



**Decanato de ciencias Económicas y Empresariales
Escuela de Negocios Internacionales**

Título de la monografía:

**“Operador Logístico para reetiquetado, embalaje y distribución de mercancía en
el Centro Logístico Caucedo”**

Sustentante:

Cristian Roa Rodríguez 2013-2405

Asesor: Ariel Gautreaux

Monografía para optar el título de:

Licenciara en Negocios Internacionales

**Julio 2018, Distrito Nacional,
República Dominicana**

Los datos expuestos son de responsabilidad exclusiva del sustentante.

**OPERADOR LOGÍSTICO PARA REETIQUETADO, EMBALAJE Y
DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍA EN EL CENTRO LOGÍSTICO
CAUCEDO”**

Índice de Contenido

AGRADECIMIENTOS.....	I
DEDICATORIA	II
RESUMEN EJECUTIVO	III
INTRODUCCION.....	IV
CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES DE INVESTIGACION	1
1.2 Objetivos	1
1.3 Justificación	2
2.1 Antecedentes de la Logística	4
2.2 Operador logístico	4
2.3 Reetiquetado	5
2.4 Red Institucional del Sector Logístico de República Dominicana	5
CAPÍTULO III. METODOLOGIA	10
3.1 Tipo de investigación	11
3.2 Métodos, técnicas e instrumentos de investigación	11
3.3 Población	12
3.4 Muestra	12
CAPÍTULO IV. DP WORLD CAUCEDO	13
4.1 DP World Caucedo	14
4.2 Visión, propósito y valores	15
4.3 Estrategia de DP World Caucedo	16
4.4 Centro Logístico Caucedo	17
CAPÍTULO V. ANALISIS	19
5.1 Sistema logístico Dominicano	20
5.1.2 Cadena de suministro	21
5.2 Tratado de Libre Comercio y de Inversión	22
5.3 Centro Logístico Caucedo	23
5.3.1 Operadores logísticos	25
5.3.2 Reetiquetado, embalaje y distribución de mercancía	26
CONCLUSION.....	29
BIBLIOGRAFIA.....	31
ANEXOS.....	32

AGRADECIMIENTOS

GRACIAS PRINCIPALMENTE A DIOS, por ser mi luz cuando más lo necesitaba, por darme sabiduría, y la oportunidad en la vida para continuar con mis estudios, siempre brindándome una mano para alcanzar mi meta.

A la **UNIVERSIDAD APEC**, por aceptarme, y brindarme los estudios que necesitaba para poder seguir aprendiendo más acerca de la carrera que escogí, por brindarme momentos que nunca olvidare.

A **MIS PROFESORES**, que gracias a ellos por encontrarse capacitados para impartir su enseñanza conmigo, por haberme ayudado a entender y captar todos los conocimientos que necesitaba aprender para obtener una buena formación académica.

A **MIS COMPAÑEROS**, por ser de ayuda en los momentos que lo necesitaba, y por haber compartido conmigo experiencias que me llevaré en el corazón.

Cristian Roa Rodríguez

DEDICATORIA

Gracias a mis padres, Mayra Rodríguez y Miguel Roa, que han sido mis mentores para mi continuo desarrollo tanto a nivel personal como profesional. Tanto para mí como para ellos es de sumo orgullo concluir este capítulo en mi vida, el cual me ha permitido conocerme más y formarme a nivel profesional.

A mis hermanos, Yancarlo y Carlos pero en especial a mi queridísima hermana Paola Roa que ha estado apoyándome desde mis primeros días de universidad a mis tías, en especial a tía Milagros por ser de gran apoyo cada día y a mis primos. Ashley Marcell, más que una prima mi hermana, esto es especialmente para ti.

A mis amigos más cercanos quienes siempre estuvieron ahí cuando los necesite, cuando necesitaba palabras de aliento para seguir adelante con mis objetivos y poder cumplir con mi meta.

