (ALC RD – Centroamérica).
- Acuerdo de Alcance Parcial entre la República Dominicana y Panamá (AAP RD – Panamá).
- Acuerdo de Libre Comercio entre los Estados Unidos, Centroamérica y la República Dominicana (DR – CAFTA).
- Acuerdo de Asociación Económica entre los países de la Unión Europea y los países del CARIFORO (AAE).

## **Políticas Comerciales**

La política comercial actual de la República Dominicana se encarga de:

- 1- Fortalecer los mecanismos para implementar y aprovechar los tratados vigentes.
- 2- Evaluar el impacto de los tratados ya firmados, aprendiendo de las experiencias pasadas.
- 3- Estudiar las potencialidades y sensibilidades de mercados con los cuales se ponderan iniciar negociaciones.
- 4- Diseñar un modelo propio de plataforma negociadora.
- 5- Escuchar las posiciones de los que al final del día permiten aprovechar estos tratados, los sectores productivos.

## **2.2 Sector logístico dominicano**

El sector logístico para un país en desarrollo es de suma importancia ya que este es calificado por muchos autores como un motor que dinamiza la economía de cualquier nación y más para un país tan relacionado y en cierta parte dependiente del comercio internacional como es República Dominicana. Pero para que dicho sector pueda fluir correctamente y dinamizar la economía, se deben implementar todas las leyes existentes y crear estrategias que le agreguen valor al país frente a los demás países de la región.

La República Dominicana en comparación con los demás países de la región posee las mejores estructuras para las actividades portuarias, aeroportuarias y redes de carreteras, lo que le ha permitido que el sector logístico del país se vuelva más dinámico en los últimos años. Estas zonas y estructuras de actividades logísticas se distribuyen de la siguiente manera:

- **Puertos:**

La República Dominicana por su condición geográfica posee una buena conectividad con el hemisferio, lo que le otorga una ventaja competitiva en su sistema portuario frente a los demás países de la región.

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

Los puertos están ubicados en localidades de las zonas Norte, Este y Sur; exactamente en las provincias: Santo Domingo, Azua, La Romana, Barahona, Montecristi, Samaná, Puerto Plata, San Pedro de Macorís y Pedernales. Las características particulares de cada uno de los puertos han contribuido a que el país cuente con una oferta de terminales de donde entra y sale una gran diversidad de mercancías, y se ofrezcan importantes servicios. (Autoridad Portuaria Dominicana)

- **Aeropuertos:**

República dominicana cuenta con un sistema aeroportuario remozado y adecuado tanto en su infraestructura, como en el servicio que se brinda. Sin lugar a dudas, nuestra red aeroportuaria es una de las más completas de Latinoamérica ya que en tan sólo 48 mil kilómetros cuadrados contamos con 9 aeropuertos internacionales de calidad mundial, de los cuales 6 son de propiedad estatal administrados por gestión delegada a través de una empresa concesionaria, y 3 son propiedad del sector privado con autorización gubernamental para su operación, distribuidos estratégicamente conformes los polos turísticos designados.

Estos se complementan con 5 aeropuertos domésticos estatales que interconectan el territorio nacional con los principales puntos turísticos.(Aeroportuario, 2016)

- **Transporte Terrestre:**

La red vial de la República Dominicana está compuesta por 5.000 kilómetros de autopistas y 14.000 kilómetros de caminos rurales. El transporte interno se realiza mediante transporte automotor en su totalidad ya que no existe servicio férreo. En lo que respecta a la carga en contenedores, tanto de importación como de exportación, ésta se realiza utilizando tráileres que son provistos sin costo (por un período de hasta 5 días) por las empresas navieras. Esta modalidad particular, al igual que la utilizada en Estados Unidos y en puertos de Centroamérica y del Caribe, exige de parte de las líneas marítimas contar con tráileres para estos servicios; se calcula que podría haber aproximadamente unos 3.500 chasis en el país.

Según el estudio mencionado del Banco Mundial, el hecho de poseer stock de chasis, es uno de los factores que incide en el sobre-costos de los fletes en la República Dominicana. El servicio de tracción es provisto en una alta proporción por empresas de transporte, de las cuales la mayoría son empresas de pequeño porte, cuyos propietarios poseen desde uno o hasta cinco tractores. Un porcentaje menor del parque está en manos de los usuarios. (Competitividad, 2009)

### **2.2.1 Índice de desempeño logístico 2016**

El LPI se encarga de medir la eficiencia de las cadenas de suministro de cada país y como esta se desenvuelve en el comercio con otros países (socios comerciales). Una logística ineficiente conlleva a un alza de los costos del comercio y por ende reduce la integración global afectando a los países en desarrollo que buscan competir en el mercado global. (Mundial, 2017)

Se utiliza un cuestionario estandarizado que consta de dos partes: (1) Logística Internacional (2) Logística Doméstica. Para la aplicación de la encuesta los países se clasifican en 5 categorías según su nivel de ingreso y su ubicación geográfica, la tabla a continuación ilustra la manera en que se aplican las encuestas. En 2016, se realizaron alrededor de 7,000 encuesta en 160 países alrededor del mundo, y para 125 países a nivel doméstico. Metodología para la selección de los grupos encuestados. (Mundial, 2017)

Según la tabla A-1 el Índice de desempeño logístico emitido cada dos años por el banco mundial en el año 2016 República Dominicana presento un declive en comparación con el 2014 en las variables que se utilizan para medir dicho índice, principalmente en el indicador de infraestructura, esto quiere decir que en cierta parte los usuarios no están satisfechos con el desenvolvimiento de este renglón, esto indica que el país necesita buscar la alternativa de mejorar estos indicadores si se pretende lograr ser el centro logístico de la región.

Índice de Desempeño Logístico República Dominicana					
Año	2014		2016		16/14
	Puntuación	Rank	Puntuación	Rank	Variación
<b>Desempeño LPI</b>	2,9	69	2,6	91	▼ -8%
<b>Aduana</b>	2,6	80	2,4	101	▼ -8%
<b>Infraestructura</b>	2,6	73	2,3	111	▼ -12%
<b>Envíos Internacionales</b>	2,9	71	2,7	87	▼ -9%
<b>Competencia de Servicios logístico</b>	2,9	65	2,7	79	▼ -8%
<b>Seguimiento y Rastreo</b>	2,9	72	2,6	88	▼ -10%
<b>Puntualidad</b>	3,2	76	3,1	93	▼ -4%

Tabla 2. Fuente: Banco Mundial-Índice de desempeño logístico 2016

## 2.3 Puertos de República Dominicana

### 2.3.1 Puerto Multimodal Caucedo

DP World Caucedo llega a República Dominicana en el 2003 a raíz de una negociación entre lo que hoy es la compañía líder mundial en operaciones portuarias Dubai Ports World y el gobierno dominicano. Está calificado como el puerto que ha logrado las más cantidad de certificaciones en el país.

Su infraestructura operativa está provisto de 5 grúas tipo Post Panamax, 43 tractores de patio, 6 grúas portacontenedores, una subestación eléctrica, circuito cerrado de seguridad, verjas perimetrales de 3 metros de altura, lanchas de patrullaje marítimo y servicios de operaciones durante las 24 horas.(portuaria)

Según el portal de seguridad del puerto, Caucedo cuenta con importantes certificaciones operativas como las siguientes:

- PBIP (Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias) – Julio 2004, fue el primer Puerto en ser certificado en esta Regulación en República Dominicana.
- ISO 28000 – Abril 2007, Caucedo fue el primer Puerto en ser certificado en esta Regulación en República Dominicana y la región del Caribe.
- C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) – Agosto 2007
- BASC (Business Alliance for Secure Commerce) –2005
- CSI (Iniciativa de Contenedor Seguro) – Julio 2006
- Megaport– Julio 2008, Implementación de portales de Detección de Radiación.
- Certificación OEA (Operador Económico Autorizado) – Diciembre 2012, Caucedo fue el primer Puerto en ser certificado en esta Regulación en República Dominicana.

### **2.3.2 Puerto Rio Haina**

Es conocido como el segundo puerto del país con más y mejores cualidades operativas. En este puerto opera la empresa Haina International Terminal que fue creada en el año 2000 por un grupo de compañías navieras del país, con el fin de modernizar y optimizar las operaciones portuarias del país. Recientemente

este puerto recibió unas importantes revalidaciones por parte del Cuerpo Especializado de Especialidad Portuaria por las buenas prácticas de seguridad.

Está compuesto por dos terminales ubicadas a ambos lados del río denominadas Haina oriental y Haina occidental. Este puerto no realiza operaciones de buques de pasajeros. En sus inicios, solamente existía el puerto de Haina Occidental, en la franja oriental existían los astilleros navales de la Marina de Guerra construidos en el régimen de Trujillo en los que se fabricaban buques de gran calado, como los de la desaparecida flota mercante dominicana. El puerto de Haina oriental surge con el establecimiento de las condiciones de préstamos otorgadas por el BID, la cual también exigía la creación de una institución gestora del mismo, dando inicio a lo que es la Autoridad Portuaria Dominicana. (Portuaria, Cuerpo Especializado en Seguridad)

### **2.3.3 Puerto de Santo Domingo**

El puerto de Santo Domingo también conocido como Sansouci, es un puerto privado que opera en la desembocadura del río Ozama, este puerto es destacado por su lazo comercial, turístico y cultural principalmente por su línea del ferry y por estar sus instalaciones cerca de la Zona Colonial de Santo Domingo, es el único en la ciudad que embarca y desembarca pasajeros, por eso su distinción e importancia frente a los demás puertos, cabe destacar que es el puerto más antiguo del sistema portuario del país, sus inicios se remontan a los tiempos de la llegada de los españoles a la isla.

En este puerto funciona también la terminal molinos modernos, especializada en la importación de trigo para la elaboración de harina. (Autoridad Portuaria Dominicana)

Este puerto, ubicado en la provincia de Santo Domingo, consta con un calado promedio de atraque de 20-24-29 pies; y un canal de entrada con 30 pies de profundidad. El ancho es de 455 metros de longitud y 2,310 metros de lineales de muelles, y un círculo de maniobra de 320 metros.(Autoridad Portuaria Dominicana)

#### **2.3.4 Puerto San Pedro de Macorís**

Este puerto se encuentra ubicado en la desembocadura del río Higuamo, con una latitud 18°26 N y longitud 69°18 W. Es un puerto natural con un calado de 9.3 metros (30.50 Pies) de profundidad, 90 (295.20 Pies) metros de ancho en el canal de entrada, una longitud de muelle de 810 metros (2,656.80 Pies) y un círculo de maniobra de 330 metros (1,000 Pies).(Autoridad Portuaria Dominicana)

Según el Cuerpo Especializado en Seguridad Portuaria, este puerto ha perdido actividad luego de que se convirtiera en una base de hidroaviones de la aerolínea Pan American lo que le impedía el atraque de barcos y buques de carga. Este puerto está pasando por un proceso de remodelación, nos recibe cargas de contenedores, siendo utilizado específicamente para operaciones de cargas sueltas, cargas a granel de cemento y fertilizantes, combustibles para

plantas generadoras de energía. Cuenta con una terminal de CEMEX y otra de Sultana del Este.

### **2.3.5 Puerto de Puerto Plata**

Este es un puerto natural ubicado en la provincia del mismo nombre en la región Norte en la posición latitud 19°49 N y longitud 70° 42 W, cuenta con un calado de 9.75 metros (32 pies) en puerto, un canal de entrada de 115 metros (377.2 Pies) de ancho, un círculo de maniobra de 300 metros (984 Pies) y una profundidad de 18.29 metros (60 pies). (Portuaria, Cuerpo Especializado en Seguridad)

Es conocido como el tercer puerto de mayor importancia en el país, ya que cuenta con dos muelles, el más antiguo de ellos llamado muelle viejo donde se utilizaban sus instalaciones para el atracado de cruceros por lo tanto funcionaba como terminal turística y también como terminal para descarga de combustibles, en cuanto al muelle nuevo sus operaciones están basadas en carga y descarga en general, también utilizado como puerto comercial y turístico.

### **2.2.6 Puerto de Manzanillo**

Sus principales operaciones están basadas en la exportación de productos agropecuarios, así como también la descarga de materia prima para la fabricación de cemento y en pocas ocasiones el manejo de carga general y contenedores.

El puerto de Manzanillo surge con el establecimiento de la Dominican Fruit Company, mejor conocida como la Grenada, empresa norteamericana dedicada al embarque de guineos y de otros frutos menores cosechados en la región. Fue construido en la década de los 50 durante la tiranía de Trujillo. En la actualidad el puerto esta bajo un contrato de arrendamiento para su remodelación aunque bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria Dominicana. (Portuaria, Cuerpo Especializado en Seguridad).

### **2.3.7 Puerto de Samaná**

Este puerto está localizado en la provincia de Samaná, al nordeste del país, en la posición geográfica, latitud 19°12 N y longitud 69°26 W, con un calado de 11.58 metros (38 pies) en puerto, una longitud de muelle de 229.5 metros (752.76 Pies), un canal de entrada de de 300 metros (984 Pies) de ancho, y profundidad de 10.97 metros (36 pies). Fue inaugurado en el 1977, concebido como puerto libre para el acopio, depósito y comercialización de mercancías de todo tipo y libre de impuesto y barcos turísticos.(Portuaria, Cuerpo Especializado en Seguridad)

### **2.3.8 Puerto de La Romana**

Este puerto es de propiedad privada supervisado por la Autoridad Portuaria Dominicana, construido durante la década del 50 por la Gulf and Wester hoy Central Romana Corporation. Ante el auge del turismo en la Rep. Dominicana

los propietarios del Central Romana Corporation construyeron un muelle turístico dentro de su terminal portuaria para completar las facilidades que desde hace años ofrecen en la isla Catalina, manejando los pasajeros en embarques y desembarques internacionales a través de su aeropuerto. Sus operaciones están basadas en la exportación de azúcar, carga general, carga en contenedores, combustibles y el manejo de cruceros, actualmente cuenta con dos terminales, el Muelle comercial y la terminal Turística. (Muelle Turístico Internacional )

### **2.3.9 Puerto de Barahona**

En este puerto no se reciben cargas en contenedores, si no cargas sueltas como, combustible para plantas eléctricas, sal, carbón mineral entre otros productos que usualmente se transportan de manera suelta.

Está dividido en tres terminales y dos muelles, el muelle de Barahona y el muelle del Central Azucarero que es compartido por la Terminal Consorcio Azucarero Central y la Terminal EGE HAINA, el arribo de buques en estos muelles no es muy activo, durante el pasado año solo fue visitado por 50 buques que realizaron diferentes tipos de operaciones. Dicho puerto se encuentra localizado en la ciudad de Barahona, en la posición latitud 18°12 N y longitud 71°04 W, tiene cuatro atracadero cuya longitud total es de 659 metros (2,161.52 Pies), un calado de 10.8 metros (35.42 Pies), un canal de entrada de 110 metros (360.8 Pies) con una profundidad de de 10.97 metros (36 Pies) y un círculo de

maniobra de 200 metros (656 Pies).(Portuaria, Cuerpo Especializado en Seguridad)

### **2.3.10 Puerto de Azua**

Es considerado como el principal puerto del país en manejo de productos derivados del petróleo como el gas licuado, actualmente este puerto no recibe contenedores solo cargas sueltas, fue inaugurado en la época de la dictadura de Trujillo con el propósito de comercializar Sisal que se producía en los alrededores, dicho puerto cayó en abandono luego de la dictadura del tirano.

