



UNAPEC
UNIVERSIDAD APEC

Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales
Escuela de Mercadeo y de Negocios Internacionales

Tema:

Evaluación de la competitividad entre República Dominicana y Panamá
como HUB Logísticos.

Sustantes:

Mabel Perez Peña 2016-0549

Paloma Ramírez 2016-1259

Asesores:

Ilena Rosario

Juana Patricia Céspedes

Monografía para optar por el título de:

Licenciatura en Negocios Internacionales

Santo Domingo, Distrito Nacional

República Dominicana

Julio 2019

TÍTULO:

“Evaluación de la competitividad entre
República Dominicana y Panamá como
HUB Logísticos”

Índice

RESUMEN	1
TÉRMINOS CLAVES	2
AGRADECIMIENTOS	3
DEDICATORIAS	5
INTRODUCCIÓN	7
Capítulo I: El desarrollo del hub logístico en América Central y su influencia en Rep. Dom.	8
1.1 Origen y evolución de los Hub Logístico en América Central	8
1.2 Tendencias de crecimiento de los Hub logísticos	13
1.3 Diagnóstico y situación actual del Hub Logístico en RD / Puerto Caucedo	16
Capítulo II: Diferencias y Similitudes del Canal de Panamá vs Puerto Caucedo.	19
2.1 Cualidades en el ámbito logístico que proporciona Puerto Caucedo para la distribución de mercancía y la reexportación.	19
2.1.1 Análisis aplicando las 5 fuerzas de Porter	22
2.2. Fortalezas y debilidades de la estructura de Puerto Caucedo vs Panamá.	25
2.3. Mejoras para la distribución de cargas en Puerto Caucedo, con el fin de abastecer los países de América central.	28
2.4. Distintos puertos y canales de transporte marítimo de fuerte competencia para Panamá y Caucedo en América Latina y el Caribe. .	30
Capítulo III: Preferencia por Zona geográfica y puntos de conexión con el mundo.	34
3.1 Conectividad de la Rep. Dom. con los países de América central a través del puerto de DP World Caucedo.	34
3.2 Beneficios del comercio internacional a través de República Dominicana en comparación con los demás países de América Central y el Caribe. ,,,	36

Conclusión	40
Recomendaciones	41
Anexos	42
Bibliografía	61

Resumen

La logística se está convirtiendo en un elemento crucial de la competitividad y el rendimiento económico de un país, tanto para sí mismo como en el contexto de una globalización creciente. La mayoría de los países de América Latina y el Caribe (ALC) se están concentrando en implementar estrategias para poder aumentar las exportaciones y tener relaciones bilaterales y multilaterales con las demás economías del mundo. Para que estas estrategias puedan tener éxito, uno de los componentes claves es un marco logístico eficaz y eficiente que aborde todo el proceso de la cadena de valor y de producción de productos.

En los últimos años se han expandido las cadenas de abastecimiento; inclusive puede afirmar que la globalización ha resultado intensiva en transporte. Los movimientos de cargas relacionados al comercio interno de los países también han crecido, asociados a varios años de crecimiento de sus economías, mejoras en la infraestructura, y un quinquenio de crecimiento real de la región.

Los gobiernos han ido tomando una gran participación en este proceso también y, en su búsqueda de mejorar la competitividad de sus economías, buscan elevar la calidad del desempeño logístico, se centran en proveer infraestructura, al igual que toman medidas para ir innovando las regulaciones de los servicios de transporte, el desempeño del sector privado (generadores de carga, intermediarios y operadores), y los procedimientos y trámites propios del comercio y el transporte internacional.

La facilitación comercial va más allá de los procedimientos y trámites propios de la actividad, y adquiere un enfoque integral, apoyado también en la perspectiva de las cadenas de abastecimiento.

Palabras claves

ALC: América Latina y el Caribe

CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Esclusas: obras hidráulicas que permiten vencer desniveles concentrados en canales navegables, elevando o descendiendo los navíos que se encuentran en ellas.

HUB logístico: lugar donde se reúnen las cargas de mercancías con la finalidad de ser redistribuidas, en pocas palabras es un puerto o aeropuerto que funcionan como centros de conexiones y logística de distribución.

LPI: Índice de Desempeño Logístico.

Logística de distribución: se relaciona con la función que permite el traslado de los productos finales (ya sean bienes o servicios) y los pone a disposición del cliente.

Post-panamax: son aquellos buques que exceden las dimensiones máximas para transitar por el Canal de Panamá.

RD-CAFTA: Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos de América

TEUs: Unidad Equivalente a Veinte Pies

Agradecimientos

En primer lugar, quiero agradecer a Dios por todas las bendiciones y por permitirme cumplir una de las más importantes metas que he tenido, darle gracias por mi familia, que han sido mi pilar en cada paso que he dado en mi vida.

Quisiera agradecer a UNAPEC por los amigos que me dio durante toda mi carrera los cuales han sido de gran apoyo en todo este proceso, a mis compañeros y profesores, a cada persona de la cual he aprendido y adquirido una que otra experiencia.

También quiero agradecer a mi novio por su apoyo incondicional, por levantarme el ánimo en los momentos más difíciles y siempre motivarme a trabajar más duro y dar lo mejor de mí.

Mabel Pérez Peña

Dedicatorias

Dedico este trabajo a Dios, ante todo, a mi padre **Ramon Pérez**, por alentarme a dar lo mejor de mí, apoyándome y recordándome que todo con esfuerzo se puede lograr.

A mi madre, **Yvelisse Peña** por todo el amor y comprensión que me ha brindado, siendo mi pilar recordándome que nada es imposible si se trabaja con dedicación y amor.

A mis hermanos, **Mariel Pérez, Massiell Pérez, Kaira de los Santos y Claudio Pichardo** por siempre apoyarme y estar a mi lado.

A mi novio, **Freddy Peguero** por estar a mi lado en todo momento, principalmente en los más difíciles, siempre dándome su apoyo incondicional e impulsando a dar el cien por ciento de mí.

A mis amigas que UNAPEC me brindo **Paloma Ramírez, Katherine Pérez y Denise Pérez** por brindarme mis mejores recuerdos en la universidad, por ser soportes para mí y darme ánimos en los momentos que más los necesite.

A todos mis familiares y amigos que me ayudaron y apoyaron de una u otra manera para poder finalizar este proyecto con éxito.

Mabel Pérez Peña

Agradecimientos

Primero, agradezco al señor por la dicha de abrir puertas, por la fortaleza en todo el trayecto de mi vida profesional, y por brindarme sabiduría y paciencia en todo este camino.

Agradezco a mi alma mater UNAPEC por formar parte de mi presente y futuro, por los conocimientos adquiridos y por ende la pasión que ha brotado en mí por esta carrera; por los compañeros que se han vuelto amigos, a ustedes compañeros gracias por ser soporte en toda esta jornada. A mi querida institución MOVEARTE por disciplinarme, formarme y prepararme para los retos que estarían por venir al enfrentarme a la vida. A mis estimadas maestras, **Elda Urbáez** y **Anny Urbáez**, por empeñarse a sacar lo mejor de mí y destacar las virtudes de mi desempeño. A quienes fueron mis compañeros en toda esa etapa de mi vida, **José Capellán**, **Gilcy Rodríguez** y **Elaine Castillo**, ustedes siempre formaran parte importante de mí.

A mi gran Familia, **Yajaira Suárez**, **Johanny Espinal**, **Juan Antonio Ramírez**, **Lady González**, **Juan Eduardo Ramírez**, **Emanuel Espinal**, **Joel Ramírez**, **Lis Arlen Ramírez** y **Johandry Espinal**, por alegrarse conmigo y disfrutar cada etapa de este proceso. A mis tíos **María German** y **Alexis Ariel Batista**, por ser mis ejemplos de lucha y esfuerzo, y sustentarme cuando necesite de su apoyo, agradezco cada esfuerzo que tomaron conmigo y cada consejo que han depositado en mí, para lograr lo que fue un sueño y ahora se vuelve realidad.

Agradezco especialmente a **Luis Manuel Duran**, por ser la persona que el señor dispuso sea la llave a toda esta meta alcanzada, gracias por brindarte abiertamente a apoyarme sin necesidad de recibir algo a cambio.

Paloma Ramírez Suárez

Dedicatorias

Este trabajo va dedicado primero al Dios todo poderoso, porque me ha permitido lograr todo lo propuesto y aún más bajo su voluntad.

A mi madre **Yajaira Suárez**, por todo su esfuerzo desde el minuto 1 de mi vida, por su entrega, por ser siempre mi guía en cada paso que doy. A mis padres **Juan Antonio Ramírez** y **Johanny Espinal**, por mostrarme valor de la vida y sembrar en mi lealtad y honestidad, por su arduo trabajo de formar un ser que aporte a la sociedad.

A mis tías que también son mis madres **Claudia G. Ramírez** y **Aleyda Suárez**, por ayudar a formarme en etapas determinadas de mi vida, y fomentar valores y amor en mí. A mis hermanos, **Juan Eduardo Ramirez**, **Emanuel Espinal**, **Joel Ramírez**, **Lis Arlene Ramírez** y **Johandry Espinal**, a modo de esfuerzo y demostrarles que cuando sembramos y determinamos metas en la vida bajo la voluntad del señor eso cosechamos.

A hermana en Cristo **Karina Gisselle Caraballo**, por darme ese empujón de aliento que necesitaba en el momento preciso de optar por una carrera afín y una pequeña vista a mi futuro.

A mis nuevas compañeras de vida, **Mabel Pérez**, **Denise Pérez** y **Katherine Pérez**, que UNAPEC me ha permitido conocer, por mostrar su amistad, y apoyo tanto físico como emocional en este camino.

A todos aquellos que permanecieron creyendo en mi y nunca permitieron que en mi mente existiera la frase del 'no puedo' o 'no lo lograré'. A todos ustedes, *Gracias...* por la confianza que ayudaron a depositar en mí, y apoyarme en los momentos claves de esta jornada, Dios les bendiga.

Paloma Ramírez Suárez

Introducción

La República Dominicana tiene como meta convertirse en el HUB del Caribe, según los planes estratégicos proyectados para el 2030 por parte del país. Desde hace varios años el sector empresarial ha expresado su interés en ampliar el comercio internacional de la República Dominicana, a través de la ventaja que brinda la estratégica posición geográfica del país caribeño, y más precisamente en estos momentos en que el país se encuentra con el clima de negocios más propicio para convertir esta meta en realidad.

Además de su posición geográfica se resaltan al mismo tiempo varias ventajas logísticas competitivas, tales como una excelente conectividad marítima, aérea, infraestructuras, un marco jurídico adecuado para el comercio internacional; una plataforma logística bien estructurada consistente en puertos, aeropuertos, operadores logísticos 3PL, depósitos de almacenamiento, etc., estando la gran mayoría de éstas certificadas en la OEA; Certificaciones Internacionales de Seguridad y Calidad.

Uno de los principales puertos que está haciendo esto posible es el Puerto Multimodal Caucedo el cual es el puerto más moderno del país y uno de los más modernos del Caribe y Centroamérica. Este está especializado en contenedores, y en la redistribución internacional, con un área de influencia que abarca toda la región del Caribe debido a su localización estratégica la cual le permite acceder con facilidad a las rutas marítimas norte-sur, conectando América del Norte con la costa este de América del Sur, y las rutas este-oeste, conectando el Pacífico con Europa y el Mediterráneo.

La República Dominicana seguirá mejorando aún más en sus procesos para la conectividad marítima en los próximos años y estos se ven evidenciados en algunas medidas que se han ido empleando, como, por ejemplo: la inclusión de nuevas rutas y destinos en los servicios logísticos vía marítima y la ampliación de algunos servicios ya existentes.

Capítulo I: El desarrollo del hub logístico en América Central y su influencia en Rep. Dom.

1.1 Origen y evolución de los Hub Logístico en América Central

El siglo XX fue testigo de cómo se fueron creando cambios estructurales a nivel global que han impactado de manera particular a la industria logística. Se llevo a cabo la mayor apertura comercial de las principales economías del mundo y economías emergentes como China e India, al igual la consolidación del contenedor como paradigma tecnológico, el inicio de las desregulaciones en la industria del transporte en Norteamérica y la mayor integración política de la Unión Europea; estos han sido algunos de los principales inductores de una alta y compleja demanda por servicios logísticos a una escala global, regional y local. (CEPAL, 2009)

Como indica el estudio 'Global & Emerging Logistic Hubs (2015)', en los últimos 35 años el comercio global ha aumentado un 600%, lo que ha logrado la creación de cadenas de suministro a nivel mundial. Estas dan soporte a una nueva estructura de estrategias mundiales para el aprovisionamiento, en la actualidad cada país ha creado hubs logísticos para poder identificar al máximo estos procesos y concentrar las operaciones. Gracias a la expansión de las cadenas de distribución en los mercados emergentes, así como a la aparición de nuevos polos productivos, este escenario está lejos de estancarse, al contrario, se mantiene en constantes innovaciones. (Riera, 2015)

En la actualidad, debido a los profundos cambios acontecidos en la economía global en general y en particular en los sistemas de producción y distribución de mercadería, el concepto de la logística ha variado hasta convertirse en un motor de la competitividad de la industria y el comercio. La logística avanzada, definida como la sincronización de las actividades de múltiples organizaciones participantes en la cadena logística y de

transporte, permite la creación de sistemas logísticos complejos, basados en la sincronización de procesos y la retroalimentación de información que dan origen a esquemas multimodales de transporte, enfocados en la función de características de la carga, tiempo, distancia y geografía que deben recorrer y que aprovechan de cada modo de transporte en beneficio de la competitividad de la carga.