A Sandra Morales, Thania Abreu, Ana Fernández, Carmen Burgos, Leticia Hernández, Edward Domínguez, Nayira Tejada, Lisbeth Mercado, dedicado con mucho cariño en especial a Pamela Turbí, que con mucho amor me ha demostrado lo valioso que es tenerla como amiga, el papel que ha tenido para la conclusión con éxito de mi carrera y lo importante que es en mi vida.

Y por último, a toda persona que de una u otra manera estuvieron conmigo en cada fase de esta etapa, les quiero agradecer por ser parte de mi vida y estar ahí para mí como yo para ustedes.

Cristian Roa Rodríguez

RESUMEN EJECUTIVO

El trabajo de investigación propuesto determinado “Operador Logístico para reetiquetado, embalaje y distribución de mercancía en el Centro Logístico Caucedo” se encuentra basado en una investigación realizada de manera documental y en el uso de métodos de instrumentos tales como la encuesta y el cuestionario, con el propósito de complementar la investigación.

Utilizando al Centro Logístico Caucedo conjunto con DP World el cual se ha convertido en un catalizador esencial para contribuir con el desarrollo del país y convertirlo en el Centro de Distribución del caribe.

La investigación realizada fue clave para destacar y plantear posibles soluciones al problema presentado durante el desarrollo de esta. Cabe resaltar que hoy en día el Operador Logístico es parte fundamental de todo lo que implica un sistema de logística y cadena de distribución. Por tal razón se obtuvo la información necesaria a través de DP World Caucedo, específicamente el Centro Logístico Caucedo permitiendo el desarrollo de la investigación.

INTRODUCCION

La República Dominicana, en su Estrategia Nacional de Desarrollo 2010-2030, fijó entre sus objetivos la creación de una economía sostenible, integradora y competitiva en la economía global y reconoció a la logística de cargas como una herramienta fundamental para su desarrollo. De allí que el país haya fijado como máxima aspiración la de convertirse en un “centro logístico regional”, aprovechando las fortalezas y ventajas de localización geográfica con que cuenta. Así, el principal reto que enfrenta la República Dominicana es el establecimiento de un sistema logístico que apuntale el desarrollo de los sectores productivos nacionales, se convierta en un factor fundamental para la atracción de inversión extranjera y posicione al país como un referente logístico en el Caribe, dando con ello cumplimiento a lo establecido en la Estrategia Nacional de Desarrollo.

Todo lo cual habrá de alcanzarse mediante “la expansión de la cobertura, y el mejoramiento de la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios de transporte y logística” del país. Recientemente, ha habido un conjunto de iniciativas multilaterales para promover el desarrollo en la región de Centroamérica y el Caribe.

Basándose en las diferentes ramas del sistema logístico, se ha iniciado una investigación donde la idea general es llevar acabo el desarrollo de una Empresa Operadora Logísticas que base sus operaciones en el retiquetado, reembalaje y cadena de distribución de mercancías importadas a República Dominicana y Re-exportadas a todo el Caribe, donde se podrá incursionar en la implementación de un sistema que abarate costes para las Empresas Nacionales y a la vez, incentive la aplicación de la Ley 1-12 de Estrategia Nacional de Desarrollo y de los requerimientos de la Dirección General de Adunas sobre la nacionalización de los productos que se reciben en puertos, ya que los mismos deben estar en el idioma oficial.

La investigación estará estructurada por cinco capítulos detallados a continuación:

Capítulo I Aspectos generales de investigación, El propósito de este capítulo es que se conozca la razón de ser de la investigación. Tanto el objetivo general como los objetivos específicos, planteamiento del problema.

Capítulo II Marco teórico, este capítulo permite conocer diferentes conceptos expuestos por autores, además de opiniones que permitan abundar el tema.

Capítulo III Metodología, este capítulo tiene como propósito fundamental establecer el método de investigación a utilizar, a su vez las técnicas para el análisis de las encuestas y cuestionarios.