Este puerto está ubicado en la comunidad de puerto viejo Azua, en la posición, latitud 18°30 N y longitud 70° 40 W, su muelle tiene forma de espigón con 200 metros (656 Pies) de longitud y 38 metros (124.64 Pies) de ancho con un calado en puerto de de 10.37 metros (34 pies), un canal de entrada de 140 metros (42.70 Pies) de ancho y profundidad de 9.14 metros (30 Pies), con un circulo de maniobra de 330 metros (1082.4 Pies).(Autoridad Portuaria Dominicana)

### **2.3.11 Puerto de Pedernales**

Se encuentra en la provincia de Pedernales, en la posición geográfica latitud 17° 54 N y longitud 71° 40 W. Consta de un calado de 10.9 metros y una longitud de muelle de 100 metros, fue construido por la compañía Aluminium Corporation of American ALCOA para la exportación de bauxita y piedra caliza. Su estructura forma un espigón compuesto por un muelle central, rodeado por una escollera

de roca que forman los taludes con sus pendientes hacia el mar, en el morro del espigón se encuentra una estructura de acero con tablas circulares en forma de cerdas.(Comision Presidencial para la Modernizacion y Seguridad Portuaria)

## **2.4 Puerto Caucedo como centro logístico de la región**

En varias ocasiones hemos escuchado mencionar que la República Dominicana cuenta con una excelente posición geográfica a pocas horas de nuestro principal socio comercial Estados Unidos, pero dicha ventaja no había sido aprovechada hasta hace varios años que empresarios del sector privado venían contemplando la posibilidad de aprovechar las ventajas y convertir el país en el centro logístico de la región.

Que mejor oportunidad que aprovechar las instalaciones de una de las compañías líder mundial en operaciones portuarias DP World en punta Caucedo. DP world desde su llegada a santo domingo en el 2003 ha generado múltiples beneficios al país, desde creación de empleos principalmente para los ciudadanos de las zonas aledañas, hasta un mejor posicionamiento frente al tráfico de mercancías para el comercio exterior.

Su ubicación en el punto medio entre Latinoamérica y el Caribe, a 25 minutos de la ciudad Santo Domingo, también prácticamente cerca del aeropuerto de las Américas, le otorgan a este puerto una posición flexible y favorable frente a las operaciones que involucran ser el centro logístico de un país o región. Cabe destacar que este puerto posee la mayor cantidad de certificaciones adquiridas

por su eficiencia en la ejecución de los servicios que se están contemplando mejorar aún más con la implementación del centro pretendido.

Según la encuesta que realizamos a estudiantes en general de negocios internacionales donde el 74% del total fueron estudiantes de término, un 16% de nivel intermedio y un 10% de nivel inicial, más del 50% de los entrevistados afirman que en la actualidad el puerto con más capacidades del país es Puerto Caucedo, seguido por el puerto de Haina con un 30% del total entrevistado. Lo que le da sentido a por qué puerto Caucedo posee las cualidades para convertirse en el principal puerto de la región. Cabe destacar que el 64% de los encuestados considera oportuno la implementación de un centro logístico en el país, lo que deja una muestra de la importancia de las actividades logísticas frente al pensamiento de los estudiantes con parciales conocimientos sobre el objeto estudiado. Ver Anexo B.

## **2.5 Ventajas competitivas de puerto Caucedo frente a los demás puertos de la región.**

República Dominicana supera a los países firmantes del DR-CAFTA incluyendo Jamaica y exceptuando a Estados Unidos en lo que es el Índice de Conectividad Marítima emitido cada cuatro años por United Nation Conference On Trade And Development, lo que indica que el país consta de una ventaja importante frente a ciertas economías en cierto modo similares a la nuestra, en lo que a materia de conectividad internacional se refiere.

Dicho índice se genera a partir de cinco componentes: A) el número de buques; B) la capacidad total de transporte de contenedores de dichos buques; C) el tamaño máximo del buque; D) el número de servicios; Y e) el número de empresas que despliegan buques portacontenedores en servicios desde y hacia los puertos de un país. (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2016)

<b>Liner shipping connectivity index</b>	
<b>Índice de conectividad marítima 2016</b>	
Nicaragua	8.84
El salvador	8.93
Honduras	9.96
Costa Rica	11.49
Guatemala	20.3
Jamaica	20.05
República Dominicana	24.55

*Tabla 3. Índice de competitividad marítima 2016. Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2016*

Como DP World Caucedo es conocido como el puerto más capacitado y moderno a pesar de que es uno de los más nuevos en el país consta con las cualidades necesarias para satisfacer las exigencias que traen consigo la globalización y el mercado externo. Al recibir esta calificación el puerto tiene el compromiso de asumir las oportunidades de mejora para mantener y/o aumentar este importante posicionamiento en el índice de conectividad marítima y en otros renglones también importantes.

Según la información emitida por representantes del puerto algunas de las cualidades que el puerto tiene como ventaja son las siguientes:

- Ubicación estratégica (cerca del principal aeropuerto del país y a 25 minutos de la ciudad principal).
- El puerto consta con un dragado de 13.5 metros y según una entrevista con el director ejecutivo del puerto Morten Johansen y periodistas del periódico El Caribe, recientemente se realizó una inversión de 30 millones de dólares para aumentar el dragado a 15.2 metros de profundidad .
- Respecto a los equipos, puerto Caucedo cuenta con 5 grúas Post Panamax, una grúa SuperPanamax, 2 grúas móviles, 23 grúas de patio, 5 EmptyHandlers, Fortliks de buena capacidad, 8 ReachStrakers.
- Una Infraestructura moderna y mejorando ya que en octubre 2015 se inauguró con la presencia del presidente de la república Danilo Medina, el Centro Logístico Caucedo.
- Tecnología de punta

Según un estudio realizado por el BID a 18 puertos de Centroamérica, Belice y República Dominicana en el 2013, solo dos del total de puertos estudiados cuentan con la capacidad de recibir y manejar buques Post Panamax, estos buques son aquellos que superan las dimensiones máximas para hacer paso por el canal de Panamá. También cabe destacar que solo estos dos puertos de los

18 estudiados reciben carga directa desde y hasta el continente Asiático, los demás tienen que pasar y hacer un transbordo por el Puerto Colon o por Caucedo lo que le agrega ventaja competitiva a ambos frente a los demás puertos de la región.

## **2.6 Sectores beneficiados con la implementación de un centro logístico en República Dominicana**

En un país existen varios tipos de sectores que dividen el desarrollo o desempeño de un país de acuerdo a cierta actividad para poder medir sus resultados por separados, como por ejemplo el sector productivo, económico, empresarial, público, industrial, turístico, entre otros. El Banco Central de la República Dominicana, sin embargo lo divide de la siguiente forma: sector real, sector externo, sector fiscal, sector monetario y financiero armonizado, sector turismo, mercado cambiario, mercado trabajo y precios. Todos estos sectores se verán afectados de manera positiva con la implementación del centro logístico regional en el país.

### **2.6.1 Sector Real**

Dentro del sector real se miden el PIB (Producto Interno Bruto) por sector de origen, tipo de bien, por el enfoque del gasto, además miden el volumen y valor de la producción agrícola, pecuaria, silvicultura y pesca; y también miden el volumen de la producción de la industria local.

En este sector la implementación del centro logístico regional afectará directamente a la producción de la industria local. “La Manufactura Local está compuesta por las actividades de Industrias de Alimentos; Elaboración de Bebidas y Productos de Tabaco; Fabricación de Productos de la Refinación de Petróleo y Químicos y Otras Manufacturas.” (Banco Central de la República Dominicana , 2007). Todos estos procesos se podrán mejorar gracias a que se ahorrará tiempo en la elaboración o en el empaquetado de estos productos, con la utilización de los nuevos almacenes que estarán disponibles en el centro, los cuales bien pueden ser utilizados para la terminación de productos, almacenaje en sí, entre otras funciones. De igual forma este centro le facilitará el proceso y los costos de transportación a las compañías, consecuente a que el producto no deberá ser trasladado por carretera hasta el puerto, en caso de ser un producto de exportación.

### **2.6.2 Sector Externo y el Mercado de Trabajo**

En este sector las estadísticas realizadas por el Banco Central presentan una balanza de pago, la cual es realizada conforme al Sexto Manual de Balanza de Pagos del FMI, en esta balanza se presenta la cantidad en dólares de los bienes y servicio exportados e importados. Además de la balanza de pago, se presentan también las inversiones extranjeras directas (IED) que recibe el país según de donde vengan y hacia donde van. De acuerdo al Anexo C sobre la Balanza de Pagos de la República Dominicana en el 2015, RD alcanzó USD\$2,419.2 millones, esta cifra se aumentará con el centro logístico, ya que

atraerá la atención de muchos inversionistas de alrededor del mundo que querrán aprovechar la ubicación geográfica del país y el hecho de que será una buena inversión para las cargas que salen de los países ubicados en el oriente, por ejemplo una carga que salga del puerto de Hong Kong y se dirija a Brasil podrá pasar por el canal de Panamá y poder hacer una parada (pos-Panamá) en República Dominicana antes de llegar a su destino.

Dentro de este sector y en conjunto con el **Mercado de Trabajo**, podemos encasillar a las zonas francas. “Las zonas francas son áreas geográficas donde se permite la instalación de empresas nacionales o extranjeras, cuya producción de bienes o servicios son destinados principalmente al mercado internacional.”(Banco Central de la Republica Dominicana , 2007).

Con el centro logístico el país será el destino ideal para las empresas extranjeras traer o mudar su producción, ya que estos estarán a mitad de camino de ser entregados a sus respectivos clientes, como mencionamos anteriormente otorgándoles la ventaja de reducir los costos de transportación. Estas nuevas empresas que abrirán en el país también abrirán plazas de empleos. Como se muestra en la tabla, en el 2015 se registro una tasa de desempleo de 14%, este porcentaje bajaría gracias a los nuevos puestos que se abrirán.

**BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA DOMINICANA  
DEPARTAMENTO DE CUENTAS NACIONALES Y  
ESTADISITICAS ECONOMICAS  
DIVISION DE ENCUESTAS**

<b>Tasa de Desocupación Ampliada 2000-2016</b>	
<b>Año</b>	<b>Desocupación</b>
<b>2015</b>	14.0
<b>2014</b>	14.5
<b>2013</b>	15.0
<b>2012</b>	14.7
<b>2011</b>	14.7
<b>2010</b>	14.3

*Tabla 4. Tasa de desocupación ampliada en República Dominicana. Fuente: Banco Central de la República Dominicana.*

## **2.7 Ventajas y desventajas de convertir a la República**

### **Dominicana en un centro logístico.**

La principal ventaja o beneficio que se deriva de convertir nuestro país en un pretencioso centro logístico regional donde se lleven a cabo todas las actividades que involucran generar un movimiento o flujo de mercancía más eficiente es el posicionamiento del país frente al comercio internacional. Por otra parte otras de las ventajas más significativas con la que consta puerto caucedo para convertirse en centro logístico, es la ampliación del canal de panamá, esto aumentará la circulación de mercancías al Caribe, por lo tanto la República Dominicana tendrá la oportunidad crecer frente al mercado exterior en lo que a materia logística se refiere.

Otras de las ventajas que percibirá el país con la implementación de un centro logístico son las siguientes:

- El país cuenta con un costo de fuerza laboral competitivo en comparación con otros países, con la creación de un centro de capacitación logística para empleados del puerto el costo de la empleomanía será relativamente favorable.
- El país tendrá una mejora en los indicadores que se utilizan para medir el índice de desempeño logístico.
- Se dinamizará la economía generando más ingresos para el estado con la recaudación de los impuestos aduaneros.
- Los costos de flete serían más bajos debido al incremento en flujo de buques en el puerto.
- Se aprovecharán de mejor manera los importantes acuerdos comerciales de los que somos partícipes, en especial aquellos donde la figura principal es el libre comercio y el libre tráfico de mercancías, como lo son por ejemplo, el CARIFORUM y el EPA.
- Los exportadores e importadores del país tendrían su mercancía más segura, ya que el puerto contara con instalaciones de almacenamiento más eficientes para evitar el deterioro de la misma.
- El costo de inventario será más bajo.

## **CAPÍTULO III. Competitividad logística en la Región del Caribe**

### **3.1 Características.**

Una de las principales dudas o incertidumbres que salen a relucir al analizar la competitividad logística de los países del Caribe es si realmente dichos países cuentan con los sectores de logística en óptimas condiciones para evolucionar frente a las nuevas normas de la industria. El más importante hecho en la historia de la evolución de la logística para América Latina y el Caribe fue la creación del Canal de Panamá, el mismo como HUB de transbordo de centro logístico para América Latina ha significado el impulso de un mayor movimiento de contenedores a un costo menor desde Asia.

Como oportunidad competitiva logística para El Caribe con la ampliación del Canal de Panamá muchos puertos del litoral de Estados Unidos no cuentan con las condiciones para recibir aquellos Post Panamax como se le conoce a los más grandes buques que transitan vía el Canal, por lo que resulta de ventaja para aquellos países del Caribe que como aprovechamiento del gran tráfico que actualmente transita por el Canal, los mismos han concentrado sus esfuerzos en adecuar sus puertos para recibir dicho tráfico de buques, tal es el caso de las Bahamas, Jamaica, Cuba y la República Dominicana.

De conformidad a la adecuación de los puertos de estos países del Caribe, los mismos deben de impulsar los avances tecnológicos en materia de logística para de esta forma poder abastecer las necesidades que implican los transbordos de dichos buques.

Uno de los puntos más relevantes que afectan la competitividad del Caribe en materia de logística son los altos costes de transporte que se presentan en la zona, tal es el caso que dichos costes en la mayoría de las ocasiones simbolizan un valor muy alto que los que deben de pagar aquellos importadores o exportadores de aranceles.

En este aspecto es de gran importancia para la región del Caribe impulsar más competitivamente sus aspectos logísticos, ya que cada día aumenta el comercio internacional y con ello además disminuyen las barreras arancelarias, producto del desarrollo sostenible en las relaciones internacionales entre los países del mundo. Dichos costos de transporte tan elevados traen consigo una falta de competitividad entre los países del Caribe.

A nivel general los costos logísticos en la región oscilan entre un 16% y un 26% (como por ciento del PIB), representando dichos costos hasta un 35% del valor del producto e incluso más para las empresas más pequeñas, comparado con un 8% en los países de la OCDE y un 10% en EE.UU. A todo esto se le suma los altos costos por demora en materia de despacho de Aduanas, que oscilan entre un 4% y un 12% más. (Banco Mundial)

Los países del Caribe enfrentan un gran reto en materia de competitividad logística, a pesar de la ubicación y los grandes recursos naturales que poseen como factores de ventaja comparativa. Los gobiernos de dichos países deben de mantener el impulso por abaratar costes de transporte, invirtiendo en la creación

de puertos más especializados, y de esta forma poder competir dentro del mercado logístico. Como factor clave de éxito se hace necesario alcanzar la eficiencia tanto en los puertos como en los procesos nacionales del país, sumado a las implementaciones tecnológicas dentro de los mismos puertos.

La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) como una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas y su sede está en Santiago de Chile. Esta comisión fue fundada para contribuir al desarrollo económico de América Latina, coordinar las acciones encaminadas a su promoción y reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo. Posteriormente su labor se amplió a los países del Caribe y se incorporó el objetivo de promover el desarrollo social.(CEPAL ORG)

Dicha comisión ha lanzado un nuevo Perfil Marítimo y Logístico en apoyo a las políticas de logística para un desarrollo sostenible tanto de los países miembros de América Latina, como aquellos países de la Región del Caribe. En miras a la coloración de análisis de competitividad entre la cantidad de tráfico de cada uno de los puertos de estos países.