Como consecuencia, este tipo de infraestructuras multimodales enfoca su implementación en el aprovechamiento de las economías de escala en las rutas internacionales e internas para una mayor eficiencia de los procesos. De ahí la importancia de contar con un puerto o aeropuerto cuyas infraestructuras y superestructuras puedan soportar la recalada de grandes buques o aviones cargueros.

Cabe destacar que, las operaciones de infraestructuras concentradoras internacionales requieren de la presencia de operadores globales. En este tenor, gracias a la globalización de las operaciones marítimas, portuarias y logísticas, junto con la creciente escasez de “espacio” para el desarrollo de actividades logísticas ha llevado a que los países inicien procesos de integración vertical entre sí. (CEPAL, 2009)

Por su parte, para que un territorio sea considerado hub logístico debe de contar con algunas características, como, por ejemplo, infraestructura para el flujo de cualquier tipo de transporte que es vital para la interconexión de los procesos de preparación de cualquier producto. De esta manera, la logística disminuye costos y ahorra energía, además se debe de contar con una infraestructura industrial, con tecnología, equipamiento e instalaciones adecuadas que faciliten las operaciones. De igual forma, estos deben tener la capacidad para conectarse con otros hubs alrededor del mundo, otros mercados internacionales de prominentes distancias, y con grandes áreas de población que sean de interés para los operadores globales. Un entorno

de negocios de bajo riesgo y acuerdos de libre circulación de mercancías son otros de los elementos de los hubs logísticos. (Riera, 2015)

De este modo podemos analizar la situación de los países de América Latina frente al desarrollo logístico, entre ellos pudimos denotar lo siguiente:

Bolivia para el año 2016, según el Banco de desarrollo de América Latina, contaba con las siguientes proyecciones en áreas de mejora a corto, mediano y largo plazo:

1. Logística eficaz nacional con el perfil actual de producción.
2. Logística eficaz nacional con mayor valor añadido.
3. Capacidades logísticas para atraer tráfico de comercio de terceros países.

Aun así, el país contaba con ciertas deficiencias como:

- Infraestructura insuficiente
- Mediterraneidad y características geográficas.
- Predominio del transporte carretero.

Bolivia en camino de estrategias de hub logístico, aún no ha iniciado en términos de logística a gran escala, si bien, en términos de planificación, tomando visión y llevando a cabo estrategias a futuro para poder perfeccionar sus recursos logísticos.

Colombia, es uno de los países centroamericanos con mayores oportunidades para el desarrollo de clústeres productivos en los que se realicen prácticas de logística especializadas. Todavía les queda un gran camino para tener una amplia gama de operadores logísticos especializados. La exportación de servicios logísticos aún no se ha materializado.

Colombia, haciéndole frente a Bolivia, si contaba con una estrategia a largo plazo enfocada en el transporte logístico, que consiste en convertirse en competidor global en los mercados de transporte y servicios logísticos: plataforma de relevancia regional de servicios logísticos y de transporte.

Del mismo modo, se debe mencionar algunos de los puntos a mejorar de Colombia para el año 2016, de los cuales se encuentran el problema de competitividad relacionado a los altos costos logísticos en el tramo nacional de las cadenas, debido a múltiples factores:

- Centros de producción y consumo alejados de los puertos.
- Orografía compleja.
- Oportunidades de mejora del sector transporte automotor de carga.
- Rezago en la promoción de zonas logísticas especializadas.

Ecuador se encuentra en la misma situación de Bolivia, proyectándose en proceso de gestionar estrategias para crecer en el ámbito logístico, considerando como más importantes a mejorar los siguientes:

- Desarrollo infraestructural (vialidad y aeropuertos, principalmente) en los últimos años.
- Rezago en la promoción de zonas logísticas especializadas.
- Oportunidad para el desarrollo de servicios logísticos y de transporte de valor añadido.

México tiene una gran apertura para el desarrollo de servicios logísticos y de transporte de valor añadido. Para el año 2016 contaba con las siguientes ambiciones de mejora:

1. Plataforma logística y de manufactura y servicios para jugar un rol en cadenas globales de valor.

2. Competidor global en los mercados de transporte y servicios logísticos: clúster de infraestructuras, empresas y conocimiento que compita globalmente.
3. Competidor global en los mercados de transporte y servicios logísticos: clúster de infraestructuras, empresas y conocimiento que compita globalmente.

El país a su vez ha incursionado exitosamente en este nivel de ambición logística. El reto para los próximos años incluye conseguir crear este tipo de clústeres en otros países (Belice, Guatemala, etc.) para penetrar en nuevos mercados (CARICOM, por ejemplo).

Paraguay es uno con mayor potencial, tiene una captación de carga granelera proveniente de Brasil y Bolivia. Para ello se necesitó de un marco de planificación por mercados y productos que permito tener objetivos de captación claros. El sistema logístico de Paraguay, al igual que todos, tiene grandes deficiencias, como son una infraestructura en mal estado, servicios de transporte deficiente, baja calidad en servicios logísticos, carencia de institucionalidad.

Perú ha colocado dentro de su ambición logística como objetivo o estrategia a futuro el desarrollo infraestructural, el cual es un factor clave para el país. Dentro de ellos la mejora en los siguientes sectores:

- Rezago en la implantación de zonas logísticas especializadas.
- Oportunidad para el desarrollo de servicios logísticos y de transporte de valor añadido.
- Necesidad de formalización del sector de transporte atomizado.

Uruguay para 2016 aún se encontraba en etapa de consolidarse como un jugador regional en temas logísticos, por lo que su rol en el mercado global se mantuvo en etapas muy iniciales. (CAF, 2016)

Uno de los mayores acontecimientos del comercio mundial fue la creación de contenedores, en las últimas dos décadas ha influido significativamente en la geografía portuaria de América Latina y el Caribe lo que ha logrado que el movimiento de contenedores se concentre en algunos puertos específicos. La creación de redes para el transporte marítimo de línea está impulsada esencialmente por la gran demanda de transporte de contenedores y este depende de las estrategias que los transportistas y las empresas encargadas de la distribución determinen, también de la demanda de servicios con características específicas. En consecuencia, la estructura y la capacidad de un puerto o una región dentro de la red mundial de transporte marítimo de línea está delimitada por la cantidad de los flujos comerciales que salen de puertos o regiones internacionales específicas con destino a ellos. Estos factores, a su vez, determinan la frecuencia del servicio, la capacidad de carga, el número de visitas a un puerto en cada viaje y las estrategias de transbordo o relevo.

Como resultado, el crecimiento de la logística trae consigo una gran variedad de factores, los cuales en su mayoría cambian y son innovados con rapidez. Con cada cambio, aparecen nuevas oportunidades de las que beneficiarse y retos que superar. Es indispensable que el país este comprometido para convertirse en un hub logístico de relevancia mundial y crear medidas para el desarrollo sostenible y poder satisfacer eficientemente la demanda generada por usuarios internacionales, sectores productivos y nacionales, el consumo interno y el comercio exterior. (CEPAL, 2014)

1.2 Tendencias de crecimiento de los Hub logísticos

Los hub logísticos se les conoce como el lugar donde se puede dar lugar a las cargas de las mercancías para luego ser distribuidas, o redistribuidas a través de puertos y aeropuertos con un fin comercial, o llanamente para poder abastecer de productos de cualquier tipo para consumo nacional. Esta

modalidad les permite a los países más entradas de flujo de dinero en moneda extranjera, específicamente el dólar, a la par, genera consigo miles de empleos. Estos son algunos de los beneficios que puede traer a un país el establecimiento de hub logístico en su territorio, por lo cual es que hoy en día la mayoría de los países necesitan de una infraestructura portuaria, regulaciones nacionales e instituciones encargadas de los procesos que conlleva el comercio internacional.

En comparación a nivel mundial, la puntuación más alta del Índice de Desempeño Logístico (LPI) fue obtenida por Alemania, por tercer año consecutivo, con una puntuación de 4.20/5, seguida de Suecia quien en los últimos 4 años ha estado subiendo hasta llegar a estar entre los primeros diez por lo cual ahora registra una puntuación de 4.05/5. Mientras, que el tercer lugar es ocupado por Bélgica con una puntuación de 4.04/5, recuperándose de su caída en 2016. Es importante resaltar que las 10 economías con mejor desempeño son aquellas de ingresos altos, de las cuales 8 son de Europa y 2 son del continente asiático (ver tabla 1).

A diferencia, América Latina el desempeño logístico en 2018 ha sido menor al de los años precederos, aunque registró la misma puntuación que la edición pasada, de los 23 países evaluados en la región, diez tuvieron un desempeño menor que el de 2016. Pese a la caída del desempeño, la región ha experimentado mejoras en Rastreo y seguimiento, así como en Infraestructura por segundo año consecutivo (ver tabla 2). (Consejo Nacional de Competitividad , 2018)

Podemos evidenciarlo con el movimiento de carga en contenedores en los puertos de América Latina y el Caribe, el cual se incrementó en 7.7% durante 2018 en comparación con el año anterior, según datos difundidos por la CEPAL. El análisis incluye el comportamiento de una muestra de 31 países y 118 puertos y zonas portuarias de la región.

Según el informe anual entregado por el organismo de las Naciones Unidas – que en años anteriores fue distribuido bajo el nombre de “ranking portuario”-, los datos mantuvieron en gran parte las mismas cifras mostradas previamente en el comportamiento de los movimientos portuarios, tanto a nivel de puertos como de países. Del total de la muestra, 66 puertos y zonas portuarias mejoraron sus cifras con respecto a 2017.

El volumen total de la actividad en 2018 superó los 53.2 millones de TEU, lo que representa un 7.1% del movimiento de contenedores (throughput) mundial, lo que ha demostrado un aumento en la variación con relación al año anterior, en el cual alcanzó el 6.6% del throughput global.

Dentro de este marco, los diez países con mayor contribución al volumen total de carga operado representaron el 84.1% del movimiento regional. Estos son (organizados de manera descendente según la cantidad de TEU movilizados): Brasil, México, Panamá, Colombia, Chile, Perú, Argentina, Ecuador, República Dominicana y Jamaica. (CEPAL, 2019)

Con relación a lo planteado, el Programa de Desarrollo Logístico Regional para América Latina (CAF-LOGRA), respaldado por el Banco de Desarrollo de América Latina, se ha encargado de apoyar a los países de la región para el desarrollo de nuevos planes enfocados en reformas para la reestructuración de los puertos y aeropuertos de la región, llevando a cabo proyectos y programas orientados a intervenir en todos los elementos que componen los sistemas logísticos nacionales. Este se creó con el objetivo de identificar, analizar, promover, realizar y difundir proyectos y programas que contribuyan al desarrollo y desempeño competitivo de los sistemas logísticos nacionales en la región, en los ámbitos económicos, sociales, sectoriales y medioambientales. (CAF, 2016)

1.3 Diagnóstico y situación actual del Hub Logístico en RD / Puerto Caucedo

La República Dominicana en la última década ha tenido una política activa para poder captar inversión extranjera en virtud de su importancia para el crecimiento económico y social del país. Este tipo de inversiones son reguladas por las disposiciones de La Ley No. 16-95 sobre Inversión Extranjera (promulgada en 1995) y su reglamento de aplicación, contenido en el Decreto 214-04 (del año 2004). Estos son los reglamentos que los inversionistas extranjeros tienen de base para conocer el manejo del país y es por igual un amparo para proteger sus inversiones. Existe también en el país un conjunto de leyes que complementan las disposiciones de la Ley de Inversión Extranjera, entre las que destaca la Ley 8-90 de Fomento a las Zonas Francas de Exportación por su impacto en el desarrollo de servicios logísticos. (BID y MEPyD, 2014).

En efecto, una de las empresas internacionales que ha realizado mayores inversiones extranjeras directas para este tipo de proyecto es la empresa Dubai Ports World (DP World) en la ciudad de Santo Domingo. Los ejecutivos de DP World Caucedo se basan sus servicios en cuatro líneas de negocios: carga y descarga de contenedores, servicio de Roll On-Roll Off (Ro-Ro), centro logístico y carga suelta y proyectos. Debido a su ubicación, próximo al Aeropuerto Internacional de Las Américas (AILA), desde sus inicios se formando y dando a conocer como un puerto multimodal para ofrecer transporte marítimo y aéreo. Anteriormente, con el modelo tradicional era que una empresa fabricara el bien y luego lo enviase hasta el centro de distribución regional.

Por consiguiente, el puerto tiene una capacidad de cinco grúas post-Panamax, con las cuales trabaja la nueva generación de buques; un súper post Panamax, que puede trabajar la futura generación de barcos y dos grúas móviles con capacidad de 100 toneladas de carga suelta y proyectos.

Además, para la movilidad y organización de los contenedores y de la mercancía, tienen 23 grúas de patio. El muelle tiene 922 metros para recibir buques, el principal tiene 622 metros y el secundario 300 metros. El patio de contenedores tiene 80 hectáreas con una capacidad para almacenar 700 conectores de neveras y más de 350 conectores móviles adicionales.

No obstante, los ejecutivos de DP World hacen énfasis en que para un muelle tener producción competitiva no solo debe enfocarse en tener grúas, también productividad, ser rápidos a la hora de descargar las mercancías de los buques, ser eficiente con los tiempos ya que estos generan gastos mientras más tiempo tenga el barco detenido. Al igual es necesarios tener tecnología de vanguardia y equipo preparado para manejar los procesos necesarios durante todo el proceso logístico.