Capítulo IV DP World Caucedo, el propósito fundamental es conocer más acerca del puerto más grande en el mundo del mercado internacional en cuanto a la logística de exportaciones e importaciones, teniendo la sede del Centro Logístico de Caucedo con miras a convertirse en el HUB del caribe.

Capítulo V Análisis y planteamiento de la solución, este último capítulo nos permitirá conocer la situación actual en base al análisis que hemos desarrollado a través de la misma. A su vez, planteamientos de soluciones para tomar a considerar.

CAPÍTULO I. ASPECTOS GENERALES DE INVESTIGACION

1.1 Planteamiento del Problema

Los principales exportadores e importadores han estado buscando soluciones a sus cadenas de suministros para poder cumplir con todas las demandas de sus clientes, así nacieron los operadores logísticos, los mismos buscan la manera más factible de poder eliminar el tiempo, espacio y todo lo referente a la mercancía del cliente con el objetivo de recibir, almacenar, modificar y distribuir la misma.

De aquí nace la necesidad de poder brindar un sinnúmero de servicios para que cada cliente pueda consignar todas sus mercancías a las Empresas Operadoras Logísticas e incluso el manejo de sus cadenas de suministro.

Para esto la Republica Dominicana actualmente no cuenta con todos los permisos y seguros que se requiere para el desarrollo. Por tal razón es necesario implementar todos los permisos y seguros que requiere el país exportador y las autoridades correspondientes de la Republica Dominicana.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo General

Identificar cómo se podrá convertir el operador logístico en el principal tipo de depósito del país, gozando de las nuevas políticas aduaneras para este sector del mercado, contribuir y ser parte del HUB del caribe en conjunto con DP World Caucedo.

1.2.2 Objetivos específicos

1. Conocer cuáles son las metas a alcanzar para poder desarrollar mejores estrategias.
2. Investigar cómo aprovechar los marcos legales y oportunidades que ofrece el país para lograr los objetivos.
3. Identificar cual es el público o mercado interesado en estos servicios.

1.3 Justificación

La elaboración y aplicación de las rúbricas para cada una de las capacidades de la competencia de indaga mediante métodos científicos enfocado a las situaciones que pueden ser investigadas por la ciencia, una vez que sean demostrados su validez y confiabilidad podrán ser utilizados en otros trabajos de investigación para la creación del modelo de negocio.

Esta investigación dará a conocer todo el potencial que tiene esta rama de los negocios internacionales, para lograr los objetivos que cada operador logístico quiere alcanzar. La elaboración de esta investigación, cuestionara de todas las maneras posibles la factibilidad económica, temporal y de seguridad que tienen estos tipos de proyectos.

Las razones que sustentan la creación de una Empresa Operadora Logística y un Centro Logístico en la Republica Dominicana son los principales motivos por el cual se investiga, teniendo en cuenta las instituciones involucradas en este tipo de mercado como DGA, Operaciones Portuarias, DNCD, entre otras.

También con sientan las bases para la articulación del sistema logístico dominicano, como herramienta de apoyo al crecimiento de los sectores productivos nacionales, el desarrollo económico sostenible y el impulso de la competitividad nacional. El Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, a sabiendas de la complejidad relativa y alcance de las acciones a emprender para motorizar el desarrollo del sector logístico del país, usará al Plan Nacional de logística y transporte de carga como elemento ordenador de esta iniciativa y establecerá mecanismos que garanticen su financiamiento, externo e interno, y den continuidad al esfuerzo de consenso y planificación nacional iniciado.