### **3.2 Conectividad logística de la República Dominicana-Centro América como ventaja comparativa frente a los países del Caribe.**

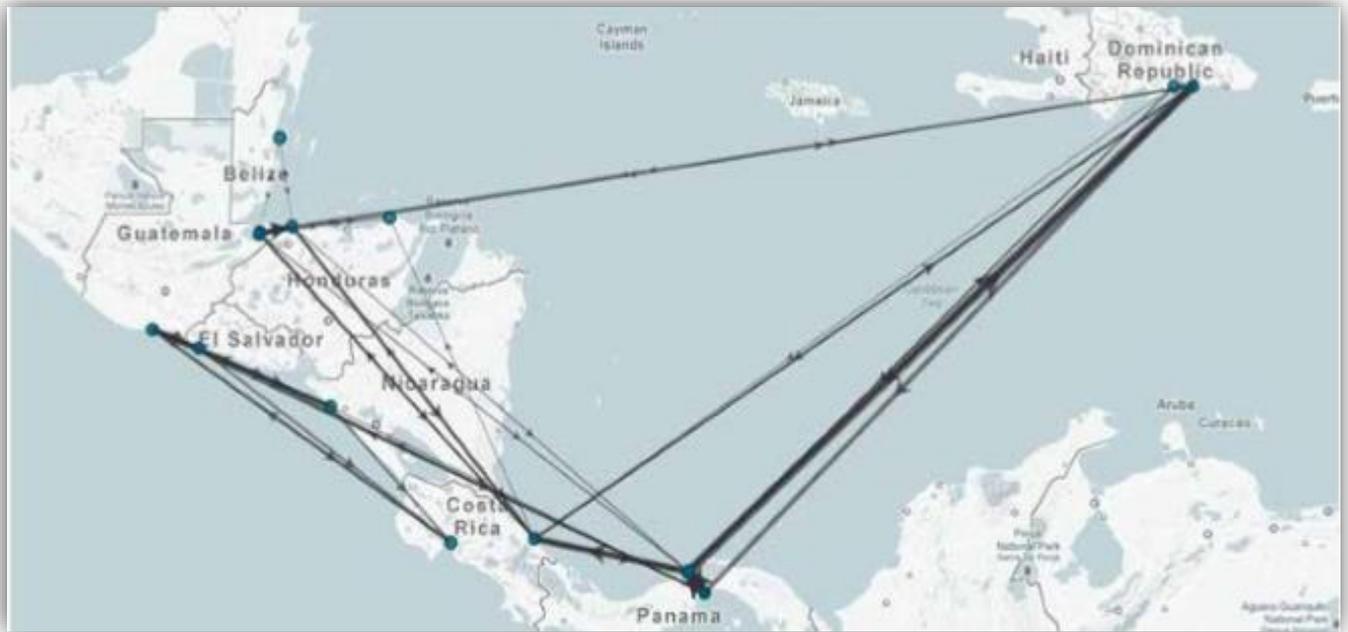
Uno de los principales factores que caracterizan a la República Dominicana como un buen punto de centro logístico es la ubicación geográfica, este aspecto le ayuda a convertirse en una facilidad para aquellas mercancías provenientes de Europa y Asia como punto de transbordo. Cabe destacar que también la eficiencia y organización interna, es decir, tránsito terrestre y orden fronterizo de cada país influye bastante en cuanto a la determinación de su utilización para el tráfico o transbordo de las mercancías transitadas. Actualmente la República Dominicana se encuentra en la ruta de comercio empleada para el tráfico y transbordo de mercancías desde y hacia oriente-occidente.

Cabe destacar que las rutas de las líneas navieras se basan en la conectividad que exista entre los puertos ubicados en las rutas de comercio, además del alcance logístico de los mismos y la conectividad que exista entre los puertos y las zonas comerciales cercanas a ellos, es decir, el fácil acceso de camiones desde los puertos hacia dichas zonas. El puerto de Caucedo (República Dominicana) cuenta con una con una calificación de "muy buena" según la CEPAL, en cuanto a fácil conexión entre dichas zonas.

Según la CEPAL, al analizar las principales rutas de comercio en varias regiones del mundo obtuvieron como resultado que los únicos dos países de dicho estudio que realmente cuentan con la geografía exterior deseable para constituirse en obvios candidatos a centrales de distribución de carga marítima son Panamá y la República Dominicana.

Además de que específicamente en el puerto de Caucedo y en Panamá, son los únicos puertos de la región que pueden recibir escalas aquellos grandes buques que provienen de Europa, Asia o Norteamérica para luego hacer un transbordo de la carga a aquellos buques alimentadores y así llegar a sus destinos finales vía los demás puertos de la región cercanos o con influencia al destino final.

A diferencia de los demás países del Caribe, a través de la República Dominicana resulta ventajoso para las líneas navieras el tema del transbordo, no tan solo por su ubicación geográfica, sino también por su capacidad de infraestructura muy adecuada a la de los demás países competitivos centroamericano. Esto se traduce en que dichas líneas navieras pueden realizar los transbordos desde un puerto a otro en estas ocasiones sin tener que hacer cambios de buques, ya que dependiendo la ruta pueden recibirlos debido a su infraestructura portuaria, a lo que se denomina como "conectividad de un puerto".



Fuente: Diagnostico sobre el desempeño de los puertos y conectividad (p. 23)

En este mapa se puede observar la conectividad tanto directa como indirecta que existe entre Caucedo (República Dominicana) y los demás puertos incluidos en las rutas navieras contempladas en este estudio, cabe destacar la conectividad tan directa que surge entre el puerto de Balboa, Panamá y la República Dominicana (Caucedo), lo cual resulta de mucha importancia a nivel de desarrollo tanto del comercio como en cuanto a competitividad con relación a los demás países del Caribe, ya que a raíz de esto los costos de transporte pueden ser abaratados.

Según estudios realizados la República Dominicana (Caucedo) y Panamá son los únicos puertos en la región que tienen una ruta directa desde y hasta Asia, lo que se traduce en la necesidad de realizar transbordos en dichos países, así como también RD cuenta con la participación de transbordo para las rutas del comercio con Europa.

Para que pueda surgir una ruta directa entre dos puertos hay dos factores que repercuten y son el punto geográfico y el volumen de tráfico o comercio que exista entre dichos países, lo que se traduce a que la República Dominicana actualmente cuenta con una amplia cavidad de tráfico desde y hacia la central o HUB más grande de Latinoamérica el " Canal de Panamá". Dicha ruta directa hace que la República Dominicana sea aún más competitiva en materia logística en la región del Caribe.

La capacidad de intermediar de un puerto es lo que resulta relevante para medir los niveles de conectividad y centralidad de dicho puerto, por lo que la República Dominicana puede considerarse como un puerto central del Caribe según los estudios y el número de transbordos llevados a cabo. La tradición empleada en la actualidad es que se haga uso de Caucedo (República Dominicana) y Panamá para el tráfico de carga desde los grandes países manufactureros internacionales y luego desde estos puntos se reparten hacia los demás países del Caribe y Centroamérica. Por lo que de cierta forma estos puertos pueden considerarse con un volumen un poco más elevado de salida que de entrada.

En cuanto al transporte, los costos y el tiempo son uno de los factores claves para destacar una red intermodal como la más competitiva de la región, ya que a través de la determinación de dichos costos y el tiempo transcurrido del transporte de mercancías por un puerto X es lo que influye para las rutas del comercio.

República Dominicana ocupa la posición número 69 de 160 países en el Índice de Desempeño Logístico, el cual mide lo eficiente de las cadenas de suministro y de cómo se desarrolla el comercio transfronterizo, esto con una puntuación de 2.86 (de 5).

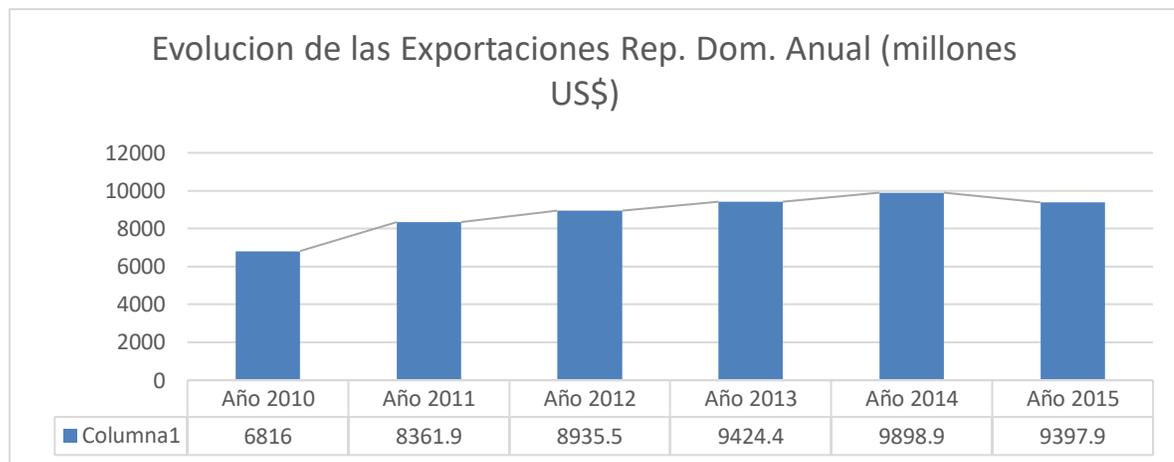
Principales productos exportados	Monto exportado millones de US\$ (2015)
Confecciones de Textiles	1,249.5
Oro	1,227.3
Fabricación equipos médicos y quirúrgicos	1,129.8
Productos eléctricos	724.6
Manufacturas de tabaco	660.2
Manufacturas de calzados	463.7
Bananos	307.1
Artículos de joyería y conexos	282.9
Productos farmacéuticos	230.2
Azúcar crudo y derivados	133
Productos de la industria química	112.7
Cacao en Grano	109.1

*Tabla 5. Principales productos exportados de República Dominicana en el 2015 (millones US\$).*

\*Datos obtenidos del Banco Central de la Republica Dominicana

### 3.3 Comercio exterior como impulso a la competitividad

#### logística



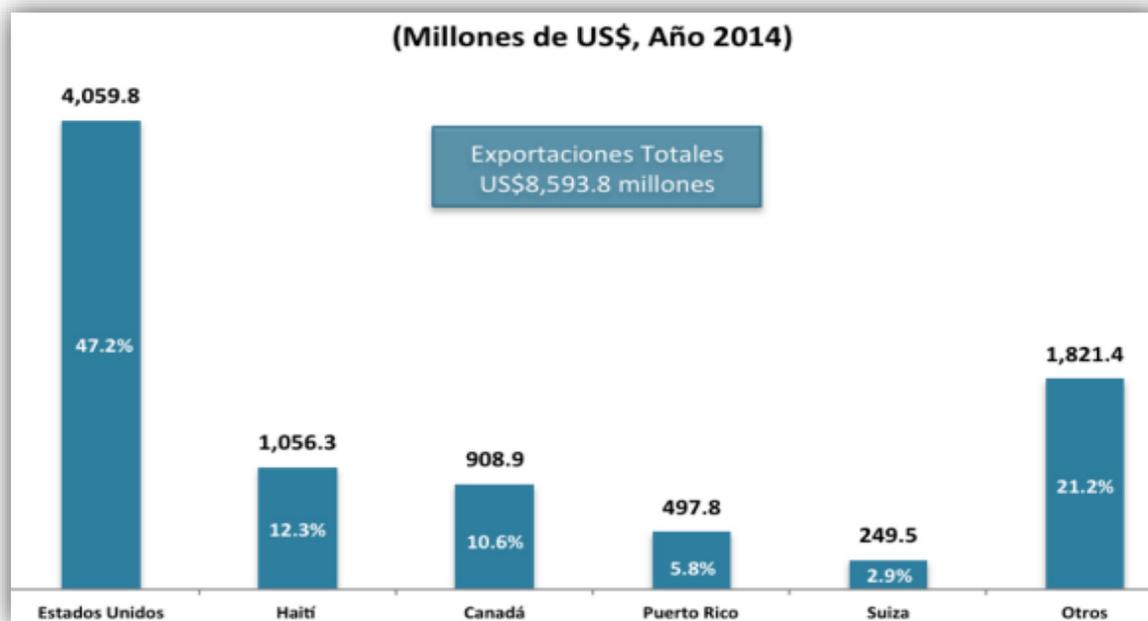
Gráfica 3. Evolución de las exportaciones de República Dominicana. Anual (millones US\$)

\*Datos obtenidos del Banco Central de la Republica Dominicana

En el recuadro se puede apreciar como las exportaciones de la Republica Dominicana han ido en constante crecimiento desde el año 2010, con estos flujos se puede considerar que el comercio exterior se ha desarrollado aún más, lo que conlleva a un mayor flujo y tránsito de mercancías a través de los puertos.

República Dominicana, así como muchos de los países del Caribe cuenta con grandes recursos naturales, los cuales son aprovechados para la exportación, tal es el caso del Oro como uno de los mayores productos exportados para el año 2015, así como también el tabaco y demás productos de zonas francas como son los productos farmacéuticos y lo equipos quirúrgicos.

## Principales destinos de exportación de la República Dominicana

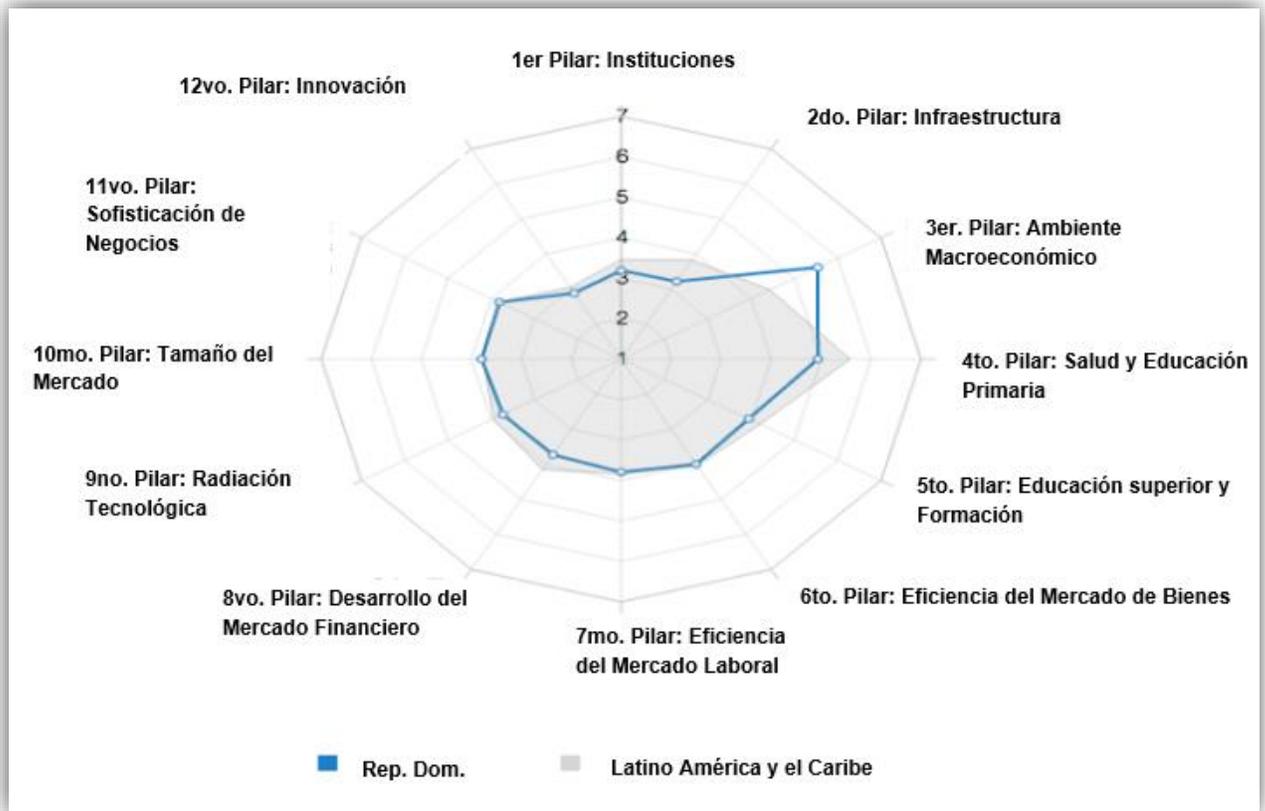


Gráfica No.04. Gráfica 4. Principales Destinos de exportación de la República Dominicana.