Por su parte, el puerto está en disposición de hacer 1,500 movimientos en 24 horas entre carga y descarga, lo que da un promedio de 180 movimientos por hora, alrededor de 29 movimientos por hora por grúas. A la semana se hacen 16,000 movimientos. (Rosa, 2017)

Puerto Caucedo cuenta con el primer Centro Logístico del país, una terminal marítima y la única zona franca de la región ubicada dentro de una zona portuaria. Este tiene en construcción 20 naves diseñadas para el establecimiento de empresas de manufactura y ensamblaje, como ya es el caso de la gran empresa IKEA, que se trasladó desde Puerto Rico, convirtiéndose así en la primera multinacional que se establece como hub logístico regional en el país. Pero esta no es la única ni la última, Amazon constituirá un canal de almacenamiento y distribución en este puerto por igual.

El puerto se considera que tiene un gran potencial frente a la ampliación del canal de Panamá. El 4 de Julio de 2016 este puerto recibió el primer barco post-panamax en cruzar el nuevo canal ampliado de Panamá de la

línea MSC, con capacidad de 8,827 TEU's. Este puerto tiene una capacidad de 1.68 MM de TEU's anual y está preparado para asistir en promedio a unos 1,300 buques al año, en 2015 movió un total de 862,935 TEU's - 11.5% del total de la carga regional. (MEPyD, 2016)

Cabe resaltar que el presidente de la Asociación de Navieros de la República Dominicana (ANRD), Teddy Heinsen (2015), aseguró que la ampliación del canal de Panamá representará una gran oportunidad de ingresos adicionales por comercio marítimo, ya que tenemos la capacidad para poder recibir barcos de las mismas magnitudes que cruzan por las esclusas del canal de Panamá.

Además, cabe destacar que gracias a los grandes flujos internacionales de carga los fletes locales podrían beneficiarse de reducciones del costo que permitan mejor posicionamiento del país para el comercio internacional y con esto crear una alternativa de negocios en términos logísticos y de distribución de carga en todo el Caribe. (Clemente, 2015)

Se considera que, gracias a las nuevas relaciones por llevar a cabo con Panamá a través del Acuerdo de Alcance Parcial, tendremos barcos de mayor escala, por lo cual podremos ser el punto de enlace de la mercancía que proviene de estos tipos de barco y de los puertos pequeños, siendo así de más competencia con los países vecinos.

Como resultado de los avances que ha tenido la República Dominicana con relación al comercio internacional, el país ocupa la posición 69 entre 160 países; el avance en posicionamiento lo cual ha sido maravilloso si consideramos que en tan sólo siete años atrás, el país ocupaba la posición 96. En este caso, por supuesto, a mayor competitividad, más baja es la posición.

Gran parte de la esta reputación está asociada a las mejoras en conectividad, tanto marítima como aérea. Cabe resaltar, que la República

Dominicana supera a todos los países firmantes del RD-CAFTA, y a Jamaica, en el Índice de Conectividad Marítima. También, podemos apreciar que en este tema la capacidad competitiva nuestra a nivel subregional (RD-CAFTA, El Caribe) es bastante satisfactoria. En puertos, Caucedo y Río Haina van pisando los talones al de Kingston en términos de conectividad. (Montás, 2014)

Además, el país ha sido reconocido en múltiples ocasiones, que se encuentra en una zona geográfica privilegiada, lo que le proporciona una excelente conectividad con el hemisferio y brinda ventajas competitivas como lugar estratégico para instalar centros logísticos. La logística abarca todas las actividades y procesos necesarios para el flujo y el almacenamiento de materias primas y bienes intermedios, y productos terminados; de tal forma que estos garanticen la entrega de cantidades adecuadas, en lugar correcto y en el momento apropiado.

La creación del Centro Logístico de Caucedo se coloca dentro de las nuevas medidas de Facilitación del Comercio Global. El crecimiento constante del flujo de mercancías por la ampliación del Canal de Panamá generará un impacto en la estructura comercial y de servicios, ya que traerá consigo reducción de costos y los avances regionales en facilitación de comercio, importantes en innovación en el comercio exterior dominicano. (Apolinario, La República Dominicana en la lógica de los Centros Logísticos, 2013)

Capítulo II: Diferencias y Similitudes del Canal de Panamá vs Puerto Caucedo.

2.1 Cualidades en el ámbito logístico que proporciona Puerto Caucedo para la distribución de mercancía y la reexportación.

DP World Caucedo es una zona franca multimodal y terminal de transporte marítimo comercial situada a apenas 25 kilómetros de la capital del país,

Santo Domingo. Su proximidad con las principales vías de transporte terrestre y aéreo, unida al despliegue tecnológico de la casa matriz DP World (Dubai Ports International) han convertido al puerto de Caucedo en uno de los hubs de operaciones portuarias más atractivos de la región.

Debido a sus modificaciones, el Puerto Caucedo cuenta con más de 900 metros de muelle y 50 hectáreas para el almacenamiento de contenedores, con una capacidad de 40.00 TEUs, teniendo así la capacidad de brindar servicio a las principales navieras del mundo. (Icontainers, 2018)

Adicionando a lo anterior, DP World Caucedo cuenta con el potencial para desarrollarse como centro logístico en sus instalaciones. El mismo cuenta con plataformas digitales que apoyan el itinerario de los buques en caso de que sea necesario consultar en línea, de igual forma te permite ver el estatus de un contenedor y el inventario de patio, lo cual apoya la logística del puerto. Convertirse en un centro logístico ayudará a mejorar la competitividad del puerto a nivel regional, contribuirá a atraer nuevas cargas y consolidar su posición como hub frente a otros países cercanos. (Montás, 2014)



Fuente: Arcgis.com

Ruta 6: Panamá - América Central

Según un estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo con el propósito de identificar las capacidades básicas de logística en Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana. Esto con el fin de examinar la infraestructura marítima y el sector del transporte para determinar la capacidad disponible; determinó que en cuanto a infraestructura solo dos países cuentan con puertos lo suficientemente equipados como para manejar buques Post-Panamax:

- Panamá: Balboa, CCT, Cristóbal, Manzanillo y PSA
- República Dominicana: Caucedo.

Los buques Post-Panamax consumen una mayor cantidad de recursos en los puertos (tiempo en el embarcadero, número de cuadrillas de estibadores, pilotos, remolcadores, etc.), además de que necesitan un canal de acceso más amplio, un muelle más largo y con mayor profundidad, así como equipos adicionales (por ejemplo, grúas Post-Panamax).

En este estudio, la conectividad de la red portuaria muestra que existen dos centros de distribución principales de los ya mencionados anteriormente, los cuales son 1. Los puertos en Panamá, que son críticos para el tráfico marítimo proveniente de Asia, Europa, América del Norte y la costa oeste de América Latina, y 2. Caucedo en la República Dominicana, que participa más en el tráfico marítimo entre Norte y Sur (costas este y oeste de América del Norte y América Latina).

Otra ventaja con la cual cuenta Puerto Caucedo es que los buques más grandes provenientes de Asia, Europa o Norteamérica sólo pueden hacer escala de abastecimiento en Panamá o Caucedo, y desde allí la carga debe hacer transbordo a buques alimentadores para llegar a los otros puertos. Lo cual representa una oportunidad para el Puerto de convertirse en distribuidores logísticos para los países del entorno, facilitando las rutas de Distribución de Panamá alrededor del mundo. Los puertos de Panamá y el

de Caucedo son los únicos que tienen servicios directos hacia y desde el continente asiático.



Fuente: Diagnostico sobre el Desempeño de los puertos y su conectividad

Entre las funciones que brinda puerto Caucedo se pueden contar:

- Proporcionar servicios al buque y a la carga.
- Actuar como interfaz entre el medio marítimo y terrestre.
- Conformar un entorno productivo y logístico de gran importancia.
- Ser puntos estratégicos en el sistema de producción, transporte y comercio mundial. (Ireta, 2010)

2.1.1 Análisis:

Análisis en base a las 5 fuerzas de Porter:

Este análisis consiste en estudiar por medio de las 5 fuerzas expuestas por Porter el determinar la competencia y rivalidad dentro del continente latinoamericano en términos logísticos.

- **Rivalidad entre las empresas**

Es de notar que entre países de Latinoamérica República Dominicana a nivel de desarrollo como país puede contar con una gran competencia. Esto también reflejado en el ámbito logístico según las ambiciones de crecimiento de cada país.

Por ejemplo, la proyección de Bolivia es desarrollar el tráfico para así lograr movilizar mercancía a países terceros; por otro lado, se encuentra Colombia que en cuanto a geografía es más grande que RD, contando con proyecciones de ampliación a nivel de transporte de cargas con miras a convertirse en competidor global en el área de transporte. Otro país que tiene peso en la logística de distribución es México, en la actualidad sus puertos Manzanillo y Veracruz son muy utilizados en transbordos para mercancías que serían posteriormente distribuidas en la zona.

Sin embargo, hay países como Paraguay, Uruguay y Perú que apenas se encuentran en estados de inicio o son deficientes en infraestructuras para procesos logísticos.

- **Poder de negociación de los clientes**

Según Porter, esta fuerza depende de la cantidad de clientes que estaría consumiendo el producto o el servicio, y lo que estarían dispuestos a pagar o hacer en relación con la parte contraria que brindaría este producto o servicio.

Puerto Caucedo cuenta fortalezas que ubicarían a este puerto como opción principal en temas de logísticas por las siguientes razones:

- Infraestructura, capacidad de recepción en patio y ubicación geográfica. Otra ventaja de Puerto Caucedo es el valor del flete marítimo y en casos de que sea carga redistribuida, el tiempo en tránsito puede obrar a favor de los países receptores de la zona.

Es decir, que como Poder de negociación Caucedo cuenta con la infraestructura necesaria para recibir buques que en otros puertos de América central sería imposible recibir debido a la diferencia de tamaño entre buques y puertos.

Además, el puerto cuenta con grúas de futuros buques a circular (buques mayores al postpanamax). Puerto Caucedo también se enfoca en descargar y despachar los buques en el menor tiempo posible dentro de sus operaciones, debido a que si supera el tiempo límite puede costar mucho dinero.

Puerto Caucedo ofrece agilidad en carga y descarga contando con la posibilidad de realizar 180 cargas y descargas por hora.

- **Poder de negociación de los proveedores**

Esta fuerza es determinada por la industria o proveedores del servicio-Producto y el poder que entre ellos.

En este marco, puerto Caucedo es un punto de enlace favorable para los puertos de Asia, Norteamérica y Europa, ya que por temas de que el puerto multimodal tiene capacidad de recibir buques y luego ser desplazados en buques más pequeños (esto generado en transbordo de cargas) facilita las rutas que los grandes buques o Post Panamax tengan predeterminados, cooperando así al tiempo en tránsito de la mercancía y disminuyendo tiempo y costos de operación de los buques.

Caucedo cuenta con la particularidad de brindar servicios de re-estiba de la carga en caso de ser necesario y capacidad de mantener cargas refrigeradas.

- **Amenaza de los nuevos competidores**

En este nivel, la dureza no solo depende de las ventajas que tenga el puerto multimodal, sino también de la evolución y el desarrollo de los puertos de la zona.

En esta relación, países como México, Colombia, Jamaica, que reciben volúmenes grandes de barcos que realizan rutas o transbordos si avanzan el desarrollo de los puertos tanto en infraestructura como en temas logísticos y de operación podrían figurarse como hubs dentro de la zona.

Otra oportunidad que representa RD cómo país es que al ser una isla no tiene países alrededor si no mar, lo que ayuda al flujo de buques en distintas rutas comerciales, es decir que no es limitado por países fronterizos si no que al salir del puerto (Caucedo) puede tomar dirección a Asia o Norteamérica sin obstrucciones.

- **Amenaza de productos sustitutos**

En caso de que países cercanos a RD del continente americano tomen iniciativa de implementar la reestructuración de los puertos y sus maquinarias para el manejo y movimiento de las cargas, provocaría que países cercanos se sientan atraídos a tomar otras opciones.

De forma más concreta, puerto Caucedo en la actualidad se encuentra en capacidad de tomar delantera que de hecho ya tiene recursos para seguir y posicionarse definitivamente como Hub Logístico de América central, influenciando así que a pesar de que en un futuro países centroamericanos o del caribe crezcan en logística, RD ya cuenta con rutas fijas de carga y descarga al igual que de transbordos y de esta manera retroalimentar los demás puertos y facilitar las rutas de un extremo a otro del mundo.

2.2. Fortalezas y debilidades de la estructura de Puerto Caucedo vs Panamá.

Dentro de la infraestructura del puerto multimodal Caucedo podemos destacar que el muelle se encuentra subdividido en dos:

- Muelle principal: 622 metros
- Muelle secundario: 300 metros

El Sistema Portuario de Republica Dominicana 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. Puerto Caucedo es el puerto privado que es administrado por la Autoridad portuaria.