CAPÍTULO II. MARCO TEORICO

2.1 Antecedentes de la Logística

La logística como actividad empresarial es antigua y podría decirse que es lo que antes se conocía como distribución. Tiene sus orígenes en la actividad militar que desarrolló esta herramienta para abastecer a las tropas con los recursos y pertrechos necesarios para afrontar las largas jornadas y los campamentos en situación de guerra. Trascendió al ámbito empresarial hace poco más de 5 décadas y ha sido en éste donde ha encontrado su mayor campo de desarrollo. (IRENE, 2016)

Desde hace poco más de una década, hasta el día de hoy. La función logística empresarial ha tomado fuerza debido a que los mercados se han vuelto más exigentes, la integración y la globalización son un hecho; las firmas tienen que competir con empresas de todo el mundo y deben atender de la mejor manera a todos y cada uno de los clientes. Además, la aparición de nuevas tecnologías de información ha traído como consecuencia menores tiempos y costos de transacción. Esto ha obligado a las empresas a tomar más en serio la gestión logística, si es que desean continuar siendo competitivas, convirtiéndola más que en una ventaja competitiva, en una necesidad competitiva.

El concepto logística es uno de los más utilizados dentro de las nuevas corrientes de administración de negocios. Para algunos autores la logística comprende el flujo eficiente de productos e información desde el proveedor, durante el procesamiento, hasta que el producto o servicio, llegue al consumidor final. Se incluye, el proceso inverso, es decir, el caso de alguna devolución por parte del consumidor al distribuidor o fabricante. (ADACAM, 2015)

2.2 Operador logístico

Son aquellas empresas autorizadas por la DGA para operar como tales dentro de un Centro Logístico, y, suministrar a terceros o a sí mismos los siguientes servicios: almacenaje; administración de inventarios; clasificación, consolidación; desconsolidación y distribución de cargas; empaque, re-empaque, etiquetaje, re-etiquetaje,

embalaje, re-embalaje y fraccionamiento de productos; refrigeración, reexportación, separación, transportación; así como, cualquier otra actividad propia de la logística que contribuya a facilitar la competitividad de las empresas y que haya sido autorizada previamente por la DGA. (REPUBLICA DOMINICANA Patente nº 262-15, 2015)

Las empresas operadoras del centro logístico es la persona jurídica, constituida bajo cualesquiera de las formas societarias establecidas en la legislación de sociedades, debidamente autorizada por la Dirección General de Aduanas, la que tendrá a su cargo proyectar, construir, conservar, explotar y promocionar, por ella misma o a través de terceras personas, el Centro Logístico, y, en particular, suministrar las infraestructuras y equipamientos comprendidos en la misma; así como, los servicios que puedan instalarse o desarrollarse en dichas infraestructuras y equipamientos. (REPUBLICA DOMINICANA Patente nº 262-15, 2015)

2.3 Reetiquetado

El retiquetado es la práctica que se le hace a un envase para usualmente adaptarlo al país en donde se va a comercializar cumpliendo con los requerimientos de este con el objetivo de traducir en una etiqueta secundaria la boleta de nutrición y otras informaciones que deben de estar en el idioma del país que importa el producto. (Hernandez, 2018)

2.4 Red Institucional del Sector Logístico de República Dominicana

El sistema de logística de cargas en República Dominicana está constituido por un conjunto de actores cuya actuación incide de manera directa o indirecta en el desarrollo del mismo (ver cuadro a continuación).

La incorporación de dichos actores ha sido un elemento central en el proceso planificación del sector, tanto para la identificación de los asuntos críticos como en la generación de una propuesta estratégica articulada para el fortalecimiento del sector y el desarrollo del comercio exterior del país. (BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, 2015)

Entes y Organizaciones con Incidencia en el Sector de Logística de Cargas en República Dominicana:

Instituciones Públicas	Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM) • Banco Central de la República Dominicana • Centro de Desarrollo y Competitividad Industrial (PROINDUSTRIA) • Centro de Exportación e Inversión, República Dominicana (CEI-RD) • Comisión Presidencial Modernización y Seguridad Portuaria (CPMSP) • Consejo Nacional de Competitividad (CNC) • Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación (CNZFE) • Consejo para el Desarrollo Estratégico de Santiago • Cuerpo Especializado de Seguridad Fronteriza Terrestre (CESFRONT) • Departamento Aeroportuario • Dirección de Comercio Exterior y Administración de Tratados Internacionales (DICOEX) • Dirección General de Aduanas (DGA) • Dirección General de Desarrollo Fronterizo (DGDF) • Dirección General de Impuestos Internos (DGII)
-------------------------------	--