Fuente: (Centro de Exportación e Inversión en la República Dominicana)

Como se puede apreciar en este recuadro, la República Dominicana exporta alrededor de US\$4,059.8 millones a los Estados Unidos como principal socio comercial.

## Índice Global de Competitividad 2015



Gráfica 5. Índice de competitividad. Comparación 12 pilares República Dominicana y Latinoamérica.

\*Fuente: (The Global Competitiveness Index, 2015)

República Dominicana en cuanto al Índice Global de Competitividad para el 2015 con relación a los demás países de Latino América y el Caribe se encuentra por encima de los mismos en el pilar de (Ambiente Macroeconómico), está en la misma posición en cuanto a (Eficiencia del Mercado de Bienes, Eficiencia del Mercado Laboral, Tamaño del Mercado, y Sofisticación de Negocios), por último se encuentra por debajo en cuanto a (Instituciones, Infraestructura, Salud y

Educación Primaria, Educación Superior y Formación, Desarrollo del Mercado Financiero, Radiación Tecnológica e Innovación por muy poco).

Según el Indicador de Comercio Transfronterizo del Doing Business, la República Dominicana actualmente ocupa la 4ta posición a nivel de Latinoamérica, la 3ra a nivel del Caribe, y la número 45 a nivel del mundo. Con relación al Indicador de Calidad de Infraestructura Portuaria de la WEF, se encuentra en la penúltima posición del Caribe, y 6to lugar a nivel de Latinoamérica. En cuanto a Infraestructura Aérea está en la 4ta posición del Caribe, y 6ta a nivel de Latinoamérica. (WEF Global Competitiveness Report, 2012)

El desempeño logístico de un país depende en gran medida de todos los factores antes mencionados tales como: eficiencia, costos y tiempo de transporte intermodal, seguridad, posición geográfica y efectividad. Las líneas navieras para poner en acción los servicios y rutas entre los diferentes puertos toman en cuenta el volumen que se transporte entre los mismos, además del precio que estén dispuestos a pagar los productores o vendedores de dichas cargas por el movimiento o transportación de las mismas, y dichos precios a su vez dependen del tratamiento que se le tenga que dar a dicha mercancía.

Cabe destacar que el impulso a las exportaciones por parte de los países latinoamericanos y del Caribe representa un gran aumento y desarrollo al comercio exterior en la actualidad, día a día esos montos van aumentando y con ello trae consigo las exigencias de desarrollo y competitividad logística para el transporte de dichas mercancías exportadas. A continuación la tabla de representación de los valores exportados y términos por América Latina y el Caribe desde 1981-2013.



\*Fuente: (CEPAL, p. 2014)

*Gráfica 6. Composición del valor exportado al mundo por América Latina y el Caribe. LA CEPAL*

En este recuadro podemos observar como la mayoría de montos exportados durante los años transcurridos han sido de materias primas, sin embargo, se denota también una fuerte crecida en cuanto a manufacturas de tecnología

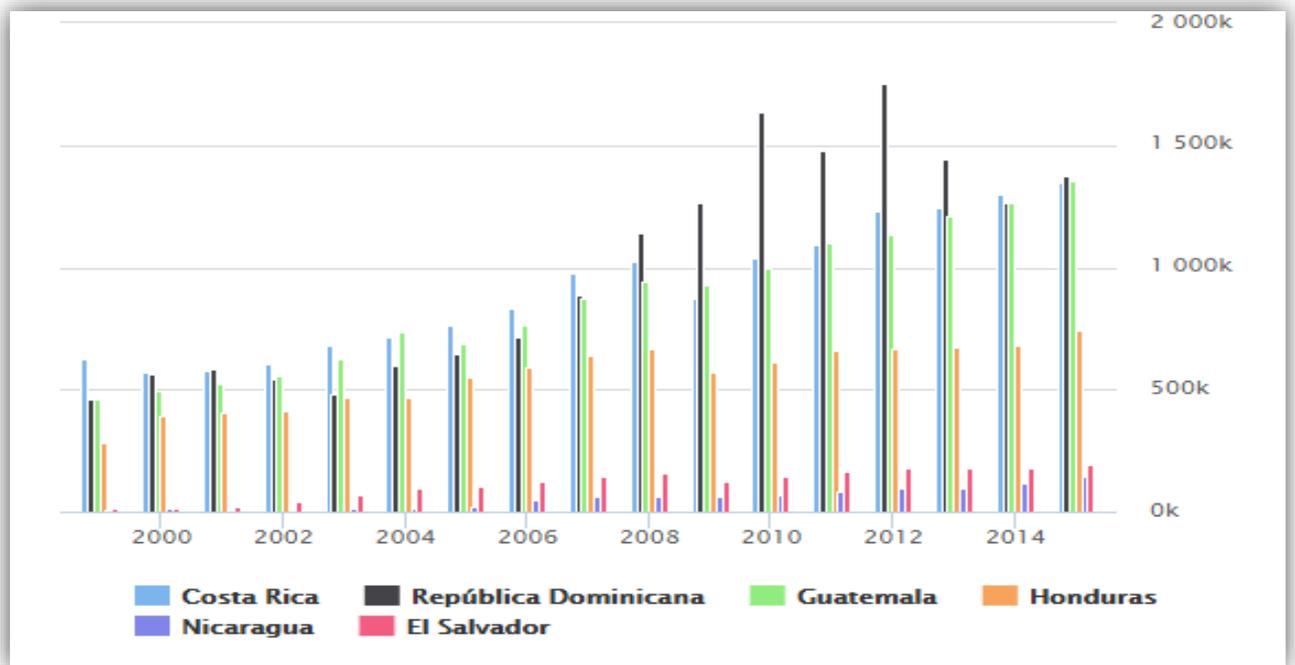
media, lo cual resulta satisfactorio para el crecimiento y desarrollo de la región en cuanto a las exigencias del mercado exterior o mercado destino.

Existe en la actualidad cierta preocupación por el tema de los costos logísticos en el comercio exterior en la región, ya que este factor puede reducir en gran medida la competitividad. Según el informe "Doing Business 2015" del Banco Mundial, que el costo directo de exportar un contenedor de 20 pies se podría catalogar como competitivo con el resto de las economías del mundo, sin embargo factores como la cantidad de documentos, tiempos que toman las transacciones y los extra costos derivados de ineficiencias en las interfaces terrestres de los puertos afecta significativamente el costo logístico total del comercio exterior.

La competencia portuaria en el Caribe es un poco alta, las distancias entre los puertos de la región son relativamente reducidas, dentro de los puertos más importantes están, Freeport en Bahamas, Kingston en Jamaica, San Juan en Puerto Rico, Caucedo en Trinidad y Tobago y últimamente Cuba y puerto Mariel. Varios de estos puertos deben su desarrollo a la privatización exitosa que han tenido.

## Movimientos Nacionales de Carga en los Puertos (2015 en TEU)

(Centro América-República Dominicana)



Gráfica 7. Movimientos nacionales Movimientos Nacionales de Carga en los Puertos (2015 en TEU).

Fuente. (CEPAL)

En este gráfico la República Dominicana a partir del año 2008 hasta lo evaluado en el 2014, representa la cantidad más alta de movimiento de Contenedores de 20 pies en TEU en comparación con los demás países evaluados.

**CAPITULO IV. Aportes de la  
implementación de un centro  
logístico en el país.**

## **4.1 Beneficios para la economía del país.**

La industria logística hace notables aportes a las economías que han elegido hacer de ella una estrategia nacional de desarrollo. En nuestra región, el país más marcado por esto es Panamá, donde el 24,3% del PIB pertenece a esta actividad. (El Dinero, 2016)

Para República Dominicana la implementación del Centro Logístico traerá un sin número de aportes para la economía del país, entre los cuales se pueden mencionar que al Estado este centro le generaría más ingresos, disminuiría los costos comerciales y logísticos, y los gastos (muchas veces los costos de logística se convierten en gastos cuando exceden los aranceles).

El 03 de septiembre del 2015 se firmó en República Dominicana el decreto No.262-15 (Anexo D) el cual será el marco jurídico y regulatorio de los centros logísticos en las terminales nacionales. “Con los objetivos del Decreto, si el mismo se logra implementar a plenitud, el país se beneficiará de una mayor demanda de empleo especializado y no especializado, mayor inversión extranjera, mayor competitividad de la economía, productos a menor costo para la población, y otros efectos colaterales como el incremento en los visitantes de negocio.” (El Dinero, 2016)

### **4.1.1 Generación de empleo**

En economías más desarrolladas donde se mide con exactitud el impacto de este sector, por cada 100 empleos directos de logística, se generan otros 84

empleos de sus proveedores de las áreas automotor, energía, tecnología, bienes raíces, construcción, y otros servicios relacionados. Además, la logística es un ente catalizador y propulsor de otras industrias de las economías nacionales. (El Dinero, 2016)

Una vez entre en funcionamiento el centro se abrirán muchas plazas de empleos, como por ejemplo, el centro logístico optara con espacios de almacén en donde no solo servirán para guardar los cargamentos sino que también se podrá terminar el producto antes de hacerse lo llegar al cliente. Una compañía extranjera o bien nacional podrá hacer las terminaciones del producto como son el etiquetado, empaquetado, acomodo, alistado, fraccionamiento, entre otras funciones; o bien hacer las adecuaciones pertinentes al producto (sin modificar la naturaleza de la mercancía), para que pueda entrar sin problemas al país al cual se dirija, en caso de una exportación. Todas estas tareas requerirán de empleados que se encarguen de estas.

#### **4.1.2 Inversión extranjera directa**

Durante las dos últimas décadas, la República Dominicana ha fomentado un entorno altamente receptivo a los inversores internacionales, adoptando políticas que reducen al mínimo los trámites burocráticos y ofreciéndoles importantes incentivos fiscales así como asistencia gratuita. Como resultado, el país se ha convertido en el principal receptor de inversión extranjera directa en la región: 21 mil millones de dólares en el período 2006-2015. (Guzman Ariza, s.f.)

De acuerdo a los resultados lanzados por el Banco Central de la República Dominicana sobre el flujo de inversión extranjera directa por actividad económica, en el 2015 el país recibió USD\$2, 221.5 millones de dólares, mientras que el año siguiente obtuvo menos, como se puede apreciar en la tabla. Estas inversiones que se perdieron pueden ser recuperadas e inclusive aumentadas mediante el centro logístico de RD, como este es el primero en la región traerá más inversionistas que querrán mudar o implementar sus industrias en el país, debido a las facilidades de almacenaje y distribución que le brindara el Centro Logístico en Caucedo.

**FLUJOS DE LA INVERSION EXTRANJERA DIRECTA POR ACTIVIDAD ECONOMICA**  
**Periodo 2010 - 3Q 2016**  
**(En millones de US\$ y %)**

<b>Actividad Económica</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>3Q 2016</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
Turismo	107.8	162.0	256.5	300.7	671.9	598.1	2,277.0	14.5
Comercio / Industria	355.2	1,257.3	403.7	606.9	367.5	357.5	3,914.2	24.9
Telecomunicaciones	53.6	(21.2)	187.8	256.7	335.9	(219.6)	1,093.4	7.0
Electricidad	258.8	304.5	449.6	352.1	(96.3)	132.5	1,509.3	9.6
Financiero	134.3	159.4	152.0	207.2	189.7	89.3	1,025.4	6.5
Zonas Francas	147.8	163.0	149.7	190.9	253.6	199.9	1,176.7	7.5
Minero	1,059.7	1,169.4	92.6	(38.5)	6.1	216.6	2,745.8	17.5
Inmobiliario	159.5	203.0	273.6	305.6	411.7	438.9	2,056.4	13.1
Transporte	-	(255.0)	25.0	26.9	81.4	48.8	(72.9)	(0.5)
Otros	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Flujos de Inversión Extranjera Directa</b>	<b>2,276.7</b>	<b>3,142.4</b>	<b>1,990.5</b>	<b>2,208.5</b>	<b>2,221.5</b>	<b>1,862.0</b>	<b>15,725.3</b>	<b>100.0</b>

Fuente: Estadísticas sector externo. Banco Central. República Dominicana.

*Tabla 6. Lujos de la inversión extranjera directa por actividad económica (En millones de US\$ y %)*

Desde la idealización del proyecto del Centro Logístico en el puerto Caucedo en República Dominicana, el país atrajo inversión extranjera al país. El Sultan Ahmed

Bin Sulayem, actual presidente de DP World, fue uno de los inversionistas del proyecto. Quien afirma que “la inversión es muestra del compromiso que tienen con esta nación caribeña, y que les brindan, además, a los importadores y exportadores la oportunidad de mejorar la eficiencia de sus cadenas de suministro.” (Presidencia de la Republica Dominicana, 2015)

Gracias a la buena posición geográfica que tiene República Dominicana y al decreto No.262-15, contenido en el Anexo D, respecto a la regulación del centro logístico del país, se ha abierto una brecha de futuros negocios con empresas internacionales. Junto con estos negocios el país empezara a recibir más divisas y con ellas más inversiones directas.

#### **4.1.3 Aportes para las empresas del país**

Un centro logístico le traería beneficios a las empresas dedicadas a la importación de mercancías, las empresas dedicadas a la exportación y las personas o empresas encargadas de llevar la logística (recolección, almacenaje, distribución, entre otros servicios) de estas mercancías que se importan y exportan. Estos tipos de empresas, que se encargan de la logística se les conocen como operador logístico.

En República Dominicana existen varios tipos de operadores logísticos, como por ejemplo: los Courier, muy conocido y utilizado por personas en particular. “Es una empresa dedicada a la recogida, seguimiento y distribución personalizada de mercancías...caracterizada por simplificar el proceso de

transporte de mercancía a través del servicio de entrega puerta a puerta y en un plazo establecido...”(Beato, 2013). Además de los Courier están las empresas que ofrecen otros servicios a parte del servicio de transportación, como son los servicios de almacenaje, los servicios de distribución, entre otros servicios.

Este futuro centro logístico le otorgara la ventaja a estas empresas de poder invertir menos en los activos fijos, ya que gracias este centro los usuarios no tendrán que poner capital de la empresa para la construcción de almacenes, montacargas, sistemas de informática especializada, entre otras estructuras. Sino que podrán destinar estos fondos para fortalecer la compañía en algún aspecto que tenga debilidad o bien para agregarle más valor a sus organizaciones, para así volverse más competitivo frente a las demás empresas tanto nacionales como extranjeras.

## **4.2 República Dominicana y su comercio exterior**

El comercio exterior se mide a través de dos variables: la cantidad de bienes exportados por un país y la cantidad de bienes importados por el mismo país. Si bien se puede incluir en la cantidad de inversión extranjera directa proveniente de otros países como indicador interacción comercial con el exterior, pero los estadistas los han incorporado a otro tipo de renglón.