Características de Puerto Caucedo

- Profundidad de muelle de 15.2 metros
- Patio de Contenedores de 80 Hectáreas
- Capacidad para almacenar contenedores de 700 refrigerados y más 350 conectores móviles adicionales
- Cuenta con 1 Grúa Super Post-Panamax, 5 Grúas Post-Panamax, 2 Grúas Móviles Gottwalt, 23 Grúas de Patio (RTGs).
- Área de Parqueo Hábil para almacenar más de 900 vehículos
- 12 carriles de entrada para contenedores en Operaciones de Puerta y 4 carriles para salida. (DP World, 2015)

Por otro lado, el Canal posee varios componentes físicos importantes que trabajan de manera integrada para proporcionar los servicios de tránsito a toda clase de naves: desde pequeñas unidades flotantes hasta barcos de altamar. Estos componentes son las esclusas, los canales de navegación, los lagos, las áreas de anclaje y las estaciones de amarre. (Logistics Gatech, 2019)



Fuente: Centro de Innovación e Investigaciones Logísticas Georgia Tech Panamá

Características del Canal de Panamá

- A diferencia de puerto Caucedo, el Canal de Panamá es financieramente autónomo, tiene su propio patrimonio y derecho de administrarse. (Logistics Gatech, 2019)
- El Canal de Panamá es una vía marítima de aproximadamente 80 kms (50 millas) que conecta los océanos Atlántico y Pacífico a través de uno de los puntos más angostos del continente americano.
- El Canal utiliza un sistema de esclusas por gravedad y canales de navegación para permitir el tránsito seguro y eficiente de los buques de ultramar a través del Istmo de Panamá. Las esclusas sirven para elevar los barcos 26 metros (85 pies) desde el nivel del mar hasta el nivel del lago Gatún. Después de navegar a través de la Cordillera Continental, los barcos vuelven a bajar al nivel del mar en el lado opuesto del Canal.

El Canal representa aproximadamente el 5% del comercio marítimo mundial, y unos 14,000 buques transitan esta importante vía fluvial cada año. Casi el ochenta y cinco por ciento del total de los tránsitos son buques tipo Panamax, mientras que el resto son buques Neopanamax, los más grandes que el Canal puede acomodar. Los buques Neopanamax transitan por el tercer juego de esclusas, que incluye dos esclusas de tres niveles y la ampliación de los canales de acceso en el Atlántico y el Pacífico. (Logistics Gatech, 2019)

Cada esclusa tiene tres cámaras con tinas de reutilización de agua, un sistema de llenado y vaciado lateral y compuertas rodantes.

La esclusa Post-Panamax del Pacífico tiene un canal de acceso con una excavación de aproximadamente 50 millones de metros cúbicos de material seco a lo largo de 6.1 kilómetros. (Logistics Gatech, 2019)

En efecto, la mayor parte del tráfico que surca el Canal de Panamá se desplaza entre la costa atlántica de los Estados Unidos y el Extremo Oriente, mientras que el tráfico entre Europa y la costa oeste de los Estados Unidos y Canadá constituyen la segunda ruta principal del comercio de la vía acuática. Sin embargo, otras regiones y países, como los países vecinos de Centro y Sudamérica, dependen proporcionalmente mucho más de esta vital arteria para promover su adelanto económico e incrementar el comercio. (Ecured, 2015)

2.3. Mejoras para la distribución de cargas en Puerto Caucedo, con el fin de abastecer los países de América central.

Los puertos marítimos son medios indispensables para el transporte marítimo, enclaves fundamentales para el Comercio Internacional como espacio físico destinados para entrada y salida de mercancías entre los países, las regiones y a nivel internacional. Son ejes claves en las operaciones de la Cadena Logística y dada sus características, se valora el

nivel de accesibilidad y conectividad que comporta su grado de articulación con el comercio y las relaciones internacionales. (Beato, 2012)

Sin embargo, el Puerto Multimodal Caucedo, en Andrés, Boca Chica, es, sin duda, un puente que mantiene conectada a República Dominicana con el resto del planeta. El 90% del comercio mundial se mueve por los puertos y sólo el 10% a través de aeropuertos. (Rosa, 2017)

El puerto de transbordo DP World Caucedo en República Dominicana ha avanzado con mejoras considerables para poder acomodar los buques más grandes que atraviesan el Canal de Panamá ampliado.

Con la limitación de puertos capaces de manejar los barcos más grandes que atraviesan el canal de Panamá, tanto en la Costa Este de Estados Unidos, Costa Oeste y el Caribe, las aguas profundas del Mar Caribe, incluyendo Manzanillo, Panamá y Cartagena, Colombia, están compitiendo para ganar más carga de transbordo.

Debido a esto Caucedo ha aumentado su capacidad anual en 210,000 TEUs, y un potencial adicional de 1,771 pies de muelle disponible más allá del atraque existente, que posiblemente podría traer capacidad adicional de 2,5 millones de TEU.

En el mismo tenor, se realizó el dragado del muelle 1,969 pies para llevarlo a una profundidad de 49 pies. También ha comenzado el dragado a una profundidad de 56 pies en un área adyacente al muelle actual para prepararse para una futura expansión. (Revista Embarcado, 2015)

Dentro de los servicios del puerto se incluye la re-estiba de mercancía contenerizada, servicio de electricidad y monitoreo de carga refrigerada, manejo de carga sobredimensionada, descarga de vehículos y almacenamiento seguro de los mismos con sistemas de cámaras y totalmente cerrado.

Este puerto privado trabaja conjuntamente con la Dirección General de Aduanas (DGA) y cuenta con los estándares de seguridad más importantes y reconocidos del mundo, tecnología avanzada para el manejo de las operaciones portuarias y es una de las primeras opciones de las grandes y reconocidas Líneas Navieras para las operaciones de transbordo, considerándose como un Puerto Hub.

En todo caso, el puerto brinda un sistema de seguridad, que garantiza a los usuarios tecnología de vanguardia para preservar la integridad de la mercancía que se recibe por esta terminal marítima; también son destacados por la rapidez y eficiencia en los procesos de las operaciones que conlleva las importaciones y exportaciones, siendo esto un ahorro esencial de tiempo y dinero para sus clientes y usuarios. A la vez, esta misma organización en los procesos implica ciertos costos adicionales que muchas veces no es aceptado por los usuarios al momento de compararlo con los costos de los demás puertos. (Concepción, 2012)

En otro tenor, la empresa fue certificada según la norma ISO 14001:2004 en Gestión Ambiental. Cuya norma es un conjunto de estándares internacionales de gestión que cubre aspectos del medioambiente. De acuerdo con la auditoría realizada a la empresa en el año 2016, no se ha detectado” no conformidades” durante los últimos tres años consecutivos donde su primera certificación fue en el año 2013, lo que evidencia un efectivo control en los aspectos ambientales, así como en otras actividades de la organización las cuales aportan a prevenir la contaminación y el cumplir de la legislación aplicable. (La información, 2016)

2.4. Distintos puertos y canales de transporte marítimo de fuerte competencia para Panamá y Caucedo en América Latina y el Caribe.

Los puertos han sido históricamente la principal puerta de entrada y salida del comercio mundial. Los acontecimientos económicos más

trascendentales de la humanidad han estado ligados a una terminal marítima. Ningún país, por más desarrollado que sea, está en capacidad de producir todo lo que sus habitantes demandan. República Dominicana no está al margen de esta realidad. (Rosa, 2017)

La competencia entre puertos del Caribe por el mismo volumen de carga es feroz, sin embargo, los operadores de terminales no dejan de invertir para adecuarse a las necesidades del mercado. Aún más al completarse el proyecto de ampliación del Canal de Panamá mediante el tercer juego de esclusas. (Prieto, 2015)

En el 2015 la región del Caribe tuvo un tráfico de contenedores de 7.4 MM de TEU's, un nivel muy por debajo de lo circulado por las demás regiones de América, fue la única región que decrece en 2014-2015 -un 3.5%- en movimientos marítimos, lo que supone que los puertos del Caribe han perdieron cuota de mercado frente a las demás regiones de América. El mayor crecimiento en movimiento de TEU's lo tuvo México (Norteamérica) favorecido por el gran peso en el tráfico comercial de sus puertos Manzanillo y Lázaro que se encuentran al oeste del país y de cara al océano pacífico.

Para el 2015 el crecimiento del movimiento portuario de contenedores en la región de América Latina y Caribe fue de 1,7%, tendencia al alza desde hace unos pocos años, concretamente, en 2014 se registró un crecimiento de un 1,3%. El volumen total de actividad en 2015 alcanzó aproximadamente 48 M teu.

La ECLAC (Maritime and Logistics Profile of Latin America and the Caribbean) publica cada año el ranking de los mayores puertos en tráfico de contenedores, con un total de 120 puertos de la región, con datos obtenidos directamente de las autoridades portuarias y operadores logísticos.

Cabe descartar que 8 de los 9 puertos mencionados a continuación están colocados en la lista de los 100 principales puertos de tráfico de contenedores en el mundo que publica anualmente Lloyd's List.

1. Puerto de Santos (Brasil): En 2015 este puerto movió un total de 3.799.999 teu un crecimiento del 2,6%, variación menor que el registrado el año anterior, que fue del 6,9%. Las exportaciones bajaron un 20% y a principios de 2016 registraba un descenso del 10 % con respecto al mismo periodo del año anterior.

2. Terminales de contenedores de la costa del pacífico de Panamá: La terminal de PSA inició sus operaciones en 2012. En el 2013 movilizó un total de 123.808 teu, y en 2014 alcanzó los 231.928 teu. En el 2015, el movimiento total se redujo hasta los 216.012 teu, donde el 96% fueron movimientos de transbordo.

3. Puerto de Cartagena (Colombia): Con un total de 2.606.954 teu movidos este 2015, un 16,6% más con respecto a 2014. Durante la primera mitad de 2016 han recalado 1.108 buques, con un total de 762.786 teu movidos. En el ránking mundial se sitúa en la posición 60.

4. Puerto de Manzanillo (México): Durante el 2015 el puerto de Manzanillo registró un crecimiento del 4,4 % en el movimiento de contenedores, 2.458.135 teu, rozando los dos millones y medio, lo que le han hecho merecedor de ocupar la posición intermedia de nuestro ranking y la 66ª del mundo.

5. Puerto de Callao (Perú): En 2015 movió un total de 1.900.440 teu, un -4,6% con respecto al año anterior, y como consecuencia de la recesión económica del país. Su principal socio comercial es China. Siguen invirtiendo en mejoras de infraestructuras, estando entre sus objetivos, aumentar la capacidad del Muelle Sur hasta los 1.6 Mteu, o aumentar la

línea de atraque hasta los 960 m, todo ello a la espera de la aprobación del gobierno peruano.

6. Puerto de Guayaquil (Ecuador): Su puerto hoy en día es uno de los más importantes de la costa del Pacífico oriental. Ecuador es el miembro más pequeño de la OPEC y el mayor exportador de bananas del mundo. En lo que se refiere al tráfico de contenedores vuelve a registrar aumentos positivos año tras año, + 6,74% de 2013 a 2014 y un +8,9 % de 2014 a 2015 (1.764.937 teu en 2015).

7. Puerto de Kingston (Jamaica): En 2014 su tráfico de contenedores experimentó un descenso del 3,86% que afortunadamente no ha vuelto a repetirse este 2015 gracias a un crecimiento pequeño del 0,9%. La Terminal de Contenedores de Kingston ha pasado a manos de Kingston Freeport Terminal Ltd. (filial de CMA CGM y Terminal Link) por un periodo de 30 años.

8. Puerto de Buenos Aires (Argentina): Ocupa la posición 100 del ránking mundial y la penúltima de entre los puertos latinoamericanos y del Caribe. Durante la primera mitad de 2016, el movimiento de contenedores ha sido de 424,9 miles de teu, un 13,1% menos con respecto a la cifra operada durante el primer semestre de 2015.

9. Puerto de Freeport (Bahamas): La terminal de contenedores de Freeport abrió en 1997 por Hutchison Port Holdings. Cuenta con 57 ha de superficie y capacidad para manipular 1,5 Mteu/año. Con un total de 1.536 m de línea de atraque y una profundidad media de 15,5 m cuenta con nueve grúas post-Panamax y una grúa super-post-Panamax.

Según la CEPAL, el tráfico de contenedores en puertos durante 2017 también tuvo una importante mejoría a nivel global, gracias a la recuperación del comercio mundial. De acuerdo con las estimaciones de la publicación Alphaliner, el top 110 de los puertos de contenedores del

mundo aumentó en promedio 6,1% el volumen operado en 2017, es decir, de forma agregada alcanzaron los 600 Mteu (en comparación a los 565 Mteu observados en 2016). De estos 110 puertos, 98 tuvieron ganancias en sus volúmenes y solo 12 reportaron pérdidas.

En el Caribe y la Costa Norte de América del Sur (CNAS) el movimiento de contenedores en los terminales portuarios fue disímil. Por un lado, en el Caribe volvió a decaer (-1,1%; en 2016 había disminuido -2,5%), y, por otro, en la CNAS se evidenció una importante mejora respecto a lo sucedido en 2016 (11,4%; frente a apenas 0,4% en 2016). En el Caribe sobresale el aumento del tráfico de contenedores en los puertos de República Dominicana, Granada y, en menor medida, Antigua y Barbuda y Martinica, mientras que en la CNAS destacan los de Colombia y Suriname. (Revista Ingeniería Naval, 2016)

Capítulo III: Preferencia por Zona geográfica y puntos de conexión con el mundo.