	• Dirección General Tránsito Terrestre (DGTT) • Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) • Ministerio de Agricultura • Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN) • Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo) • Ministerio de Hacienda • Ministerio de Industria y Comercio (MIC) • Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) • Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX) • Ministerio de Turismo (MITUR) • Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSP) • Oficina Nacional de Estadística (ONE) • Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) • Oficina Presidencial de Tecnologías de la Información y Comunicación (OPTIC) • Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) • Red Nacional de Transporte Terrestre (RNTT)
Entes No Gubernamentales y Gremios	Asociación de Agentes de Carga y Operadores Logísticos de la

	República Dominicana (ADACAM) • Asociación de Couriers de la República Dominicana • Asociación de Industrias de la Región Norte (AIREN) • Asociación de Industrias de la República Dominicana (AIRD) • Asociación de Líneas Aéreas de República Dominicana (ALA) • Asociación de Navieros de la República Dominicana (ANRD) • Asociación Dominicana de Exportadores (ADOEXPO) • Asociación Dominicana de Zonas Francas (ADOZONA) • Cámara Americana de Comercio de la República Dominicana (AMCHAMDR) • Cámara de Comercio y Producción de Santo Domingo • Cámara de Comercio y Producción de Puerto Plata • Caribbean Export Development Agency • Consejo Nacional para la Empresa Privada (CONEP) • Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Logística de América Latina y El Caribe (ALACAT) • Federación de Cámaras de Comercio de la República Dominicana (FEDOCAMARAS)
--	---

	• Federación Internacional de Agentes de Carga (FIATA) • Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO) • Junta Agroempresarial Dominicana (JAD) • Organización Nacional de Empresas Comerciales (ONEC)
Entes Privados	Aeropuertos Dominicanos del Siglo XXI (AERODOM) • Aeropuerto Internacional del Cibao • Aeropuerto Internacional de Punta Cana • Haina International Terminals (HIT) S.A.S. - Puerto Río Haina • DP World Caucedo - Puerto Caucedo
Otros	• Business Alliance for Secure Commerce (BASC) Dominicana

(BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, 2015)

CAPÍTULO III. METODOLOGIA

3.1 Tipo de investigación

El tipo de investigación a utilizar será la exploratoria- descriptiva ya que con esta pretende dar una visión general de la realidad que presentan los operadores logísticos ya que este tema ha sido poco explorado y reconocido. De igual forma se utilizara este tipo de investigación para aumentar el grado de familiaridad con el fenómeno que es relativamente desconocido y así poder obtener información sobre la posibilidad de llevar a cabo una investigación más completa sobre un contexto particular de la vida real, investigar problemas que se presentarían en las aduanas al igual que a la hora de entrega de mercancías a los clientes.

Por otro lado la investigación descriptiva los operadores logístico está surgiendo la necesidad de utilizarlos hoy en día así que no existe mucha información por lo tanto se describirá la realidad de la situación, eventos y la reacción frente a las comunidades que lo estarían abordando.

3.2 Métodos, técnicas e instrumentos de investigación

3.2.1 Métodos de investigación

El tipo de investigación a utilizar será la descriptiva por el hecho de que se presentara un visión general de la situación y a parir de los resultados del análisis podremos determinar las posibles soluciones a considerar.

3.2.2 Técnicas de investigación e instrumentos

Las técnicas a utilizas en la investigación son la observación directa, la entrevista, encuesta y cuestionario.

La encuesta se encontrara dirigida a cualquier persona de manera general de este modo se puede determinar el conocimiento general que tienen las personas acerca del tema a desarrollar.

Otra técnica a utilizar es la entrevista la cual fue realizada al gerente de IS Services, con basta experiencia en el área, perteneciendo al Centro Logístico de Caucedo.