## Exportaciones 2015 de República Dominicana

REPÚBLICA DOMINICANA: Exportaciones nacionales, zonas francas, otros y totales, según mes, 2015<sup>P</sup>



Mes	Nacional		Zonas francas		Otros <sup>1</sup>		Total	
	Kilo bruto	Valor FOB (en miles USD)	Kilo bruto	Valor FOB (en miles USD)	Kilo bruto	Valor FOB (en miles USD)	Kilo bruto	Valor FOB (en miles USD)
<b>Total</b>	<b>5,314,184,494</b>	<b>3,185,350.20</b>	<b>716,367,279</b>	<b>5,129,770.12</b>	<b>10,945,296</b>	<b>68,988.08</b>	<b>6,041,497,068</b>	<b>8,384,108.40</b>
Enero	294,312,610	292,441.59	50,271,496	316,856.58	258,652	3,819.37	344,842,758	613,117.53
Febrero	344,096,646	230,007.53	58,272,699	423,435.88	163,143	5,397.86	402,532,488	658,841.27
Marzo	575,669,630	258,826.93	72,870,366	463,308.51	646,188	2,187.04	649,186,184	724,322.47
Abril	723,893,834	330,698.80	56,152,509	416,082.18	1,448,052	3,560.35	781,494,395	750,341.32
Mayo	539,453,514	248,161.86	65,081,730	469,960.41	981,223	4,857.38	605,516,467	722,979.65
Junio	344,309,674	290,112.40	84,152,631	454,106.34	428,044	7,193.50	428,890,349	751,412.24
Julio	672,579,726	308,974.90	66,823,536	486,021.02	1,550,832	7,932.95	740,954,094	802,928.88
Agosto	425,269,863	276,572.53	54,334,649	417,226.54	274,335	2,127.14	479,878,847	695,926.21
Septiembre	547,804,164	248,592.19	54,749,031	449,575.21	855,846	9,508.56	603,409,042	707,675.96
Octubre	238,914,842	254,728.04	53,467,841	454,281.80	1,460,016	4,488.31	293,842,700	713,498.16
Noviembre	396,752,840	244,412.80	52,595,221	415,918.30	1,081,928	6,628.32	450,429,990	666,959.43
Diciembre	211,127,150	201,820.63	47,595,567	362,997.35	1,797,036	11,287.30	260,519,754	576,105.28

(1): Incluye los montos de los procedimientos aduaneros: reexportación y salida temporal para perfeccionamiento pasivo

(p): Cifras preliminares

Fuentes: Registros administrativos de la Dirección General de Aduanas (DGA)

Tabla 7. Exportaciones de República Dominicana expresada en kilos y en valores FOB.

Fuente: (ONE, 2015)

En República Dominicana, según estadísticas realizadas por la ONE (Oficina Nacional de Estadísticas), en el 2015 las exportaciones de República Dominicana fueron de 8,384,108.40 miles de dólares, de acuerdo al valor FOB (free on Board). Se puede apreciar en la tabla que en los últimos meses la cantidad de bienes exportados fueron disminuyendo.

Con la implementación del centro logístico estas cifras irán en aumento ya que las empresas extranjeras verán a la República Dominicana como el destino idóneo para hacer negocios.

REPÚBLICA DOMINICANA: Importaciones nacionales, zonas francas, otros y totales, según mes, 2015<sup>P</sup>



Mes	Nacional		Zonas francas		Otros <sup>1</sup>		Total	
	Valor FOB (en miles USD)	Valor CIF (en miles USD)	Valor FOB (en miles USD)	Valor CIF (en miles USD)	Valor FOB (en miles USD)	Valor CIF (en miles USD)	Valor FOB (en miles USD)	Valor CIF (en miles USD)
<b>Total</b>	<b>13,475,916.77</b>	<b>14,795,782.06</b>	<b>3,669,943.41</b>	<b>3,949,666.31</b>	<b>201,955.54</b>	<b>219,243.09</b>	<b>17,347,815.72</b>	<b>18,964,691.47</b>
Enero	830,726.41	912,333.63	266,791.04	284,491.41	13,510.47	14,526.18	1,111,027.92	1,211,351.22
Febrero	905,073.70	991,805.04	284,560.49	302,398.26	14,189.37	15,365.62	1,203,823.57	1,309,568.91
Marzo	1,159,790.62	1,260,590.49	330,626.84	351,943.50	19,494.67	21,278.64	1,509,912.14	1,633,812.62
Abril	996,155.32	1,078,631.88	307,565.90	331,133.04	12,789.65	14,458.00	1,316,510.87	1,424,222.92
Mayo	1,105,143.63	1,203,427.58	319,155.45	339,841.61	19,337.51	20,943.40	1,443,636.59	1,564,212.59
Junio	1,187,601.80	1,297,668.59	312,373.94	333,521.68	14,144.84	15,610.95	1,514,120.59	1,646,801.23
Julio	1,174,547.87	1,272,783.73	335,295.55	372,922.70	12,852.12	13,971.28	1,522,695.54	1,659,677.71
Agosto	1,122,596.10	1,223,996.96	323,269.34	354,902.83	22,392.94	24,115.54	1,468,258.37	1,603,015.34
Septiembre	1,251,487.94	1,357,704.71	319,358.60	341,038.31	13,176.84	14,350.18	1,584,023.38	1,713,093.19
Octubre	1,211,362.57	1,325,942.24	307,858.13	327,909.80	15,149.40	16,322.01	1,534,370.10	1,670,174.05
Noviembre	1,132,432.86	1,230,191.31	307,571.95	327,370.25	21,659.34	23,319.74	1,461,664.15	1,580,881.30
Diciembre	1,398,997.94	1,640,705.91	255,516.17	282,192.92	23,258.40	24,981.56	1,677,772.51	1,947,880.39

(1): Incluye los montos de los procedimientos aduaneros: depósito aduanero, despósto fiscal, despósto particular, depósito de reexportación, perfeccionamiento activo y reimportación en el mismo estado  
(p): Cifras preliminares  
Fuentes: Registros administrativos de la Dirección General de Aduanas (DGA)

Fuente: (ONE, 2015)

Tabla 8. Importaciones de República Dominicana expresada en kilos y en valores FOB.

A diferencia de las exportaciones, las importaciones realizadas por RD registradas en el 2015 fueron de 17, 347,815.72 miles de dólares, tomando el valor FOB. Si bien esta cifra se aumentara, lo más probable más que las exportaciones, presentando una balanza de pagos negativa para el país, sin embargo esta cifra aportara más que tan solo una cifra negativa en la balanza. Estas importaciones futuras ayudaran a abrir más el mercado del país, atrayendo de igual forma más divisas y por consiguiente más inversiones.

Además ayudara a que los propios productos nacionales puedan entrar a otros países.

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El resultado de esta presente monografía muestra la importancia del sector logístico como impulsor de una economía en busca de un desarrollo sostenible. República Dominicana cuenta con los principales pilares necesarios para ser un centro de potencial: posición geográfica, infraestructura, conectividad portuaria y a medida que el centro logístico comience sus operaciones como el nuevo hub se le agregarán ventajas como lo que son costos de transporte competitivos, optimización de procesos y de más.

DP World Caucedo es considerado como una de las inversiones extranjeras más importante del país ya que desde su llegada en el 2003 la actividad portuaria ha sido víctima de considerables avances principalmente en la generación de empleos y en otorgarle al país un posicionamiento importante frente al comercio exterior, avances que prometen incrementar aún más con la apertura de un centro logístico con más capacidad y con valor agregado.

Como dijo en una ocasión el presidente de Caucedo Samuel Conde: Contamos con una parcial estabilidad política, apoyo del gobierno, costos competitivos de fuerza laboral y de almacenamiento, conectividad global y procesos administrativos competitivos, solo nos haría falta invertir en el desarrollo del capital humano en temas logísticos en general.

Con la implementación de este centro logístico se estima un crecimiento sustancial en materia económica, ya que este aportará una mejora en los indicadores utilizados para medir el índice de desempeño logístico. Al igual que con la frecuencia de llegada de barcos al puertos los costos de fletes se abaratarán, esto será un atractivo para los países de donde recibimos mercancías y para los que pasan por el país a manera de transbordo, al igual que para los exportadores locales, logrando esto un estímulo al sector exportador y por lo tanto un incremento en la producción local, ya que a mayor producción, menor costo.

Cabe destacar que una de las características o pilares mencionados en esta investigación para la medición de competitividad logística es el costo de transporte, en este pilar según lo analizado la República Dominicana cuenta con una deficiencia en este pilar, ya que cuenta con las tarifas más altas de transporte de carga por tierra, además de esto han surgido conflictos y enfrentamientos entre los sindicatos de camiones, lo cual empeora la situación para la estabilización del tema de transporte intermodal.

A raíz de esta situación los costos logísticos aumentan y la competitividad logística disminuye, además de producir un aumento en el precio final de los productos comercializados en el país.

Como recomendación, la República Dominicana podría invertir más en formar alianzas o crear una institución que regule dicho sector, de manera que exista una armonía tanto en el transporte marítimo, como en el terrestre.

Además se entiende recomendable proveer los servicios logísticos de manera más eficiente, en temas de demoras por restricciones, así como también mejorar las debilidades de aduanas para así agilizar los procesos.

# ANEXOS

# Anexo A.

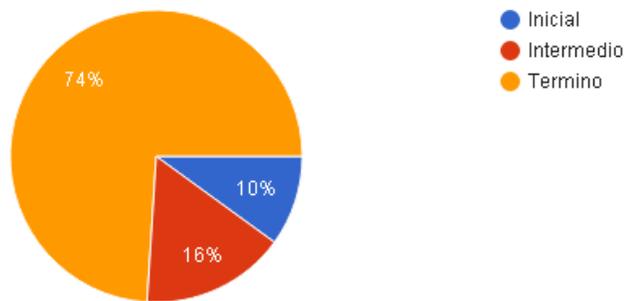


## Anexo B.

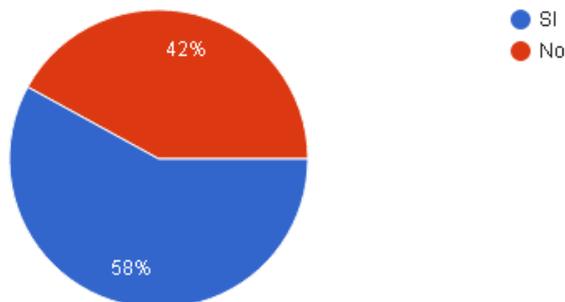
# República Dominicana como centro logístico regional para los negocios internacionales

Hola, somos estudiantes de termino de negocios internacionales y estamos realizando esta encuesta para evaluar una serie de parámetros y puntos de vista sobre sector logístico del país, Gracias de antemano!

¿En que nivel de la carrera de negocios internacionales se encuentra?  
(50 respuestas)

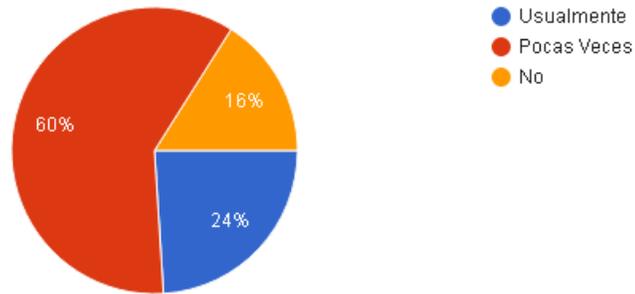


¿Tiene usted experiencia en actividades de importación o exportación?  
(50 respuestas)



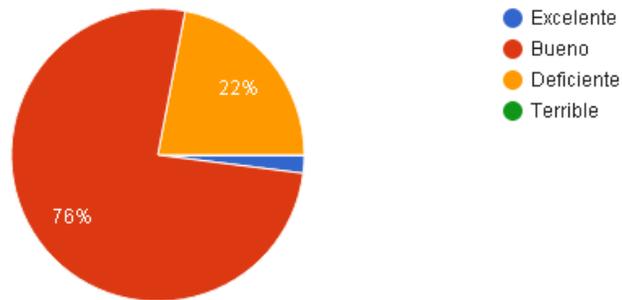
¿Ha hecho usted uso o tiene conocimiento sobre los servicios de los centros logísticos del país?

(50 respuestas)

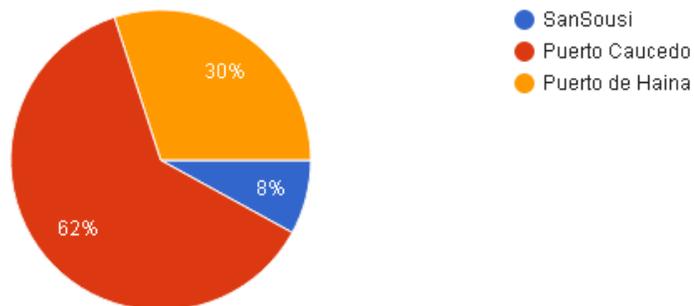


De tener conocimiento a cerca de los centros logísticos, ¿Como cataloga usted el manejo y el servicio en dichos centros logísticos?

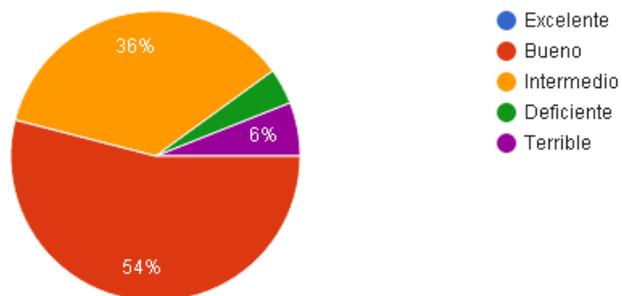
(50 respuestas)



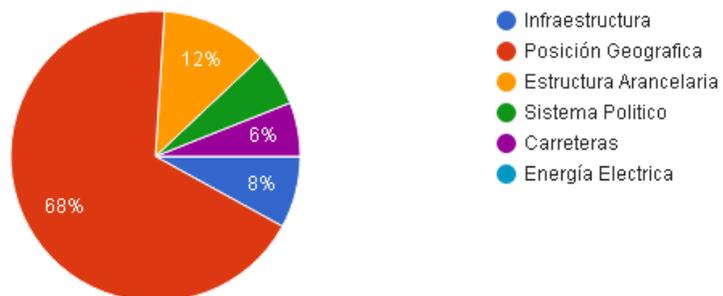
¿Que puerto considera usted el mas capacitado a nivel general del país?  
(50 respuestas)



¿Como evalúa usted el sistema logístico del país en general? (50 respuestas)

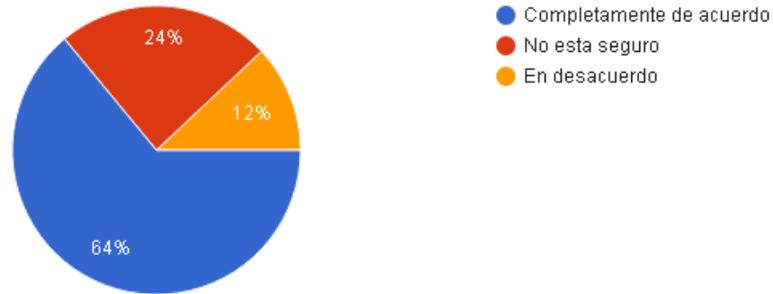


¿Cuales factores considera usted que son favorables para el país en el ámbito logístico?  
(50 respuestas)



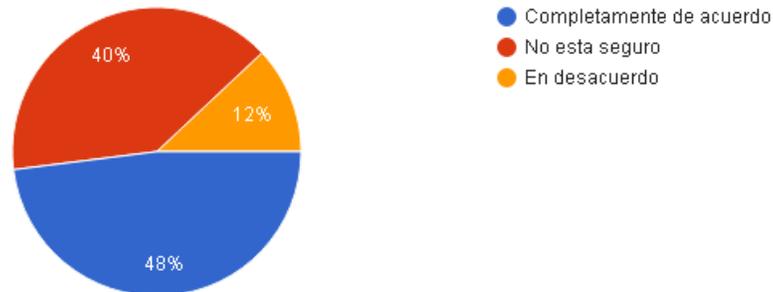
¿Considera oportuno para la economía dominicana la creación de un centro logístico de mayor alcance?