3.1 Conectividad de la Rep. Dom. con los países de América central a través del puerto de DP World Caucedo.

El sistema portuario de la República Dominicana está conformado por 12 puertos los cuales movilizan alrededor de 35 millones de toneladas anuales de carga. Los principales puertos de entrada y salida de flujos de comercio internacional son: Puerto Caucedo, que concentran el 73% de la carga total movilizada del país, y el puerto de Haina (Oriental y Occidental). En 2016 República Dominicana movilizó 1,486,227 TEU's, de los cuales Caucedo fue el del mayor movimiento, con 918,542 TEU's en contenedores, ubicándose en el puesto 4 de los de mayor movilización de mercancía en el Caribe; y el puerto de Haina movilizó 444,755 TEU's. República Dominicana tiene un índice de conectividad de carga marítima de 22.8, y

se ubica en el puesto 3 dentro de la región en el indicador de Calidad de la Infraestructura Portuaria. (MEPyD, 2016)

De igual forma, la República Dominicana cuenta con alta disponibilidad de conectividad aérea y de espacios de carga, al igual ocurre con el transporte marítimo; nuestra localización geográfica nos da una ventaja comparativa en el Hemisferio para el tránsito internacional, la consolidación y desconsolidación de la carga aérea, aprovechado los destinos continentales que tocan las aeronaves nuestros aeropuertos internacionales, principalmente, Punta Cana y las Américas, que combinado al transporte marítimo y al tránsito internacional de mercancías nos convierten en un nodo logístico de transporte multimodal de mercancías en el Caribe. (Apolinario, “República Dominicana en la “conectografía global”, 2018)

Ciertamente República Dominicana ha desarrollado potencial en su transporte marítimo mediante puerto Caucedo; en la actualidad contamos con conectividad directa con los puertos desde Estados Unidos, contando con viajes de aproximadamente 12 días de tránsito. Básicamente esta es la visión con los países de América Central, contar con rutas directas con los puertos de estos países para facilitar la distribución de mercancía que proviene tanto desde el continente asiático o europeo como de Norteamérica y Sudamérica.

En consecuencia, el comercio en Centroamérica ha crecido significativamente en la última década, principalmente luego de la negociación y entrada en vigencia de acuerdos comerciales entre países y como bloque regional con otros mercados. El PIB de la subregión con un 4.4%, en su conjunto repuntará gracias a mayores exportaciones de bienes y servicios, así como a flujos de remesas internacionales, a pesar de una desaceleración del consumo privado y la inversión.

Contrario a lo esperado a inicios de 2017, a lo largo del año la demanda interna continuó siendo un motor robusto de crecimiento en los países de Centroamérica y República Dominicana (CARD), pero con una desaceleración con respecto a lo observado en 2016. El consumo interno se expandió a una tasa anual del 3,8% (4% en 2016), mientras que la formación bruta de capital fijo tuvo incluso una aceleración (5,7%, frente a 5,2% en 2016). El alza en las tasas de interés y el repunte en la inflación tuvieron un impacto moderado en la demanda interna. Las exportaciones de bienes y servicios, por su parte, crecieron a una tasa real del 5% (2,9% en 2016), en un contexto de mayor actividad económica mundial y un repunte del comercio internacional.

En 2017, ante el repunte de la actividad económica global y un mayor dinamismo de los flujos de comercio mundial, el sector externo de los países de CARD registró resultados positivos. (CEPAL, 2018).

3.2 Beneficios del comercio internacional a través de República Dominicana en comparación con los demás países de América Central y el Caribe.

La República Dominicana ocupa la mayor parte la isla española, ocupando un 74% de la misma, es la segunda isla más grande las Antillas Mayores. Por su ubicación geográfica, la República Dominicana, tiene algunas ventajas, las cuales son: La facultad o facilidad de la comunicación marítima, posee acceso a los mercados de la región, bajo costos de los transportes. Sirve de enlace entre los países Centroamericanos y de Sudamérica, además, con Norteamérica. La ubicación permite un puente turístico y comercial, aéreo y marítimo, lo cual se debe a la comunicación efectiva y fluida con los demás países del Continente Americano, convirtiéndolo en uno de los más importantes del Caribe.

Al estar ubicado en las Antillas Mayores, en un lugar tropical, lo convierte en un país próspero para el desarrollo de una gran variedad de vegetales, frutales y plantas agrícolas. (Ventajas y desventajas de la ubicación, 2014)

Como resultado, la República Dominicana posee un alto índice de conectividad global al contar con rutas comerciales regulares con destino a más de 73 países alrededor del mundo. Además, posee una red portuaria marítima y aeroportuaria distribuida en las zonas más estratégicas del país interconectada por una estupenda red vial terrestre en todo el país. (Sanchez, 2018)

Esta está situada en el mismo centro del Caribe, disfruta de una envidiable ventaja competitiva para el desarrollo del comercio destinado a mercados internacionales en virtud de su posición geográfica, la que le proporciona una excelente conectividad con el hemisferio y un fácil acceso a los mercados de América del Norte, América del Sur y el Caribe, y servir de puente entre dichos mercados y el continente europeo, sostuvo el documento institucional.

República Dominicana, según la Gerencia de Inversión Extranjera Directa del CEI-RD, goza de un amplio acceso al mercado internacional por medio de acuerdos comerciales con diversas naciones.

De acuerdo con el informe, República Dominicana es uno de los pocos países del mundo que combina el hecho de tener tratados de libre comercio con Estados Unidos y Centroamérica, a través del DR-CAFTA, y con la Unión Europea, por la vía del Acuerdo de Asociación Económica, conocido como EPA.

“Otros tratados suscritos por República Dominicana son el Acuerdo de Libre Comercio con la Comunidad del Caribe y el Acuerdo Comercial de Alcance Parcial con Panamá”, explicó el instrumento de promoción del CEI-RD. En torno al tratado de Panamá, el más antiguo entre los firmados por la nación,

se ha manifestado la intención de acordar una expansión de las posibilidades. (OTCA, 2016)

En sus zonas de mayor importancia económica y localización estratégica posee adecuadas infraestructuras portuarias certificadas OEA, con capacidad para recibir buques Post Panamax II, con capacidad para 8,500 teus, lo que facilita que la carga proveniente de Europa, Asia, etc, pueda ser descargada en nuestros puertos. (Sanchez, 2018)

Cabe resaltar, que la República Dominicana supera a todos los países firmantes del RD-CAFTA, y a Jamaica, en el Índice de Conectividad Marítima. Podemos apreciar la capacidad competitiva nuestra a nivel subregional (RD-CAFTA, El Caribe) es bastante satisfactoria. En puertos, Caucedo y Río Haina van pisando los talones al de Kingston en términos de conectividad.

La buena reputación de República Dominicana en relación a los países del corredor del Caribe está relacionada, principalmente, con buenas calificaciones en las áreas “puntualidad de envíos” (3.19) y en “transporte internacional” (2.82), “competencias logísticas” (2.91), “seguimiento y localización” (2.91; sin embargo, exhibimos rezagos en “aduanas” (2.58) e “infraestructura” (2.61). (Montás, 2014)

Debido a estos factores, la modalidad logística ha movilizó, desde las diferentes administraciones aduaneras 3,422 contenedores durante los primeros tres trimestres del 2018, representando un aumento de 2,176 contenedores con relación al mismo período en 2017. Esto representa un aumento de más de 175% en la transferencia de carga desde los puertos hacia empresas operadoras logísticas.

Las solicitudes de traslados también han experimentado un aumento significativo, pasando estas de un total de 998 durante la primera mitad del 2017 a 2,760 durante la primera mitad del corriente año 2018. Esto ha

significado un aumento de más de 177% referente a la cantidad de mercancía movilizada durante el mismo período en 2017. (República Dominicana en la “conectografía global”, 2018)

En cambio, el flujo comercial en Centroamérica compite en desventaja con los mercados internacionales por la mala infraestructura de la región, aseguró el economista del Banco Mundial (BM) Samuel Pienknagura. La movilización de bienes de un país de Centroamérica es más costosa en la medida de que no se construya una red vial eficiente, la falta de una infraestructura robusta hace que mover bienes de ciudades a los puertos sea más costosa que en otras regiones del mundo.

Datos del estudio reflejan que América del Sur tiene los niveles más altos de integración con el conjunto de América Latina y el Caribe (25 % de los flujos comerciales totales), mientras que Centroamérica y México en cambio tienen los niveles más bajos (por debajo de 10 %). (Diario Libre, 2017)

Conclusión

Los hub logísticos como su nombre lo indica tienen la importante tarea de organizar y cumplir con procesos de logística para lograr la correcta distribución de la mercancía que proviene desde otro punto vía marítima. No obstante, el Hub logístico en cuanto a Puerto se refiere, consiste en la implementación al máximo de los recursos para fomentar una logística eficiente y proactiva. De acuerdo a lo expuesto en el presente material, es notorio el cambio en ámbitos logísticos que se han generado en República Dominicana, la mejora de uno de sus puertos principales posterior a la ampliación del canal de Panamá ha resultado de impulso tanto logístico como económico para el país. Los centros de Distribución o Hub logísticos generan grandes ventajas para el país donde opera, entre ellas:

- Beneficio económico sostenible.
- Generación de empleo asociado a las operaciones logísticas.
- Genera entornos de negocios de bajo riesgo y acuerdos de libre circulación de mercancías.
- Abarata costes y ahorra energía.
- Impulsa el sector comercial

Siendo así, queda expresado que Puerto Caucedo tiene el potencial para crecer frente a los demás puertos de países de América central, y así aumentar tanto su comercio como la integración de estas economías. DP World Caucedo, ha demostrado que República Dominicana puede desarrollarse a grandes niveles y convertirse en el próximo Hub logístico, lo que ayudaría a simplificar las rutas de los buques que transitan diariamente por el canal de Panamá, ya que cuenta con la ventaja de recibir buques post-Panamax que se complicarían al momento de llegar a puertos de países centroamericanos que no se encuentran preparados para recibir dichos buques.

Recomendaciones

La República Dominicana es considerada uno de los países con mejor conectividad en transporte marítimo, pero se puede decir que tiene mucho potencial y camino por delante, implementando una normativa moderna y ágil que se adecue a los nuevos tiempos.

El sector público debe actualizar la Ley de Aduanas 34-89, ya que, a pesar de las modificaciones que ha sufrido, no se han enfocado en resolver las lagunas que pueda tener el comerciante. De igual manera, la Ley de Puertos (Ley 70) la cual se debe adecuar a la tecnología en gestión portuaria y los avances que se han ido dando poco a poco en el sector marítimo.

Para seguir mejorando en las áreas en que está involucrada la logística, como son, la conectividad aérea, y brindar un servicio de cargas y pasajeros en los 7 aeropuertos con 17 que contamos cada vez más competitivo, con una movilidad más rápida y segura. Es indispensable realizar mejores políticas y llevar a cabo mayores esfuerzos de inversión, cuestión de ponerlas a la altura para dar respuesta al crecimiento acelerado que se ha visto proyectado, de la carga vinculada al mayor desarrollo exportador. En la actualidad, el número de embarcaciones que atracan en los puertos es alrededor de 4,300 (41% arribando al Puerto de Haina; 31% al de Caucedo); con el desarrollo exportador, ese número crecerá, y ha de disponerse de la infraestructura apropiada para hacerlo.

El país se debe enfocar en generar una cultura logística y de manejo de la cadena de suministro con base en la innovación y desarrollo de nuevas tecnologías, impulsando la aprobación y la ejecución de reformas de transporte, aduanas y puertos; promoviendo el desarrollo del comercio interregional a través de transporte marítimo de rutas cortas.

La República Dominicana los requisitos y las condiciones para posicionarse como el Hub del Caribe, si se generaran cambios y reformas requeridas. Debemos de ser proactivos, trabajar para resolver nuestras debilidades en el área del comercio exterior, y busquemos las alianzas que nos puedan hacer cada vez más competitivos frente a los demás países de América Latina y el Caribe.

Anexos

TABLA I. Índice de Desempeño Logístico 2018 Países de mejor		
Rank	Pais	Puntuación (1-5)
1	Alemania	4.20
2	Suecia	4.05
3	Belgica	4.04
4	Austria	4.03
5	Japon	4.03
6	Holanda	4.02
7	Singapur	4.00
8	Dinamarca	3.99
9	Reino Unido	3.99
10	Finlandia	3.97

Fuente: LPI 2018, Banco Mundial

TABLA II. Índice de Desempeño Logístico Latinoamerica y el Caribe			
Indicadores	2016	2018	Variacion
Desempeño Logístico	2.66	2.66	0.00%
Aduanas	2.48	2.47	-0.40%
Infraestructura	2.46	2.47	0.40%
Envios Internacionales	2.69	2.69	0.00%
Competencias de Servicios logísticos	2.6	2.59	-0.40%
Seguimiento y rastreo	2.67	2.68	0.40%
Puntualidad	3.05	3.05	0.00%

Fuente: LPI 2018, Banco Mundial

	Actividades	Funciones	Componentes típicos
Infraestructura y servicios de transporte	FLUJOS INTERNOS	<i>Movimiento de cargas dentro del territorio nacional</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Carreteras, autotransporte ▶ Ferrocarriles ▶ Navegación fluvial ▶ Logística urbana
	NODOS DE TRANSFERENCIA	<i>Nodos de transbordo del comercio exterior</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Puertos ▶ Aeropuertos ▶ Pasos de frontera
	FLUJOS EXTERNOS	<i>Movimiento de cargas fuera del territorio nacional</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Transporte marítimo, aéreo ▶ Transporte carretero internacional
	INTERFASES Y COORDINACIÓN	<i>Coordinación comercial y operativa entre modos</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Coordinación de recepción y entrega ▶ Transporte multimodal
Logística Empresarial	ORGANIZACIÓN DE CADENAS DE ABASTECIMIENTO	<i>Diseño y gestión de la cadena de abastecimiento</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Gestión de materiales e inventarios ▶ Distribución
	OPERADORES LOGÍSTICOS E INTERMEDIARIOS	<i>Provisión de servicios logísticos integrados</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Operadores logísticos, 3PL, forwarders, agentes ▶ OTM, ZAL
Facilitación del comercio	INFRAESTRUCTURA "SOFT" & ADUANAS	<i>Rastreo e inspección de cargas en el territorio nacional y el movimiento internacional</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ TIC ▶ Aduanas, reglamentación marítima
	RÉGIMEN DE POLÍTICA COMERCIAL	<i>Diseño e implementación de la estrategia del gobierno</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ TLC, EPA, OMC ▶ Armonización de estándares ▶ Medidas med. amb./laborales
	CLIMA DE NEGOCIOS	<i>Ambiente regulatorio y su impacto en las operaciones de las empresas</i>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ISO, SPS, seguridad ▶ Promoción de las exportaciones

Anteproyecto

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

Evaluación de la competitividad entre República Dominicana y Panamá como HUB Logísticos.