La última técnica es el cuestionario, enfocados a los operadores y técnicos del Centro Logístico Caucedo, de tal forma se puede determinar tanto el conocimiento y la situación de los empleados del Centro.

3.3 Población

La población estará compuesta por todas las personas de manera general que vivan en la Republica Dominicana específicamente en el Distrito Nacional, también a la gerente general del IS Services y a todos los operadores y técnicos de Centro Logístico de Caucedo.

3.4 Muestra

La muestra es un tipo de herramienta de la investigación científica, su principal función es ayudar a determinar una parte de la población la cual se debe evaluar. De esta manera podemos tener una versión de manera más simple de lo que representa el total de la población.

3.4.1 Tamaño de muestra

DP World Caucedo tiene un headcount de 36,000 empleados, distribuidos en 65 terminales. El Centro Logístico Caucedo consta con un aproximado de 1,000 empleados. La muestra general a tomar es de 150 empleados.

CAPÍTULO IV. DP WORLD CAUCEDO

4.1 DP World Caucedo



Figure 1 DP WORLD CAUCEDO PORT / 2016

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. Nace con el objetivo de unir las alternativas de transporte terrestre, aéreo y marítimo y de esa manera proyectar a la República Dominicana como un gran competidor en los mercados internacionales y un modelo de desarrollo nacional y regional.

Forma parte del portafolio de DP World, líder mundial en operaciones portuarias, desarrollo de nuevas terminales, logística y servicios relacionados. DP World cuenta con más de 70 terminales marítimas en 6 continentes.

Toda la experiencia, conocimiento y reputación de DP World ha sido implementada en el Puerto Caucedo impactando extraordinariamente la eficiencia y productividad del Puerto. Cuenta con tecnología de punta para el manejo de operaciones portuarias.

El profesionalismo de nuestros empleados y el continuo apoyo y experiencia de DP World nos posicionan como la mejor opción no sólo para operaciones de importación y exportación de clientes locales, sino para operaciones de trasbordo de las mayores y más reconocidas líneas navieras del mundo.

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

4.2 Visión, propósito y valores

4.2.1 Visión

Liderar el futuro del comercio mundial.

4.2.2 Propósito

Añadir valor, pensar en el futuro, y trazar un legado.

4.2.3 Valores

- Coraje
- Respeto
- Inteligencia
- Orgullo

4.3 Estrategia de DP World Caucedo

Nuestra estrategia se basa en la utilización óptima de los recursos a nuestro alcance, a fin de obtener una meta predeterminada. Debemos dar prioridad a nuestros esfuerzos, y las estrategias proveen de las directrices para ayudar a seleccionar el camino adecuado. (CAUCEDO, 2016)

Describe nuestro plan de maximizar el valor mediante el aprovechamiento de nuestra infraestructura de clase mundial, a fin de fortalecer las cadenas de suministro global y en generar un crecimiento económico sostenible.

Ya que evolucionamos y vivimos en un mundo más integrado, tenemos que constantemente adaptarnos a los cambios del entorno y de las necesidades de nuestros clientes. Por lo tanto, nuestra estrategia tiene que ser lo suficiente flexible a los cambios dinámicos, mientras nos provee una orientación clara sobre la manera que logramos nuestra visión.

Recientemente introdujimos el concepto de balanced scorecard para comunicar nuestra estrategia, con el objetivo de anunciar una clara, coherente y compartida visión de DP World Caucedo para un futuro sostenible. Este concepto proporciona guías y objetivos medibles en el mediano y largo plazo, y utiliza los indicadores clave de rendimiento (KPI) para medir la ejecución de la estrategia en toda la organización.

El marco estratégico, “Balanced Scorecard”, de DP World Caucedo define pilares estratégicos para ser aplicado en la empresa y las prioridades estratégicas que se miden contra los indicadores claves de rendimiento (KPI). (CAUCEDO, 2016)

4.4 Centro Logístico Caucedo

Centro Logístico Caucedo es el primer centro logístico dentro de un puerto en la región de las Américas. Proporcionando hasta 300,000 m² de almacenes a medida disponibles para alquilar dentro del Puerto de DP World Caucedo, lo que permite un ahorro sin igual en los costos de transporte y ofrece procedimientos aduaneros eficientes.