(50 respuestas)



¿Cree usted que la República Dominicana posee la infraestructura adecuada para convertirse en el principal centro logístico de la región?

(50 respuestas)



## Anexo C.

### BALANZA DE PAGOS DE LA REPUBLICA DOMINICANA

#### RESULTADOS CONFORME AL MBP6

2010 - 2015

Millones de US\$

Conceptos	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>1. Cuenta Corriente</b>	<b>-4,023.5</b>	<b>-4,334.6</b>	<b>-3,880.9</b>	<b>-2,567.9</b>	<b>-2,170.2</b>	<b>-1,335.2</b>
<b>1.1 Balanza de Bienes y Servicios</b>	<b>-5,526.9</b>	<b>-5,934.3</b>	<b>-5,395.8</b>	<b>-3,743.2</b>	<b>-3,290.3</b>	<b>-3,059.6</b>
<b>1.1.1 Balanza de Bienes</b>	<b>-8,393.9</b>	<b>-8,939.7</b>	<b>-8,716.3</b>	<b>-7,376.8</b>	<b>-7,374.2</b>	<b>-7,465.5</b>
<b>Exportaciones</b>	<b>6,816.0</b>	<b>8,361.9</b>	<b>8,935.5</b>	<b>9,424.4</b>	<b>9,898.9</b>	<b>9,397.9</b>
Nacionales	2,621.6	3,594.8	4,016.6	4,448.0	4,637.2	4,011.0
Zonas Francas	4,194.4	4,767.1	4,918.9	4,976.4	5,261.7	5,386.9
<b>Importaciones</b>	<b>15,209.9</b>	<b>17,301.6</b>	<b>17,651.8</b>	<b>16,801.2</b>	<b>17,273.1</b>	<b>16,863.4</b>
Nacionales	12,600.9	14,362.9	14,753.1	13,690.4	13,849.3	13,365.3
Zonas Francas	2,609.0	2,938.7	2,898.7	3,110.8	3,423.8	3,498.1
<b>1.1.2 Balanza de Servicios</b>	<b>2,867.0</b>	<b>3,005.4</b>	<b>3,320.5</b>	<b>3,633.6</b>	<b>4,083.9</b>	<b>4,405.9</b>
<b>Crédito</b>	<b>5,454.5</b>	<b>5,730.7</b>	<b>6,030.3</b>	<b>6,411.9</b>	<b>7,053.7</b>	<b>7,547.6</b>
Viajes	4,161.7	4,385.7	4,680.1	5,054.7	5,629.8	6,115.8
Servicios de Manufactura sobre insumos Físicos Pertencientes a terceros	54.9	49.0	55.6	64.0	68.6	78.7
Otros	1,237.9	1,296.0	1,294.6	1,293.2	1,355.3	1,353.1
<b>Débito</b>	<b>2,587.5</b>	<b>2,725.3</b>	<b>2,709.8</b>	<b>2,778.3</b>	<b>2,969.8</b>	<b>3,141.7</b>
Fletes	1,035.5	1,009.0	1,064.8	1,038.3	1,079.2	1,154.6
Otros	1,552.0	1,716.3	1,645.0	1,740.0	1,890.6	1,987.1
<b>1.2 Ingreso Primario</b>	<b>-1,927.2</b>	<b>-2,254.5</b>	<b>-2,399.6</b>	<b>-2,972.3</b>	<b>-3,247.4</b>	<b>-3,027.1</b>
<b>Remuneración de Empleados</b>	<b>62.0</b>	<b>97.2</b>	<b>66.1</b>	<b>75.6</b>	<b>84.5</b>	<b>75.5</b>
Crédito	204.1	242.5	216.7	223.2	239.2	235.6
Débito	142.1	145.3	150.6	147.6	154.7	160.1
<b>Renta de la Inversión</b>	<b>-1,989.2</b>	<b>-2,351.7</b>	<b>-2,465.7</b>	<b>-3,047.9</b>	<b>-3,331.9</b>	<b>-3,102.6</b>
Inversión Extranjera Directa	-1,659.4	-1,909.0	-1,925.3	-2,511.2	-2,745.3	-2,419.2
Crédito	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Débito	1,659.4	1,909.0	1,925.3	2,511.2	2,745.3	2,419.2
Inversión de Cartera	-300.4	-384.1	-477.5	-458.0	-495.3	-637.2
Crédito	9.6	10.3	11.1	12.0	12.9	13.9
Débito	310.0	394.4	488.6	470.0	508.2	651.1

Otra Inversión		-29.4	-58.6	-62.9	-78.7	-91.3	-46.2
	Crédito	272.4	323.6	282.9	319.4	300.2	288.0
	Débito	301.8	382.2	345.8	398.1	391.5	334.2
<b>1.3 Ingreso Secundario</b>		<b>3,430.6</b>	<b>3,854.2</b>	<b>3,914.5</b>	<b>4,147.6</b>	<b>4,367.5</b>	<b>4,751.5</b>
	<b>Crédito</b>	<b>4,257.3</b>	<b>4,665.1</b>	<b>4,732.5</b>	<b>4,950.4</b>	<b>5,214.0</b>	<b>5,621.9</b>
Remesas Familiares		3,682.9	4,008.3	4,045.4	4,262.3	4,571.2	4,960.6
Otras Transferencias		574.4	656.8	687.1	688.1	642.8	661.3
	<b>Débito</b>	<b>826.7</b>	<b>810.9</b>	<b>818.0</b>	<b>802.8</b>	<b>846.5</b>	<b>870.4</b>
Remesas Familiares		391.9	412.9	400.3	383.5	420.1	424.7
Otras Transferencias		434.8	398.0	417.7	419.3	426.4	445.7
<b>2. Cuenta de Capital <sup>1/</sup></b>		<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	<b>2,087.1</b>
<b>3. Préstamo / Endeudamiento Neto (3=1+2)</b>		<b>-4,023.5</b>	<b>-4,334.6</b>	<b>-3,880.9</b>	<b>-2,567.9</b>	<b>-2,170.2</b>	<b>751.9</b>
<b>4. Cuenta Financiera</b>		<b>-5,059.3</b>	<b>-4,101.5</b>	<b>-3,692.2</b>	<b>-4,273.5</b>	<b>-3,761.7</b>	<b>-1,517.8</b>
Inversión Directa		-2,023.7	-2,276.7	-3,142.4	-1,990.5	-2,208.5	-2,221.9
Inversión de Cartera		-759.5	-746.6	-343.7	-1,786.7	-1,482.4	-3,457.7
Deuda Pub. y Priv. Med. y LP (Neto)		-1,007.2	-1,455.7	-1,405.8	-665.3	-53.2	4,101.6
Deuda Pub. y Priv. Corto Plazo (Neto)		-390.8	370.4	-97.4	-152.9	-503.7	-206.9
Moneda y Depósitos		-749.0	18.3	1,357.7	386.4	361.3	-102.2
Otros <sup>2/</sup>		-129.1	-11.2	-60.6	-64.5	124.8	369.3
<b>5. Saldo</b>		<b>-9,082.8</b>	<b>-8,436.1</b>	<b>-7,573.1</b>	<b>-6,841.4</b>	<b>-5,931.9</b>	<b>-765.9</b>
<b>6. Errores y Omisiones</b>		<b>-963.7</b>	<b>529.3</b>	<b>-250.9</b>	<b>-371.7</b>	<b>-941.4</b>	<b>-1,499.5</b>
<b>7. Financiamiento</b>		<b>72.1</b>	<b>296.2</b>	<b>-439.6</b>	<b>1,333.9</b>	<b>650.1</b>	<b>770.2</b>
Activos de Reservas		466.4	339.4	-547.9	1,139.0	195.4	406.9
Uso del crédito y Préstamos del FMI <sup>3/</sup>		390.8	40.1	-110.8	-196.9	-456.9	-365.2
Transferencias (Condonación de deudas)		3.8	3.1	2.5	2.3	2.2	1.9



*Danilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

## **Anexo D.**

Número: 262-15

CONSIDERANDO: Que la República Dominicana está localizada en una posición geográfica privilegiada que facilita una excelente conectividad con los demás países del hemisferio. lo que le otorga ventajas competitivas y estratégicas para desarrollar Centros Logísticos:

CONSIDERANDO: Que los Centros Logísticos constituyen una tendencia mundial para facilitar el comercio internacional y reducir costos en la cadena logística de suministros:

CONSIDERANDO: Que la creación y el desarrollo de facilidades logísticas pueden derivar en una importante reducción en los costos de los fletes marítimos, dado que generan un incremento en la frecuencia del uso de los medios de transporte;

CONSIDERANDO: Que los Centros Logísticos están llamados a reducir costos de inventarios. aumentar la cantidad y la diversidad de bienes e insumos disponibles para el mercado local. y posibilitan un mejor escenario para el abastecimiento oportuno, en beneficio del sector industrial. comercial y consumidor en general:

CONSIDERANDO: Que todo lo anterior permite elevar el nivel de competitividad de los exportadores nacionales y. por tanto, es obligación del Estado crear las condiciones necesarias para el pronto desarrollo de las actividades logísticas ligadas a los Centros Logísticos:

CONSIDERANDO: Que los Centros Logísticos constituyen también una fuente para la generación de empleos directos e incremento de los ingresos del Estado como consecuencia de un aumento en el flujo de comercio:

CONSIDERANDO: Que en adición a la localización geográfica de los Centros Logísticos. el éxito de los mismos no solo depende de los costos de instalación y desarrollo asociados, sino también del uso de procedimientos aduaneros simplificados, basados en las mejores prácticas internacionales;

CONSIDERANDO: Que en la medida en que los operadores económicos involucrados en la cadena logística internacional ofrezcan a las Administraciones de Aduanas un nivel elevado de garantías en materia de seguridad, incluyendo su certificación como Operadores Económicos Autorizados (OEA), podrán beneficiarse de procedimientos aduaneros simplificados, tales como



*Danilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

los que estimula la Convención Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kyoto). del cual República Dominicana es parte;

CONSIDERANDO: Que el país dispone de infraestructuras apropiadas para el desarrollo de Centros Logísticos y cuenta con los actores económicos que podrán sacar el máximo provecho a aquellas;

CONSIDERANDO: Que, para el logro de tales objetivos. se hace necesario que el Estado Dominicano establezca una norma clara, que viabilice las operaciones y los servicios de los Centros Logísticos, ajustada a las mejores prácticas internacionales, y que promueva la inversión local y extranjera;

CONSIDERANDO: Que es responsabilidad de las autoridades aduaneras nacionales reglamentar, viabilizar y promover todas las operaciones de lícito comercio. sin menoscabo de la seguridad nacional ni la de sus socios comerciales, mejorando el clima de negocios y el bienestar de la sociedad dominicana;

VISTA: La Ley No. 3489, del 14 de febrero del 1953, para el Régimen de las Aduanas, y sus modificaciones;

VISTA: La Ley No. 6186, de Fomento Agrícola, del 12 de febrero del 1963, que contiene un capítulo sobre los Almacenes Generales de Depósitos:

VISTA: La Ley No. 70. del 17 de diciembre del 1970. que crea la Autoridad Portuaria Dominicana, y sus modificaciones:

VISTA: La Ley No. 456. del 3 de enero del 1973, que establece los Almacenes Privados de Depósito Fiscal:

VISTA: La Ley No. 8-90. del 15 de enero del 1990. sobre Fomento de Zonas Francas, y sus modificaciones;

VISTA: La Resolución del Congreso Nacional, No. 02-95, promulgada el 20 de enero 1995, que aprueba los Acuerdos de la Organización Mundial de Comercio;

VISTA: La Ley No. 84-99, del 6 de agosto del 1999. sobre Reactivación y Fomento de las Exportaciones;

VISTA: La Ley No. 146-00, del 27 de diciembre de 2000. que modifica la Ley No. 14-93. sobre Arancel de Aduanas, y sus modificaciones:



*Danilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

VISTA: La Resolución No.357-05, del 9 de septiembre de 2005, que aprueba el Tratado de Libre Comercio suscrito entre la República Dominicana- Centroamérica y los Estados Unidos de América (DR- CAFTA);

VISTA: La Ley No. 226-06, del 21 de junio de 2006. que otorga personalidad jurídica y autonomía funcional, presupuestaria. administrativa, técnica v patrimonio propio a la Dirección General de Aduanas (DGA);

VISTAS: La Ley No. 8 del 17 de noviembre del 1978;

VISTA: La Ley No.424-(06, del 20 de noviembre de 2006, sobre Implementación del Tratado de Libre Comercio, entre la República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos de América (DR-CAFTA), Artículo 72, sobre el Cobro de Tasas y Cargos en las Aduanas;

VISTA: La Ley No. 494-06, del 27 de diciembre de 2006, de Organización de la Secretaría de Estado de Hacienda:

VISTA: La Resolución No. 453-08. del 27 de octubre de 2008. que aprueba el Acuerdo de Asociación Económica entre el CARIFORUM y la Unión Europea;

VISTA: La Resolución No. 1 19-12. del 19 de abril de 2012. que aprueba el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros de la OMA (Convenio de Kyoto. revisado);

VISTO: El Decreto No. 284. del 3 de noviembre del 1974, sobre el Reglamento de los Almacenes Generales de Depósito;

VISTO: El Decreto No. 106-96. del 25 de marzo del 1996. que establece el Reglamento de Depósitos para la Reexportación de Nlmercancias.

VISTO: El Decreto No. 28-97, del 22 de enero de 1997, mediante el cual se crea el Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESA):

VISTO: El Decreto No. 96-98. del I O de marzo del 1998, que reglamenta la Operación de los Consolidadores de Cargas:

VISTO: El Decreto No. 48-99, del 17 de febrero del 1999, que reglamenta la Operación de Depósitos de Consolidación de Cargas:

VISTO: El Decreto No. 746-00, del I I de septiembre del 2000, mediante el cual se crea el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP):

VISTO: El Decreto No. 144-12, del 22 de marzo del 2012. que reglamenta las funciones del Operador Económico Autorizado (OEA);

En el ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 128, de la Constitución de la República Dominicana, dicto el siguiente:

## REGLAMENTO DE LOS CENTROS LOGÍSTICOS Y DE LAS OPERACIONES DE LAS EMPRESAS OPERADORAS LOGÍSTICAS

### Capítulo I

#### Definiciones

Artículo I. Para los fines del presente Reglamento, se entenderá por:

DGA: La Dirección General de Aduanas de la República Dominicana.

Autoridades: El conjunto de instituciones gubernamentales que se instalarán en el Centro Logístico y que serán encargadas del control aduanero, tributario, sanitario, fitosanitario, seguridad, y cualquier otro, que se deba ejercer sobre las mercancías que salen o ingresan a los Centros Logísticos.



**Centro Logístico:** Area ubicada en. Zona Primaria Aduanera o su extensión, en el interior de la cual se realizan, por parte de Empresas Operadoras Logísticas, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el mercado nacional como para el mercado internacional. En las instalaciones del Centro Logístico deberán existir áreas de inspección de las mercancías que se vayan a nacionalizar en las instalaciones de dicho Centro Logístico.

**Consignante:** Persona física o jurídica que figura como remitente o embarcador de la mercancía. según corresponda.

**Consignatario:** Persona física o jurídica a cuyo nombre está dirigida una mercancía en el conocimiento de embarque o documento de transporte que haga sus veces. incluyendo el Centro Logístico.