Objeto de estudio: Identificar los factores claves que pueden colocar a la República Dominicana como Hub Logístico del Caribe frente al canal de Panamá.

Modelo o instrumento: Hub Logístico

Campo de acción: Puerto Caucedo RD - América Central / Continente Americano

PASO 2. Planteamiento del problema o foco de la investigación con una propuesta de cambio expresada en una idea a defender o hipótesis a partir de una acción estratégica.

La República Dominicana en la última década se ha considerado como uno de los mejores destinos para el tráfico de mercancía entre los diferentes países con sus puertos, aeropuertos, carreteras e infraestructuras dedicadas al almacenaje, al valor agregado y la redistribución de los productos a las diferentes regiones del mundo. Con las mejoras en las infraestructuras del país, así como en diversos puertos, principalmente el de DP World, Caucedo, hemos podido destacar cualidades que nos podrían posicionar como una competencia frente Panamá, ya que, a pesar de la ampliación realizada por el canal, acá en la Rep. Dom. tenemos puertos con el dragado suficiente para poder permitir la entrada al país barcos que antes solo podían pasar del océano Atlántico hacia al Pacífico por medio del canal de Panamá. Contamos con espacios y naves para que las

empresas puedan colocar sus procesos de preparación de productos para ser luego exportados a sus destinos en diferentes países.

PASO 3. Objetivos: general y específicos de la investigación.

Objetivo general:

Analizar la competitividad entre República Dominicana y Panamá como Hub logísticos.

Objetivos específicos:

1: Determinar las ventajas competitivas que tiene República Dominicana frente a los demás países de América Central y el Caribe para el comercio internacional.

2: Identificar diferentes mejoras en el ámbito legislativo y estructural para un mejor libre comercio en la República Dominicana.

3: Enunciar las diferentes cualidades que nos incluye como Hub Logístico de América Central en comparación con Panamá.

PASO 4. Justificaciones teórica, metodológica y práctica de la investigación.

Justificación teórica

La República Dominicana obtuvo una puntuación de 39.4 en el reciente informe presentado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), siendo históricamente el puntaje más alto registrado por nuestro país.

El país se afianza y mejora sus condiciones para consolidarse como HUB logístico regional, siendo un intermediario marítimo que facilita el flujo de mercancías e insumos que requieran las empresas, dinamizando así el

comercio entre las naciones. Desde hace tiempo, en Autoridad Portuaria Dominicana se realizan importantes esfuerzos para mejorar la conectividad marítima, tanto en la actualidad como de cara a los próximos años, lo que se evidencia en proyectos de ampliación y reconstrucción de los puertos de Manzanillo, Puerto Plata, Boca Chica y Barahona, además de la reciente inauguración del Puerto La Cana, en San Pedro de Macorís, especializado en manejo de combustibles y derivados del Petróleo y convirtiéndose en el primer Puerto Verde del país y la estructura portuaria más moderna en su clase de toda América Latina y El Caribe. (Autoridad Portuaria Dominicana , 2018)

DP World Caucedo es una terminal marítima y zona franca de clase mundial localizada en Punta Caucedo, República Dominicana, a 25 kilómetros de la ciudad de Santo Domingo, capital comercial y política del país. Fue creada con el objetivo de unir las diferentes alternativas de transporte terrestre, aéreo y marítimo y de esa manera proyectar a la República Dominicana como un competidor en los mercados internacionales y un modelo de desarrollo nacional y regional. (DP WORLD Caucedo, 2015)

Para la aduana dominicana, los ingresos a través de Caucedo representan actualmente el 42% de sus recaudaciones, que es dinero que sustenta los programas y acciones del Gobierno para el desarrollo de la nación. (El Caribe, 2018)

Justificación metodológica

La logística comprende todas las actividades y procesos necesarios para la administración del flujo y el almacenamiento de materias primas y bienes intermedios, y productos terminados; de manera que estos estén en cantidad adecuada, lugar correcto y en el momento apropiado. (Apolinario, Hoy, 2013)

El puerto multimodal Caucedo a anunciado una ampliación que abarca la construcción de un atracadero de 400 metros de longitud con calado de - 17 metros, la ampliación del patio de contenedores y la adquisición de tres nuevas grúas pórtico de las de mayor capacidad disponible en el mercado. Según se informó, esta expansión permitirá que la República Dominicana reciba buques con capacidad de hasta 23 mil TEUS (contenedores) en el puerto de mayor volumen en el país, lo que, sumado al crecimiento del Parque Logístico Caucedo, cimenta las bases para convertir al país en HUB logístico del Caribe y plataforma de distribución ideal de la región. (El Caribe , 2018).

Justificación Práctica

Las ventajas de que el país se convierta en el “hub logístico” de la región y en un centro de negocios internacional, que consolide las exportaciones para que con el comercio exterior sean reembarcadas en buques pequeños y naves aéreas con rutas cortas para abastecer al mercado del hemisferio disminuiría los costos de transporte y distribución, lo que representará una gran oportunidad para el inversionista local y del extranjero.

“Desde hace varios años sectores empresariales han expresado su interés en ampliar el comercio internacional de la República Dominicana, a través del aprovechamiento de su estratégica posición geográfica, y precisamente en estos momentos es que el país se encuentra con el clima de negocios más propicio para convertir ese deseo realidad, en vista de las iniciativas y disposiciones vertidas por el Poder Ejecutivo”, dijo El presidente de la Asociación Dominicana de Centros y Operadores Logísticos (Asologic), Salvador Figueroa Sánchez. (Revista Embarcado, 2018)

Mediante la Ley 1-12, inicialmente se estableció la Estrategia Nacional de Desarrollo, que, dentro de sus Objetivos Específicos, en el Inciso 3.3.7, determina “Convertir a la República Dominicana en un Centro Logístico

Regional aprovechando sus ventajas de Localización Geográfica. (El Dinero, 2018)

PASO 5. Marco de referencias: teórico, conceptual, espacial y temporal.

5.1 Marco Teórico

República Dominicana es el destino de inversión líder en el Caribe captando el 49% de la inversión extranjera directa en la región. Con una economía diversificada, un sistema de Gobierno estable y un favorable clima de negocios, reflejado en un crecimiento sostenido por encima del promedio regional. Empresas de todo el mundo escogen nuestro país como destino para sus inversiones, contribuyendo a la diversificación de los diferentes sectores de la economía. República Dominicana ofrece oportunidades de inversión en las principales industrias a inversores de todo el mundo como son:

- Agronegocios
- Logística y conectividad
- Servicios
- Energía
- Turismo
- Manufactura
- Minería
- Cine (CEI-RD, 2018)

La República Dominicana es un país que se beneficia de su ubicación geográfica, funciona como puente hacia la región del Caribe, así como también hacia el resto del continente americano y los demás países del mundo. Con miras a aprovechar aún más las mencionadas ventajas, desde el año 1985, el país ha implementado cinco acuerdos comerciales. Estos

son, en orden cronológico: Acuerdo de Libre Comercio de Alcance Parcial con la República de Panamá, El Tratado de Libre Comercio con la Comunidad del Caribe (CARICOM por sus siglas en inglés), El Tratado de Libre Comercio con Centroamérica, El Acuerdo de Libre Comercio con Estados Unidos y Centroamérica (DR-CAFTA) y el Acuerdo de Asociación Económica entre la Comunidad Europea y sus Miembros y el CARIFORO (EPA por sus siglas en inglés). Todos con el objetivo de promover el comercio entre las partes, permitiendo así la expansión y diversificación del intercambio de bienes y servicios. (Perfil Comercial, 2018)

5.2 Marco Conceptual:

Aduana: es la oficina pública y/o fiscal que, a menudo bajo las órdenes de un Estado o gobierno político, se establece en costas y fronteras con el propósito de registrar, administrar y regular el tráfico internacional de mercancías y productos que ingresan y egresan de un país. (Bembibre V. , 2008)

Cadena de suministro o abastecimiento: es un conjunto de elementos que permiten que las empresas cuenten con la organización necesaria para llevar a cabo el desarrollo de un producto o servicio y que este cumpla el objetivo principal que es satisfacer las necesidades del cliente final. (Arcia, 2018)

Cadena de valor: es una herramienta estratégica usada para analizar las actividades de una empresa y así identificar sus fuentes de ventaja competitiva. A partir de una breve revisión bibliográfica se ampliará el concepto y su utilidad. (Gestiopolis, 2001)

Logística de distribución: se relaciona con la función que permite el traslado de los productos finales (ya sean bienes o servicios) y los pone a disposición del cliente. El canal de distribución es el que posibilita que el

usuario obtenga el producto en el lugar, tiempo y cantidades adecuadas. (Barragán, 2019)

Exportaciones: son el conjunto de bienes y servicios vendidos por un país en territorio extranjero para su utilización. (Oca, 2019)

Embarque: es aquel que se utiliza para hacer referencia al momento en el cual una persona o un objeto se introduce a algún tipo de embarcación para ser transportada de un lugar a otro. Normalmente, el término se utiliza cuando se habla de barcos, aviones o trenes, aunque la palabra embarcación y la palabra embarque provienen ambas del sustantivo barco. (Bembibre C. , 2010)

Importaciones: son el conjunto de bienes y servicios comprados por un país en territorio extranjero para su utilización en territorio nacional. (Kiziryan, 2019)

Post-panamax: son aquellos buques que exceden las dimensiones máximas para transitar por el Canal de Panamá. Un portacontenedor post-panamax es aquel que puede llevar más de 13 hileras de contenedores (TEU) a lo ancho del buque. (Canal de Panamá, 2012)

HUB logístico: es el lugar donde se reúnen las cargas de mercancías con la finalidad de ser redistribuidas, en pocas palabras es un puerto o aeropuerto que funcionan como centros de conexiones y logística de distribución. (Tradelog, 2016)

5.3 Marco espacial

Puerto Caucedo, República Dominicana

5.4 Marco temporal:

Se contempla en el período Mayo-Agosto del 2019

PASO 6. Aspectos Metodológicos.

Los aspectos metodológicos en este trabajo final son:

Tipos de su investigación:

Generalización: investigación fundamental (aumenta el conocimiento teórico, es una investigación pura que formula leyes generales)

- Investigación-acción: investigación-acción tiene como finalidad producir cambios en la realidad estudiada, más que llegar a conclusiones de carácter teórico. Es una investigación aplicada, orientada a la toma de decisiones y de carácter práctico en donde la investigación está orientada a tomar decisiones.
- Investigación descriptiva: ya que con esta reseña rasgos, cualidades o atributos del objeto de estudio.

Métodos, procedimientos y técnicas de investigación

Nuestro método por desarrollar será:

- Por su forma de cognición:

Teóricos: análisis, síntesis, inducción, deducción, abstracción, concreción, histórico, lógico, modelación.

Empíricos: observación, estudios de casos, encuesta, consulta a expertos, historias de vida, estudios de casos, medición.

En cuanto a procedimientos, consultaremos las páginas principales de entidades como Cei-RD, Autoridad portuaria, el Portal de Caucedo y Rio Haina, entre otras bases de datos.

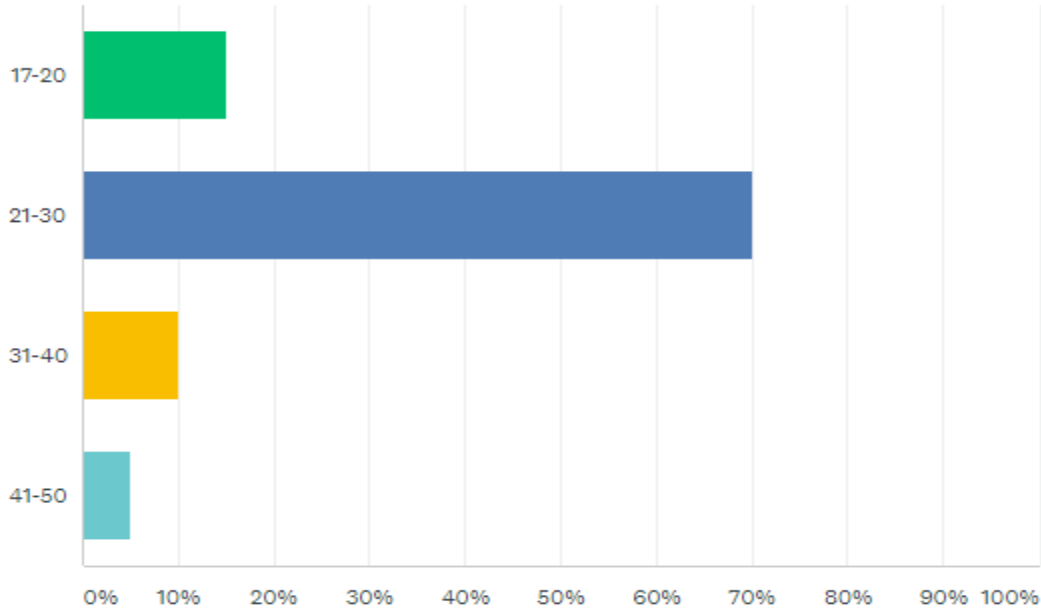
Técnicas de investigación

- Entrevistas al personal.
- Cuestionarios.
- Análisis de datos arrojados por las entidades involucradas.

Encuesta

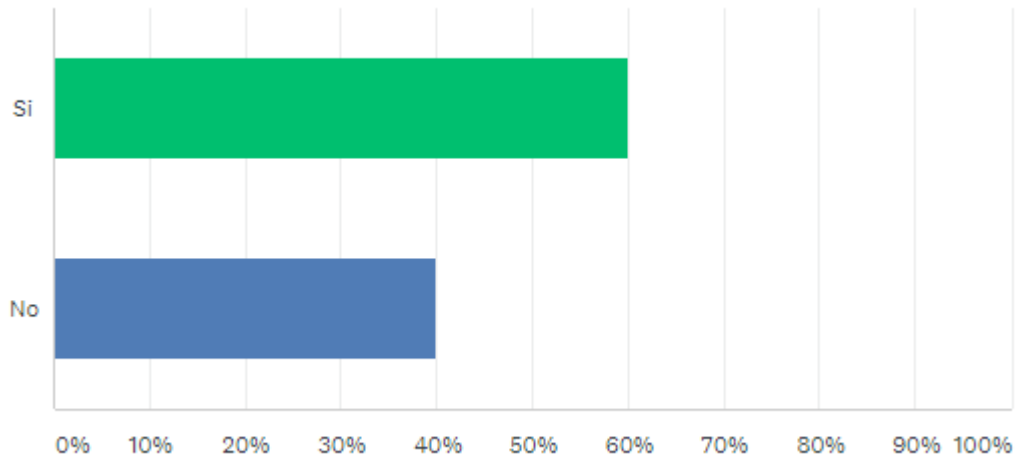
República Dominicana como Hub Logístico

P1. Si Ud. No sabe o no quiere decir su edad, por favor marque el grupo de edades al que pertenece:



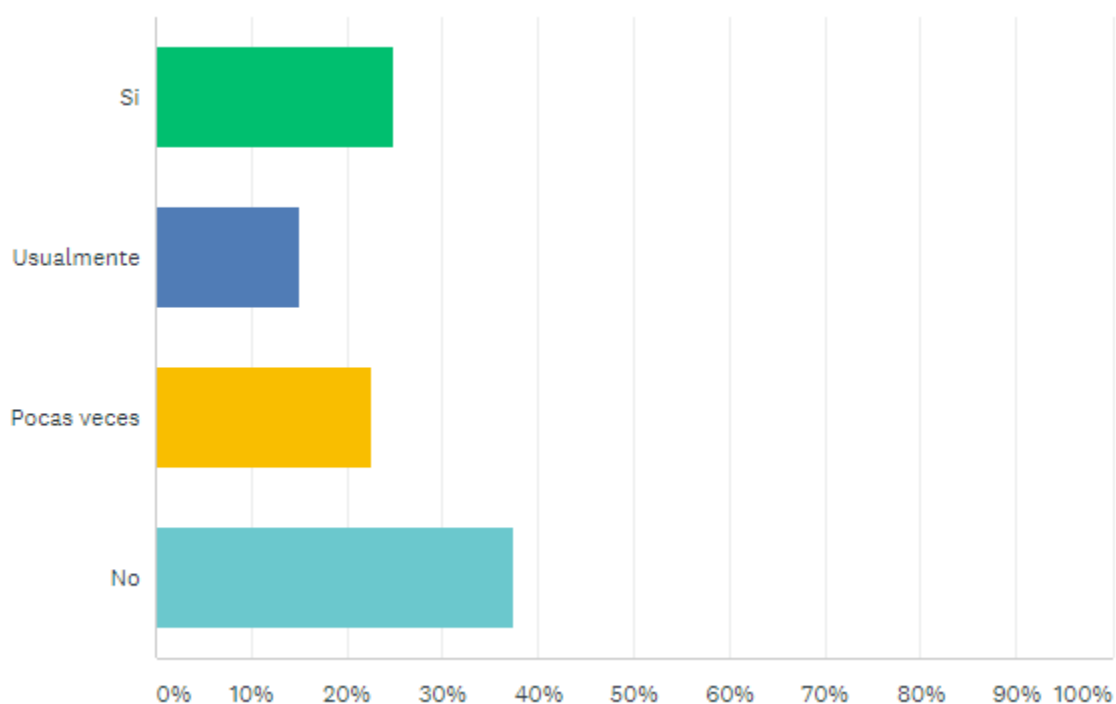
OPCIONES RESPUESTA	DE	RESPUESTAS
17-20		15,00% 6
21-30		70,00% 28
31-40		10,00% 4
41-50		5,00% 2

P.2 Tiene usted conocimiento de las actividades de exportación e importaciones del país?



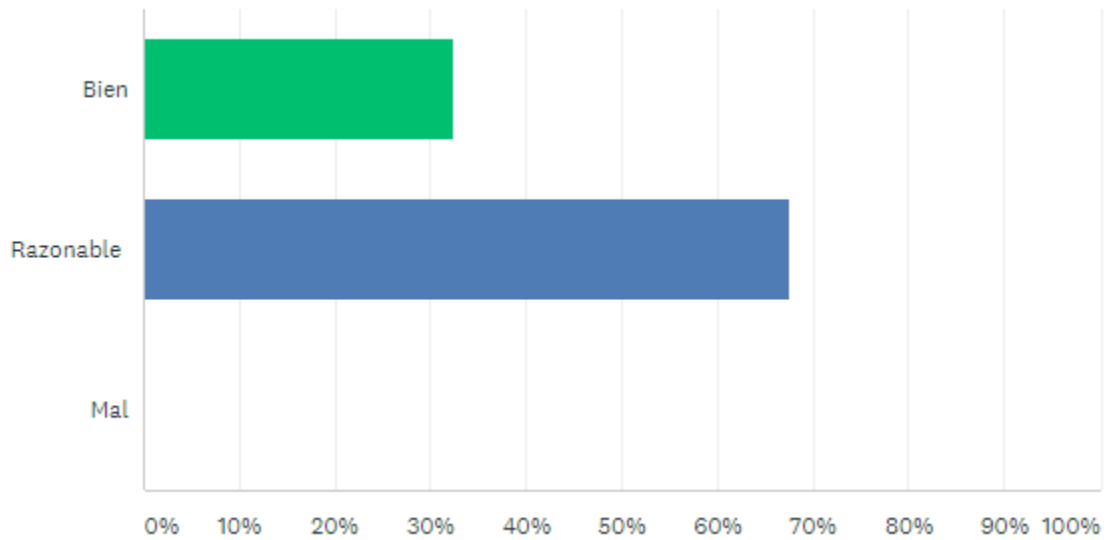
OPCIONES DE RESPUESTA	RESPUESTAS
Si	60,00% 24
No	40,00% 16

P.3 Ud. ¿Ha utilizado o tiene conocimiento de los distintos centros logísticos posicionados en el país?



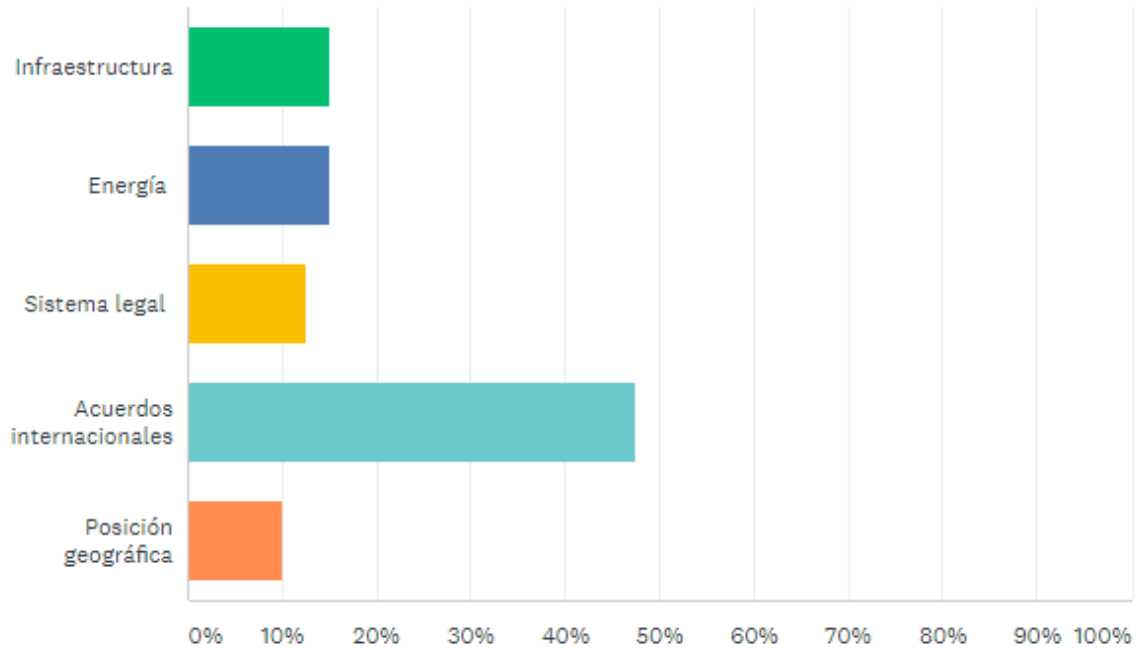
OPCIONES RESPUESTA	DE	RESPUESTAS
Si		25,00% 10
Usualmente		15,00% 6
Pocas veces		22,50% 9
No		37,50% 15

P.4 Como usted considera los servicios brindados por los centros logísticos?



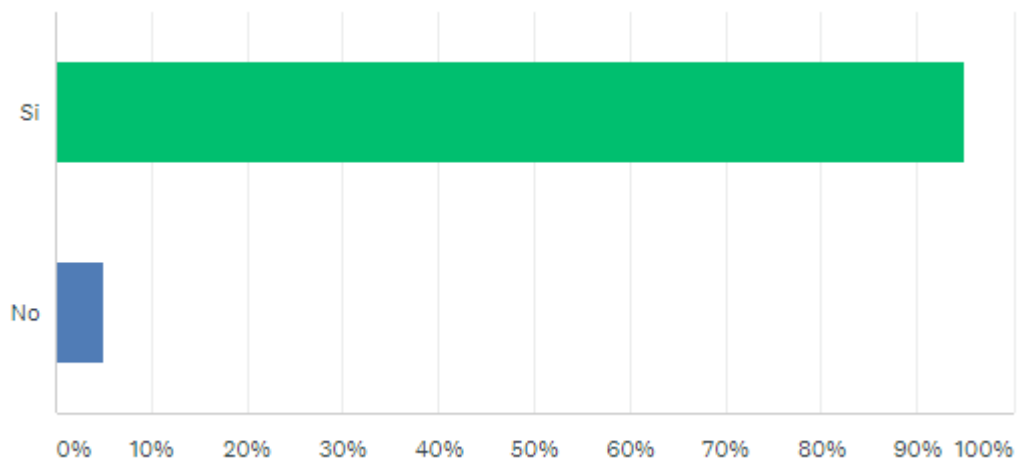
OPCIONES DE RESPUESTA	DE	RESPUESTAS
Bien		32,50% 13
Razonable		67,50% 27
Mal		0,00% 0

P5. ¿Cuáles variables usted considera que son de más importancia para posicionar a Rep. Dom. como Hub Logístico?



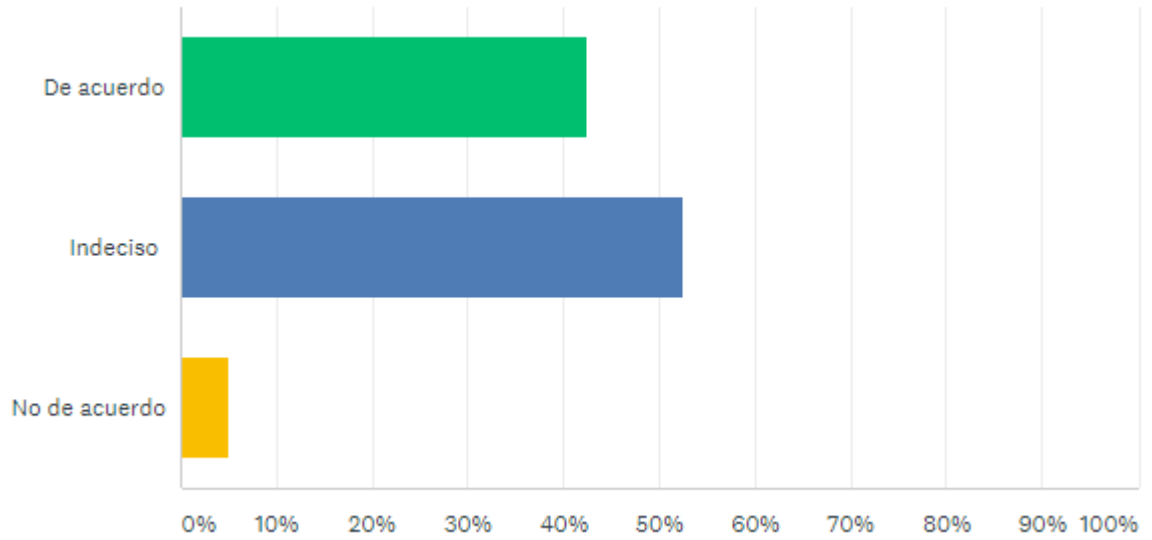
OPCIONES DE RESPUESTA	DE RESPUESTAS
Infraestructura	15,00% 6
Energía	15,00% 6
Sistema legal	12,50% 5
Acuerdos internacionales	47,50% 19
Posición geográfica	10,00% 4

P.6 Considera favorable para la economía dominicana la creación de más centros logísticos en el país?