**Declaración Aduanera:** La declaración aduanera constituye la manifestación de la voluntad mediante la cual el consignatario, importador, exportador. o sus representantes. someten la mercancía a un régimen aduanero para su despacho. y en la que se suministran los detalles que la Aduana requiere para la aplicación del régimen seleccionado.

**Empresa Operadora de Centro Logístico:** Es la persona jurídica. constituida bajo cualesquiera de las formas societarias establecidas en la legislación de sociedades, debidamente autorizada por la Dirección General de Aduanas, la que tendrá a su cargo proyectar, construir, conservar, explotar y promocionar. por ella misma o a través de terceras personas, el Centro Logístico, y, en particular, suministrar las infraestructuras y equipamientos comprendidos en la misma: así como, los servicios que puedan instalarse o desarrollarse en dichas infraestructuras y equipamientos.

**Empresas Operadoras Logísticas:** Son aquellas empresas autorizadas por la DGA para operar como tales dentro de un Centro Logístico. y, suministrar a terceros o a sí mismos los siguientes servicios: almacenaje: administración de inventarios: clasificación, consolidación; des-consolidación y distribución de cargas; empaque, re-empaque. etiquetaje, re-etiquetaje, embalaje, re-embalaje y fraccionamiento de productos; refrigeración. reexportación, separación. transportación: así como, cualquier otra actividad propia de la logística que contribuya a facilitar la competitividad de las empresas y que haya sido autorizada previamente por la DGA.

**Logística:** Es la actividad que comprende todos los procesos necesarios para la administración del flujo de abastecimiento, que comprende el almacenamiento de materias primas, bienes intermedios y productos terminados, de manera que estos estén dispuestos en la cantidad adecuada. en un lugar específico de conveniencia para los operadores de la cadena productiva o de comercio, en el momento apropiado; así como, el suministro de los diferentes servicios que forman parte del flujo de enlace entre los procesos.

**Medio de Transporte Internacional:** Cualquier nave marítima. aeronave, vagón de ferrocarril o vehículo de transporte terrestre, incluidos los remolques y semirremolques cuando están incorporados a un tractor de carretera o a cualquier medio que le dé locomoción.



*Danilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

**Mercancía Nacionalizada:** Mercancía de procedencia extranjera que se encuentra en libre circulación en el mercado nacional. cuya importación definitiva se ha consumado legalmente mediante el pago de los impuestos y los derechos aduaneros correspondientes o la aplicación de la legislación que determine su exención. y el cumplimiento de los demás requisitos aplicables.

**Proceso(s) Mínimo(s):** Para los fines del presente Reglamento, se consideran procesos u operaciones mínimas o insuficientes, y por tanto no son considerados como procesos de manufactura, las siguientes operaciones: a) operaciones necesarias para la preservación de las mercancías durante el transporte o almacenamiento (tales como aireación. ventilación. secado, refrigeración. congelación); b) embalaje; c) etiquetado; d) empacado; e) envasado, desenvasado y reenvasado; f) montaje; g) repintado o adhesión de marcas. h) simple reunión para constituir una mercancía completa, i) formación de juego o surtido de mercancías, o agrupación en paquetes; j) pelado, descascarado o desconchado. deshuesado. estrujado o exprimido; k) eliminación de polvo o de partes averiadas o dañadas. aplicación de aceite. pintura contra el óxido o recubrimiento protectores; l) fraccionamiento. empaque o re-empaque, siempre que no implique un cambio de clasificación arancelaria; m) dilución con agua o en cualquier otra solución acuosa: ionización y salazón; y n) la simple mezcla

**Régimen de Depósito Logístico:** Es el que permite que las mercancías se declaren con suspensión del pago de derecho e impuestos hasta el vencimiento de los plazos previstos en este Reglamento, durante el cual los operadores logísticos pueden destinarlas o declararlas a reexportación, consumo. o cualquier otro régimen aduanero, y a una o \arias de las operaciones previstas en la definición de empresas operadoras logísticas.

**Tránsito aduanero interno:** Es la situación en la que se encuentran las mercancías, cuando salen del Centro Logístico a un Depósito Logístico ubicado en una jurisdicción diferente a la del Centro Logístico, o a una Terminal Internacional de Carga localizada en una jurisdicción diferente a la de ubicación del Centro Logístico. El tránsito aduanero interno se tramitará a través de los sistemas informáticos aduaneros, con base en la información documental de arribo al Centro. sin requerir documentos adicionales, en los términos establecidos por la DGA.

**Zona Primaria Aduanera:** Es el espacio o demarcación del territorio aduanero habilitado mediante autorización de la DGA para la ejecución de operaciones aduaneras o alèctadas al control de las mismas, en la que rigen nomas especiales para el movimiento y disposición de mercancías.

## Capítulo II

### Del Centro Logístico, de La Empresa Operadora del Centro Logístico y de las Empresas Operadoras Logísticas

#### Sección I

#### De la Habilitación de la Empresa Operadora del Centro



*Danilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

## Logístico

Artículo 2. Las personas jurídicas que opten por operar un Centro Logístico deberán cumplir, ante la Dirección de General de Aduanas, con los siguientes requisitos:

- a. Demostrar la disponibilidad del área que pretenda habilitarse como Centro Logístico. En caso de que la disponibilidad del área se acredite mediante un contrato de arrendamiento o concesión pública, la duración de éstos no podrá ser inferior al tiempo de habilitación del Centro junto con su renovación automática.
- b. Probar por ante las autoridades competentes que ni la persona jurídica solicitante, ni sus socios o accionistas, ni los representantes legales, ni los miembros de la Junta Directiva, han sido sancionados durante los IO años anteriores a la solicitud, por delitos o infracciones dolosas al régimen fiscal y aduanero; y que nunca han sido condenados por asuntos relacionados con el narcotráfico o el lavado de activos.
- c. Acreditar, mediante la presentación de un certificado de no delincuencia, la idoneidad de sus accionistas, miembros de su junta directiva y su representante legal.
- d. Contar con la Certificación como Operador Económico Autorizado.
- e. Estar al día en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias; y
- f. Manifestar que llevará a cabo las obras de infraestructura y de prestación de servicios para el desarrollo del Centro Logístico, en las condiciones y en los plazos que indique el plan maestro de desarrollo que se alega con la solicitud.

Artículo 3. Obligaciones de la Empresa Operadora del Centro Logístico. Las empresas habilitadas por la DGA para operar un Centro Logístico, se obligan a:

- a. Proyectar, construir, conservar y mantener una infraestructura física adecuada para el funcionamiento del Centro Logístico.
- b. Garantizar las facilidades de infraestructura y de servicios a las Empresas Operadoras Logísticas que se instalen en el Centro Logístico.
- c. Proveer, directamente o a través de terceros, la infraestructura, equipos y servicios necesarios, tendientes a dotar al Centro Logístico de todo lo necesario para que las Empresas Operadoras Logísticas puedan desarrollar sus operaciones, incluyendo los servicios de agua, electricidad, telecomunicaciones, "software", laboratorios de medición o de pruebas metrológicas, entre otras, atendiendo a la naturaleza de las mercancías que se pretendan ingresar al Centro Logístico.
- d. Mantener el control y la seguridad general del Centro Logístico y de todas las áreas que estén bajo su dominio, en el entendido de que cada Empresa Operadora Logística será responsable ante el fisco y demás autoridades nacionales relacionadas, de la seguridad dentro de sus edificios y respecto del personal bajo su dirección, y las mercancías recibidas.



*Danilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

- e. Presentar y mantener actualizado un plan contra robos e incendios.
- f. Cumplir en forma permanente con las normas medioambientales aplicables.
- g. Mantener Póliza de seguro contra incendio, robos, inundaciones y catástrofes naturales
- h. Constituir una garantía global, a favor de la DGA, por un monto que se definirá y se revisará periódicamente, en función del volumen de las operaciones realizadas por la Empresa Logística para responder por posibles derechos e impuestos de las mercancías recibidas en sus depósitos, siempre y cuando actúen como depositarios.

Artículo 4. En la certificación mediante la que se otorgue la licencia de operación a la Empresa Operadora de Centro Logístico, o a la Empresa de Centro Logístico, se autorizará su operación y se indicará el tiempo de duración de su calificación y sus obligaciones.

PÁRRAFO I.- La DGA podrá cancelar la licencia emitida en caso de que el Centro Logístico o la Empresa Operadora Logística incurra en violación a las normas establecidas en la legislación tributaria y aduanera en vigor, previo cumplimiento del proceso administrativo correspondiente.

II La sanción antes establecida se aplicará sin perjuicio de las sanciones previstas en otras legislaciones de acuerdo al hecho que se tipifique,

## Sección II

### De la habilitación del Centro Logístico

Artículo 5. La empresa que solicite la habilitación de un Centro Logístico deberá presentar una solicitud ante la DGA, en la cual acredite el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Artículo 2, de este Reglamento y el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a. Presentar los planos o perspectivas simples del Centro Logístico, indicando las oficinas, sitios de control aduanero, básculas, estudio de suelo, medioambiental, y los planos eléctricos.
- b. Presentar un diseño completo del Centro Logístico incluyendo las zonas de arribo, cargue, descargue y almacenamiento ubicados en el Centro. Cuando se trate de zonas de almacenamiento deberá indicarse si se trata de mercancía a granel en estado líquido o sólido, o carga suelta o patio de contenedores.
- c. Demostrar el cumplimiento de las especificaciones físicas y de seguridad establecidas por la Ley No. 70, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana; la Ley No. 3489, del 14 de febrero de 1953; la Ley No. 8, del 17 de noviembre del 1978; y la Ley No. 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil. En el caso de cruces de frontera deberá acreditarse que las especificaciones físicas y de seguridad son suficientes para el control de las mercancías que entran o salen del Centro Logístico.
- d. Demostrar el cumplimiento de las normas medio ambientales correspondientes.
- e. Presentar un estudio de viabilidad técnica, en donde conste como mínimo:



*Danilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

- i. El impacto económico de la existencia del Centro Logístico para el desarrollo de la región donde se pretende ubicar.
  - ii. El impacto social que el Centro Logístico originaría en el lugar donde se pretende ubicar.
  - iii. Las razones de viabilidad técnica del Centro Logístico, su desarrollo de infraestructura vial, portuario y aeroportuario, su cercanía a los lugares de arribo y la ubicación geográfica estratégica que permitirán el cumplimiento de los fines previstos en este Reglamento.
- f. Presentar un Plan de Desarrollo del Centro Logístico, en donde conste como mínimo el cronograma de desarrollo del Centro, el plan de inversiones de la misma, el plan urbanístico y de infraestructura que se desarrollará en la zona; así como, los servicios informáticos con los que contará para facilitar el desarrollo de su operación
- g. Acreditar que el Centro Logístico cumplirá con todos y cada uno de los fines previstos en este Reglamento.
- h. Contar con el área necesaria, y en las condiciones apropiadas para la permanencia de oficiales de vigilancia del servicio de aduanas y demás autoridades gubernamentales, que por la naturaleza y el tipo de las mercancías que ingresen al Centro Logístico, sean necesarios dentro de la misma

PÁRRAFO: Los estudios previstos en el literal e, del presente artículo, serán sometidos al Ministerio de Hacienda para fines de la elaboración del análisis costo-beneficio previsto en el Artículo 45, de la Ley No.253-12.

### Sección III

#### Habilitación de las Empresas Operadoras Logísticas

Artículo 6. Las Empresas Operadoras Logísticas que pretendan ser habilitadas por la DGA deberán presentar una solicitud en tal sentido, acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a. Estar ubicada dentro de un Centro Logístico o contar con una licencia vigente para operar como Almacén Fiscal, Almacén de Reexportación o Almacén de Consolidación y desconsolidación.
- b. Presentar estudios económicos y de factibilidad técnica que demuestren la actividad y desarrollo logístico que ofrecerá a terceros o que implementará para sí misma
- c. Probar por ante las autoridades competentes que ni la persona jurídica solicitante, ni sus socios o accionistas, ni los representantes legales, ni los miembros de junta directiva, han sido sancionados durante los 10 años anteriores a la solicitud, por delitos o infracciones dolosas al régimen fiscal y aduanero; y que nunca han sido condenados por asuntos relacionados con el narcotráfico o el lavado de activos:



*Darío Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

- d. Presentar una certificación de no delincuencia emitida por la Procuraduría General de la República. en la que figuren los accionistas de la empresa.
- e. No haber incurrido en delito de carácter fiscal.
- f. Estar al día en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias.
- g. Disponer de las herramientas informáticas adecuadas para facilitar el acceso en línea y sin interrupción, de la DGA y de cualquier otra institución de la Administración Tributaria.
- h. Cumplimiento de las normas medioambientales correspondientes.
- i. Suscribir una póliza de seguros, a favor de o endosada a la Dirección General de Aduanas (DGA), por un monto que se definirá y revisará periódicamente en función del volumen de las operaciones realizadas por la Empresa Operadora Logística. para responder por posibles derechos e impuestos de las mercancías en sus instalaciones: y
- j. Suscribir una póliza de seguros de Incendios y Líneas Aliadas. que cubrirá las mercancías bajo depósito.

PÁRRAFO I: Para las Empresas que a la fecha de publicación y entrada en vigor del presente Reglamento, tengan la condición de Zonas Francas, como Centro Logístico, mantendrán esta condición, en virtud de la Lev No. 8-90.

PÁRRAFO II: Los estudios previstos en el literal b, del presente Artículo serán sometidos al Ministerio de Hacienda para fines de la elaboración del análisis costo-beneficio previsto en el Artículo 45, de la Ley No.253-12.

Artículo 7. Las empresas calificadas como Empresas Operadoras Logísticas están obligadas a:

- 1 Presentar ante la DGA, por vía del sistema informático una declaración simplificada de las mercancías que ingresarán al Centro Logístico a su nombre, utilizando como base el formulario de la Declaración Unica Aduanera. antes del arribo del medio de transporte y en todo caso a más tardar al momento del arribo del mismo:



*Darío Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

- 2 Recibir, almacenar, custodiar, conservar en el mismo estado en que llegaron al país. las mercancías bajo su custodia, y prestar todas las informaciones relacionadas con sus actividades, que les sean requeridas por las autoridades: en caso de realizar procesos de valor agregado mínimos, dichos procesos no podrán cambiar la naturaleza de las mercancías.
- 3 Instalar y mantener en funcionamiento un sistema informático compatible con el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA). y garantizar la conectividad permanente y en tiempo real con el mismo.
- 4 Facilitar el acceso a la DGA a toda la información relacionada con las actividades de entrada, gestión, operación. estatus, y salida de las mercancías.
- 5 Informar a la DGA cualquier deterioro o merma sufrida por las mercancías recibidas en sus depósitos.
- 6 Mantener un sistema de inventario en línea con la DGA. de todas las mercancías que ingresen a estos recintos. de cualquier origen o procedencia, a partir de los expedientes madres, lo mismo que de los consolidados que resulten de éstos. Este sistema de inventario será monitoreado por auditores u oficiales de Aduanas expresamente designados a estos fines.
- 7 Presentar y mantener actualizado un plan contra robos e incendios.
- 8 Cumplimiento permanente de las normas medioambientales aplicables.
- 9 Declarar de manera anticipada. a través del sistema informático aduanero los traslados en condición de tránsito interno de mercancías del Centro Logístico a una terminal internacional de carga. a una zona franca o a un depósito de apoyo logístico, ubicados en una jurisdicción distinta a la del Centro.
- IO Suministrar y mantener debidamente actualizada la nómina de todo el personal que labora en la misma; deberá identificar. de manera visible, a cada funcionario a los efectos de permitir su movimiento dentro de la zona primaria aduanera.
- 11 Garantizar, en los términos que establezca la DGA, el pago de los derechos, gravámenes, impuestos, tasas y demás cargas impositivas a que estuvieren sujetas las mercancías recibidas en sus instalaciones industriales o de depósito.
- 12 Disponer de las herramientas y programas informáticos necesarios y adecuados para el óptimo funcionamiento de estas empresas. de acuerdo con los requerimientos que establezca la DGA y demás instituciones de la administración tributaria.



*Danilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

- 1 3 Rendir y mantener una póliza de seguros adecuada contra riesgos de incendio, robo y potenciales averías en las mercancías.

Artículo 8. Las Empresas Operadoras Logísticas podrán ofrecer servicios tales como:

- 1 Los relacionados con operaciones de Transporte. Tránsito Internacional v trasbordo de mercancías. que sean necesarias para la recepción, el control, el almacenamiento, acondicionamiento y la preparación de pedidos para envío al destino final.
- 2 Servicios de valor agregado como empaque. re-empaque. etiquetado y re-etiquetado. selección. embalaje y re-embalaje. fraccionamiento, limpieza. y otros Procesos Mínimos, con el propósito de acondicionar las mercancías para la entrega al cliente y comúnmente conocidas como la "customización"- de mercancías o mejora de la presentación, en procura de cumplir con los requisitos del mercado de destino, siempre v cuando la transformación se limite a un Proceso Mínimo que no altere la naturaleza de la mercancía.
- 3 Las Empresas Operadoras Logísticas podrán llevar a cabo transformaciones mínimas de las mercancías que se encuentren bajo su custodia. incluyendo las operaciones necesarias para asegurar su conservación y las manipulaciones ordinarias destinadas a mejorar su presentación, acondicionamiento para su transporte y distribución: así como, su fraccionamiento o consolidación en bultos. formación de lotes o cambio de embalaje. etiquetado y montaje. de conformidad con los compromisos internacionales suscritos por el país en materia de reglas de origen. las leyes sobre la materia y el presente Reglamento.
- 4 Servicios de coordinación logística de la cadena de abastecimiento. incluyendo, coordinar las operaciones de clientes con proveedores logísticos. plantas de producción en el exterior, líneas marítimas. líneas aéreas, agentes de carga, terminales portuarias y aeroportuarias. a fin de optimizar las entregas de dichas mercancías.
- 5 Servicios de consolidación y desconsolidación de carga.
- 6 En coordinación con las autoridades competentes, ofrecer servicios de pre-inspección sanitaria. fitosanitaria y zoonosanitaria para exportadores de productos agropecuarios, de conformidad con las exigencias de los mercados de destino.
- 7 Otros servicios relacionados con la actividad logística, previa autorización por parte de la DGA.

## Capítulo 111

Del Ingreso y Salida de [Mercancías del Centro Logístico.

### Sección I

Del Ingreso de Mercancías de Origen o Procedencia Extranjera al Centro Logístico



*Danilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

Artículo 9. A los Centros Logísticos podrán ingresar todo tipo de mercancías, excepto aquellas que por disposiciones legales o constitucionales sean de prohibida Importación o comercialización.

Artículo 10. Las mercancías que ingresen al Centro Logístico podrán también ser consignadas o endosadas en el documento de transporte a nombre del Centro Logístico o a la Empresa Operadora Logística ubicada dentro de la misma.

Artículo 11. Antes de la llegada de la mercancía o a más tardar dentro de las 24 horas siguientes a su arribo, el propietario o quien lo represente, deberá presentar la declaración correspondiente bajo el Régimen de Depósito Logístico, por vía del Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA).

PÁRRAFO: Se utilizará un procedimiento simplificado, conforme al descrito en el Artículo 7. numeral I, de este Reglamento.

Artículo 12. Las mercancías podrán permanecer dentro del Centro Logístico o de las Empresas Operadoras Logísticas por un plazo de hasta seis (6) meses calendario, contado a partir de la fecha de su llegada al país, prorrogable por un período similar.

PÁRRAFO I: No obstante lo dispuesto en la parte capital del presente Artículo, las empresas operadoras logísticas, atendiendo al tipo de mercancía de que se trate, podrán solicitar a la DGA el otorgamiento de un plazo adicional.

Párrafo II. Cumplidos los plazos, o si no se hubiere hecho uso de lo que dispone el Párrafo I, las mercancías se considerarán en estado abandono y pasarán a ser propiedad del Estado, por vía de la DGA, quién dispondrá de ellas conforme lo que establece la Ley 3489, para el Régimen de las Aduanas y sus modificaciones.

Artículo 13. Las mercancías de origen o procedencia extranjera que se encuentren en los Centros Logísticos estarán suspendidas temporalmente del pago de los derechos e impuestos aplicables al comercio exterior, hasta tanto se presenten bajo los regímenes u operaciones aduaneras a los que se acogerán según las modalidades establecidas en las normas aduaneras vigentes. Esta modalidad incluye el almacenamiento de las mercancías en recintos habilitados dentro de Zona Primaria Aduanera, en condición de Régimen de Depósito Logístico.



*Danilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

Artículo 14. El ingreso de las mercancías a un Centro Logístico no hará que éstas pierdan el carácter de originario, siempre que las mismas cumplan las condiciones establecidas en el correspondiente tratado internacional para ser consideradas mercancías originarias.

## Sección II

### Despacho de Mercancías del Centro Logístico

Artículo 15. Las mercancías de origen o procedencia extranjera que se encuentren en los Centros Logísticos o Empresas Operadoras Logísticas podrán ser despachadas con destino a Zonas Francas, Aeropuertos y Puertos Internacionales, a otros Centros Logísticos o Empresas Operadoras Logísticas, para el consumo en el resto del territorio nacional, y para mercados externos, en los términos y condiciones establecidas en el presente Reglamento y conforme a los procedimientos que establecerá la DGA, mediante normas, previo cumplimiento de las obligaciones tributarias cuando corresponda.

Artículo 16. El despacho de mercancías con destino a otros Centros Logísticos, Aeropuertos y Puertos Internacionales, ubicados en la misma jurisdicción del Centro Logístico, solo requerirá la declaración simplificada, la cual se deberá hacer conforme a los procedimientos que establezca la DGA. Cuando el Aeropuerto o Puerto Internacional se encuentren en una jurisdicción diferente a la de ubicación del Centro Logístico se requerirá del tránsito aduanero interno de que trata este Reglamento, el cual se deberá solicitar y obtener en los términos y condiciones que establezca la DGA.

Artículo 17. Las mercancías que salgan del Centro Logístico deberán ser declaradas bajo uno de los regímenes aduaneros establecidos en las normas y procedimientos vigentes, cumpliendo las formalidades y pagando los derechos, impuestos o tasas que sean aplicables en cada caso.

**PÁRRAFO:** A los fines de garantizar los controles correspondientes, en los casos de fraccionamiento, o cualquier otra transformación menor que tienda a modificar la unidad de medida con la cual fue declarada la mercancía al momento del arribo, la declaración aduanera de que trata este Artículo, se deberá presentar a la aduana con la medida equivalente a la unidad de medida inicial.

## Capítulo IV

### Del Régimen Fiscal y Otras Disposiciones

Artículo 18. Las Empresas Operadoras de Centros Logísticos y las Empresas Operadoras Logísticas, en tanto personas jurídicas que se acojan al régimen aduanero establecido en el presente Reglamento, tributarán de conformidad con el Artículo I 1, de la Ley No. 139-1 1,



*Danilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

modificada por la Ley No.253-12. que, por concepto de renta presunta, grava con el 3.5% de su valor, las ventas realizadas en el mercado local. En el caso de las Empresas Operadoras Logísticas. por entender que no son empresas de manufactura, este impuesto será aplicado únicamente sobre el valor de los servicios prestados. independientemente de los demás impuestos que gravan la importación de las mercancías sobre las que se brinden los servicios logísticos.

**PÁRRAFO I:** Lo establecido en la parte capital del presente Artículo sólo procederá en los casos en que los servicios prestados por las Empresas de Operaciones Logísticas sean los establecidos en los literales a), b), c), d), e). g), h), i). y/o, k). que se encuentran en la definición de Procesos Mínimos del presente Decreto. y que. por consiguiente. no hayan alterado sustancialmente la naturaleza de las mercancías que serán introducidas al mercado nacional.

**PÁRRAFO II:** Las Empresas Operadoras Logísticas no podrán realizar procesos de transformación sustancial.

**PÁRRAFO III:** Las empresas operadoras de depósitos fiscales. depósitos de reexportación y depósitos de consolidación de mercancías podrán optar por mantenerse en el régimen al que se han acogido. en cuyo caso tributarán en la forma prevista en la legislación de que se trate.

**Artículo 19.** En caso de que las mercancías se declaren a régimen de consumo o a otro régimen definitivo. con inclusión de otros regímenes liberatorios o suspensivos distintos al de reexportación. pagarán las tasas específicas establecidas en el Decreto No. 627-06, con base en las previsiones del Artículo 14. de la Ley No. 226-06, del 19 de julio de 2006. modificada por la Ley No. 424-06. del 17 de noviembre de 2006, de implementación del DR-CAFTA.

**PÁRRAFO.-** En el caso de las Empresas Operadoras de Centros Logísticos o Empresas Operadoras Logísticas, cuya actividad exclusiva sea la reexportación de combustibles fósiles o derivados del petróleo, la tasa aplicable será la equivalente en pesos dominicanos, de la fijada en dólares de los Estados Unidos de Norteamérica. que se indica en el cuadro siguiente:

PRODUCTO	UNIDAD	TASA	Tope por Embarque
Gasolinas, Diesel (Gasoil), Nafta. Fuel Oil, IAMur 'Kerosene	Barril	USSO.22 / Barril	USS500
Gas Licuado de Petróleo (GLP)	TM	USSO.09 / TM	USS500
Gas Natural	Millón BTU	USSO.02/ MBIJ	USS500
Betún de Petróleo (AC-30)	Barril	USSO.05 Barril	tJSS500

**Artículo 20.** La responsabilidad ante el fisco por las mercancías recibidas por las Empresas Operadoras Logísticas concluye:



*Danilo Medina*  
*Presidente de la República Dominicana*

1 Cuando las mercancías sean reembarcadas, expofladas o reexportadas, siguiendo los procedimientos aduaneros establecidos en cada caso.

2 Cuando las mercancías sean destinadas al régimen de consumo, o a cualquier otro régimen aduanero especial vigente, previo cumplimiento de las formalidades aduaneras correspondientes.

3 Por el abandono expreso o de hecho de las mercancías, o pérdida por filerza mayor debidamente comprobada.

Artículo 21. La DGA designará el personal necesario para la gestión de los Centros Logísticos.

PÁRRAFO: Los Centros Logísticos estarán bajo el control de un Encargado del Centro designado por la DGA, bajo la jurisdicción de la Administración de Aduanas más próxima a cada Centro, quien estará auxiliado del personal técnico que fuere necesario para dar aplicación al presente Reglamento; así como, para tucilitar la operatividad de los Centros Logísticos y de las Empresas Operadoras Logísticas.

Artículo 22. Los procedimientos manuales e inlòrmáticos necesarios para el funcionamiento de las Empresas de Operaciones Logísticas serán establecidos por la DGA.

Artículo 23. Envíese al Ministerio de Industria y Comercio, al Ministerio de Hacienda, al Ministerio de Defensa, a la Autoridad Portuaria Dominicana, a la Dirección General de Impuestos Internos, al Consejo Nacional de Zonas Francas, y a la Dirección General de Aduanas para su implementación, aplicación y cumplimiento.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los \_\_\_\_\_tres ( 3 ) días, del mes de septiembre del año dos mil quince (2015): año 172 de la Independencia y 153 de la Restauración.

  
Danilo Medina

## Referencia De Información

Aeroportuario, D. (2016). Sistema Eroportuario Dominicano.

Agencia Francesa para las inversiones internacionales. (2007-2010). *La Logistica en Francia: una fuerza creciente*. Madrid: Embajada de Francia.

Autoridad Portuaria Domincana. *Sistema Portuario Nacional*. Santo Domingo.

Banco Central de la Republica Dominicana . (2007). *Cuentas Nacionales de la Republica Dominicana. Documento metodologico*. .

Banco Mundial.

Banco Mundial. (2015).

Beato, N. (03 de septiembre de 2013). *Aduana Digital*. Obtenido de Diario Digital de Aduanas: <https://aduanasdigital.gob.do/2013/09/03/correo-expreso-o-courier/>

Brest, M. (2012). *Maquinaria Logistica*. Obtenido de <http://maquinarialogistica.blogspot.com/>

Cancilleria Embajada de Colombia en Singapur. (2015). *Singapur: un centro logistico de talla mundial*.

Carga Facil. (s.f.). *CargaFacil*. Recuperado el 2017, de [http://www.cargafacil.com/rampas\\_hidraulicas.php](http://www.cargafacil.com/rampas_hidraulicas.php)

Carranza, O. (2005). *Logistica, mejores practicas en latinoamerica*. Mexico: Thomson .

Casanova, A., & Cuatrecasas, L. (2011). *Logistica Integral, Lean Supply Chain Management*. Barcelona: Porfit Editorial.

CBRE. (2015). *Global & Emergin logistics Hubs*.

Centro de Exportacion e Inversion en la República Dominicana.

CEPAL.

*CEPAL ORG*. (s.f.).

Comision Presidencial para la Modernizacion y Seguridad Portuaria. Santo Domingo.

Competitividad, C. N. (2009). *Guia Logistitica de la Republica Domincana* . Santo Dominicana.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2016). *Indice de Conectividad Maritima*.

*Diagnostico sobre el desempeño de los puertos y conectividad* .

DP World. (s.f.). *DP WORLD REGION EAU*. Obtenido de <http://dpworld.ae/en/content/11/169>

El Dinero. (13 de mayo de 2016). AmchamRD: Apostamos por los centros logísticos. *AmchamRD: Apostamos por los centros logísticos* .

Guzman Ariza. (s.f.). *Guzman Ariza Abogados y Consultores*. Obtenido de <http://drlawyer.com/espanol/la-inversion-extranjera-en-la-republica-dominicana/>

LOGINEWS. (2013). *LOGINEWS*. Obtenido de <http://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/24/04/2013/chicago-la-zona-mas-atractiva-en-usa-para-el-sector-logistico/2094.html>

Marín, W. (s.f.). *Logística eficiente para el manejo de la carga, un aporte a la sociedad y a la empresa*.

Ministerio de relaciones exteriores y culto. (s.f). *Consulado General y Centro de Promocion Comercial de la Rep. Argentina*. Recuperado el 2017, de <http://cshan.mrecic.gov.ar/node/2111>

Muelle Turístico Internacional . La Romana.

Mundial, B. (2017). *Indice de desempeño logístico* .

Oficina económica y comercial de España en Hong Kong. (2010). *Guía País: Hong Kong*. Secretaria de Estado de Comercio.

ONE. (2015). *Anuario Comercio Exterior*. Oficina Nacional de Estadística.

portuaria, C. P. *Puerto Multimodal Caucedo*. Santo Domingo .

Portuaria, Cuerpo Especializado en Seguridad. Santo Domingo.

Portuaria, Cuerpo Especializado en Seguridad. *Puerto de Puerto Plata*. Santo Domingo.

Portuaria, Cuerpo Especializado en Seguridad. *Puerto Rio Haina*. Santo Domingo.

Presidencia de la Republica Dominicana. (2015). Una gran oportunidad de desarrollo. *Centro Logístico Caucedo estimulará competitividad del país, genera mil empleos* .

S.Riera. (2015). *modaes.es*.

The Global Competitiveness Index. (2015).

Toronto Pearson. (s.f). *Toronto Pearson International Airport*. Recuperado el 2017, de <https://torontopearson.com/en/AboutPearson/#>

WEF Global Competitiveness Report. (2012). *Most problematic factors for doing business*.