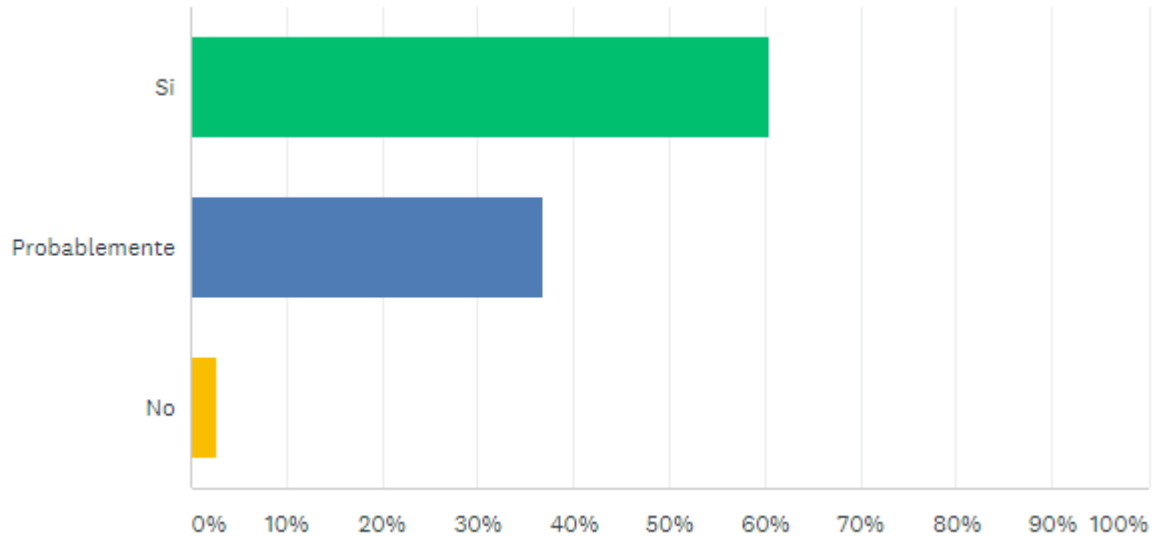
OPCIONES DE RESPUESTA	DE	RESPUESTAS
Si		95,00% 38
No		5,00% 2

P.7 Usted cree que hay personal capacitado para llevar acabo los trabajos requeridos por las instituciones encargadas de estos centros logísticos?



OPCIONES RESPUESTA	DE	RESPUESTAS
De acuerdo		42,50% 17
Indeciso		52,50% 21
No de acuerdo		5,00% 2

P.8 Cree Ud. que la Republica Dominicana tiene la capacidad de añadir valor agregado y redistribuir un producto a América Central y el Caribe?



OPCIONES DE RESPUESTA	DE	RESPUESTAS
Si		60,53% 23
Probablemente		36,84% 14
No		2,63% 1

PASO 7. Tabla de contenido preliminar. Esta tabla contiene el índice a desarrollar como su trabajo final de grado (monografía)

En este paso 7, solamente se requiere cambiar el objeto de estudio, campo de acción, modelo o instrumento por el de su investigación.

Bibliografía

- Apolinario, E. R. (5 de septiembre de 2013). *Hoy*. Obtenido de <http://hoy.com.do/la-republica-dominicana-en-la-logica-delos-centros-logisticos/>
- Apolinario, E. R. (5 de septiembre de 2013). *La República Dominicana en la lógica de los Centros Logísticos*. Obtenido de Hoy: <https://hoy.com.do/la-republica-dominicana-en-la-logica-delos-centros-logisticos/>
- Apolinario, E. R. (21 de noviembre de 2018). “*República Dominicana en la conectografía global*”. Obtenido de Aduanas Digital: <https://aduanasdigital.gob.do/2018/11/21/republica-dominicana-en-la-conectografia-global/>
- Arcia, M. (17 de julio de 2018). *Entrepreneur*. Obtenido de <https://www.entrepreneur.com/article/316908>
- Autoridad Puertuaria Dominicana* . (7 de noviembre de 2018). Obtenido de <http://www.portuaria.gob.do/rd-avanza-en-indice-de-conectividad-maritima-y-se-consolida-como-hub-del-caribe>
- Barragán, A. (2019). *PYMERANG*. Obtenido de <http://www.pymerang.com/logistica-y-supply-chain/logistica/distribucion/309-logistica-de-distribucion>
- Beato, N. (26 de enero de 2012). *Los puertos marítimos*. Obtenido de <https://acento.com.do/2012/opinion/203117-los-puertos-maritimos/>
- Bembibre, C. (septiembre de 2010). *ABC*. Obtenido de <https://www.definicionabc.com/general/embarque.php>
- Bembibre, V. (diciembre de 2008). *ABC*. Obtenido de <https://www.definicionabc.com/social/aduana.php>
- BID y MPEyD. (noviembre de 2014). *Plan Nacional en Logística de Cargas*. Obtenido de <http://economia.gob.do/wp-content/uploads/drive/Publicaciones/Documento%20preliminar%20penlog.pdf>
- Bussiness School*. (2019). Obtenido de <https://www.obs-edu.com/es/blog-investigacion/operaciones/que-es-logistica-y-por-que-se-confunde-con-gestion-de-cadena-de-suministro>
- CAF. (2016). Obtenido de PERLOG: http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1022/CAF_PERLOG%20LATAM.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Canal de Panamá*. (2012).
- CEI-RD*. (2018). Obtenido de <https://www.ceird.gob.do/wp/invest-in-dr/>

- CEPAL. (2009). *Plataformas Logísticas*. Obtenido de Repositorio Cepal:
<https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36112/FAL-274-WEB.pdf?sequence=1>
- CEPAL. (2014). *América Latina y el Caribe*. Obtenido de Repositorio:
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/37284/1/BoletinFAL330_es.pdf
- CEPAL. (enero de 2018). *Centroamérica y la República Dominicana*. Obtenido de
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43254/1/S1800117_es.pdf
- CEPAL. (30 de abril de 2019). *Movimiento de los puertos*. Obtenido de
<https://www.cepal.org/es/comunicados/movimiento-carga-puertos-america-latina-caribe-aumento-77-2018>
- Clemente, C. (2 de septiembre de 2015). *Nuevas rutas para el comercio dominicano*. Obtenido de Listin Diario:
<https://listindiario.com/economia/2015/09/02/386486/nuevas-rutas-para-el-comercio-dominicano>
- Concepción, I. P. (15 de septiembre de 2012). *Ventaja Competitiva entre los Puertos de Río Haina y Caucedo*. Obtenido de <http://mgl2011-2012.blogspot.com/2012/09/ventaja-competitiva-entre-los-puertos.html>
- Consejo Nacional de Competitividad . (2018). Obtenido de
<http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2018/07/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2018-Final-1.pdf>
- Diario Libre. (22 de abril de 2017). *Flujo comercial en Centroamérica en desventaja por la mala infraestructura*. Obtenido de Diario Libre:
<https://www.diariolibre.com/economia/flujo-comercial-en-centroamerica-en-desventaja-por-la-mala-infraestructura-DL6904342>
- DP World. (2015). *Infraestructura*. Obtenido de <https://caucedo.com/sobre-nosotros/infraestructura/>
- DP WORLD Caucedo. (2015). Obtenido de <https://caucedo.com/sobre-nosotros/>
- Ecured. (2015). *Canal de Panamá*. Obtenido de
https://www.ecured.cu/Canal_de_Panam%C3%A1#Tr.C3.A1fico
- El Caribe* . (14 de diciembre de 2018). Obtenido de
<https://www.elcaribe.com.do/2018/12/14/destacado/inician-ampliacion-del-puerto-caucedo/>
- El Caribe*. (14 de noviembre de 2018). Obtenido de
<https://www.elcaribe.com.do/2018/12/14/destacado/inician-ampliacion-del-puerto-caucedo/>

- El Dinero*. (11 de abril de 2018). Obtenido de <https://www.eldinero.com.do/57648/presidente-asologic-cita-ventajas-convertir-a-rd-en-hub-logistico-de-la-region/>
- Gestiopolis*. (8 de julio de 2001). Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/que-es-la-cadena-de-valor/>
- Icontainers. (2018). *Transporte Marítimo a República Dominicana*. Obtenido de <https://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/república-dominicana/>
- Ireta, E. G. (noviembre de 2010). *Los puertos y su conectividad*. Obtenido de https://www.oas.org/cip/docs/documentos_importantes/PresentacionesIxtapa/E._Guillaumin._Los_puertos_y_su_conectividad.pdf
- Kiziryán, M. (febrero de 2019). *Economipedia*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/importacion.html>
- La información. (24 de noviembre de 2016). *DP World Caucedo es re-certificada*. Obtenido de La Información: <http://www.lainformacion.com.do/noticias/economia/74723/dp-world-caucedo-es-re-certificada-segun-la-norma-so-14001:2004-en-gestion-ambiental>
- Logistics Gatech. (2019). *Canal de Panamá - La agenda*. Obtenido de <https://logistics.gatech.pa/es/assets/panama-canal/panama-canal-agency>
- Logistics Gatech. (2019). *Componentes de las infraestructuras del Canal*. Obtenido de <https://logistics.gatech.pa/es/assets/panama-canal/components>
- Logistics Gatech. (2019). *Expansión del Canal de Panamá*. Obtenido de <https://logistics.gatech.pa/es/assets/panama-canal/expansion>
- Logistics Gatech. (2019). *Vistazo General*. Obtenido de <https://logistics.gatech.pa/es/assets/panama-canal/overview>
- MEPyD. (2016). *Informe país*. Obtenido de <http://economia.gob.do/wp-content/uploads/drive/UEPESC/Serie%20Informe%20País%20República%20Dominicana%20Y%20El%20Caribe/República%20Dominicana.pdf>
- MEPyD. (septiembre de 2016). *La infraestructura y los servicios portuarios marítimos*. Obtenido de Economía.gob: <http://economia.gob.do/mepyd/wp-content/uploads/archivos/libros/infraestructura-servicios-portuarios-maritimo-en-el-caribe.pdf>
- Montás, J. T. (2014). *Los centros logísticos*. Obtenido de <http://economia.gob.do/mepyd/wp-content/uploads/archivos/despacho/discursos-y-ponencias/presentacion-seminario-centros-logisticos.pdf>
- Oca, J. M. (31 de enero de 2019). *Economipedia*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/exportacion.html>

- OTCA. (21 de diciembre de 2016). *RD explota ubicación geoestratégica*. Obtenido de OTCA.gob.do: <http://otca.gob.do/rd-explota-ubicacion-geoestrategica/>
- Perfil Comercial*. (agosto de 2018). Obtenido de <https://www.micm.gob.do/images/pdf/direcciones/comercio-exterior/departamento-inteligencia-comercial/perfiles-pais/Estados-Unidos.pdf>
- Prieto, M. D. (07 de septiembre de 2015). *Aumenta competencia entre puertos del Caribe*. Obtenido de El Capital Financiero: <https://elcapitalfinanciero.com/aumenta-competencia-entre-puertos-del-caribe/>
- República Dominicana en la “conectografía global”*. (21 de noviembre de 2018). Obtenido de Eduardo Rodríguez Apolinario: <https://listindiario.com/economia/2018/11/21/542558/republica-dominicana-en-la-conectografia-global>
- Revista Embarcado. (30 de septiembre de 2015). *República Dominicana expande su puerto de transbordo*. Obtenido de <https://www.embarcado.net/republica-dominicana-expande-su-puerto-de-transbordo/>
- Revista Embarcado. (10 de mayo de 2018). Obtenido de <https://www.embarcado.net/tag/logistica/page/3/>
- Revista Ingeniería Naval. (28 de septiembre de 2016). *Las 10 mayores puertos de América Latina y el Caribe en tráfico de contenedores*. Obtenido de Revista del Sector Marítimo: <https://sectormaritimo.es/los-10-mayores-puertos-de-america-latina-y-caribe-en-trafico-de-contenedores-2015>
- Riera, S. (9 de diciembre de 2015). *Los principales ‘hubs’ logísticos del mundo*. Obtenido de Directivos y Gerentes: <https://directivosygerentes.es/en-portada/los-principales-hubs-logisticos-del-mundo>
- Rosa, R. d. (14 de diciembre de 2017). *Puerto Multimodal Caucedo*. Obtenido de El Dinero: <https://www.eldinero.com.do/52046/puerto-multimodal-caucedo-innovacion-en-el-trasporte-maritimo-vital-para-comercio/>
- Sanchez, S. F. (julio de 2018). *Ventajas logísticas y estrategias*. Obtenido de http://www.cocatram.org.ni/repica/Repicas/40_Rd/Salvador%20Figueroa_Supermercado%20del%20Caribe.pdf
- Tradelog*. (14 de junio de 2016). Obtenido de <http://www.tradelog.com.ar/blog/hub-logistico/>
- Ventajas y desventajas de la ubicación*. (septiembre de 2014). Obtenido de Enciclopedia: <https://www.encyclopediadetareas.net/2014/09/ventajas-y-desventajas-de-la-ubicacion.html>