Ubicada en el punto medio de las Américas y el Centro del Caribe, su ubicación estratégica proporciona la mejor plataforma para la distribución regional y una oportunidad perfecta para que las empresas mejoren la eficiencia de su cadena de suministro. Conexión multimodal justo al lado del Aeropuerto Internacional Las Américas, su posición aumenta la flexibilidad para que las compañías aceleren rápidamente su carga ya sea por aire o por mar.

La República Dominicana, y Caucedo, ya es uno de los principales puertos de transbordo de la región, sirviendo como centro para 16 de las principales navieras de la industria. Nuestra ubicación proporciona la menor desviación estándar para las principales rutas de envío este-oeste y norte-sur.

República Dominicana tiene una población de más de 10.5 millones y actualmente es la economía número 1 en el Caribe y el receptor número 1 de IED en América Central y el Caribe. Nuestra sólida ley de zonas francas ofrece incentivos sin precedentes que permiten que más de 55 parques de zonas francas y más de 533 compañías multinacionales utilicen en la RD como su centro de fabricación y logística.

La isla también tiene una de las estructuras políticas más estables, impulsadas por elecciones libres constitucionales cada 4 años. Con una infraestructura vial avanzada y una disponibilidad de mano de obra bien capacitada, con múltiples habilidades y precios competitivos, República Dominicana es el lugar ideal para desarrollar su infraestructura logística.

El CLC ofrece todos los servicios necesarios para que las empresas ejecuten sus operaciones de manera efectiva:

- Operaciones 24/7
- Reclutamiento de desechos / basura
- Conexiones de fibra óptica
- Subestación eléctrica y generación de respaldo
- Centros técnicos de formación profesional
- Bancos, servicios de comida y agencias de envío
- Patrulla de seguridad 24/7 – Conectado al sistema de monitoreo CCTV de Port



Figure 2 CLC CAUCEDO IS SERVICES / EL DINERO, MAYO 2016

CAPÍTULO V. ANALISIS

5.1 Sistema logístico Dominicano

El sistema logístico nacional debe responder, en su diseño y conformación a las necesidades de movilización de carga y mercancías generadas desde y hacia los sectores productivos nacionales, tanto para el consumo interno como para el comercio exterior. De manera que, el direccionamiento estratégico del país en materia logística parte del análisis de la economía nacional, el entramado productivo, los sectores estratégicos, y sus patrones de distribución geográfica y funcional. Todo lo anterior configura la demanda logística de República Dominicana.

Haina y Caucedo, principales puertos de movimiento de cargas, están dotados de una eficiente infraestructura. En particular, Puerto Caucedo de gestión privada y de reciente construcción, cuenta con unas instalaciones y equipos modernos para el manejo de la carga nacional y de tránsito. Su importancia para el comercio exterior del país, en términos del volumen de carga movilizada y potencial logístico, ha sido registrada en diversos planes nacionales de desarrollo.

Los principales puertos han sido dotados de nuevos equipos con lo cual las operaciones son más expeditas y han obtenido certificados internacionales de calidad por las mejoras de las operaciones y el aumento de las medidas de seguridad en sus recintos portuarios.

La condición demográfica, socio-económica y la ubicación geográfica de un país determinan el volumen, patrones comerciales y características de la oferta logística que allí se desarrollan. La comprensión de estos aspectos permite no sólo tener un entendimiento de la demanda logísticas, sino también visualizar el peso relativo de la economía dominicana respecto a las de otros países en la región. A continuación se presenta una breve síntesis de las principales características socioeconómicas de República Dominicana.

República Dominicana está ubicada en el archipiélago antillano, en la Isla La Española y posee una extensión de 48.672,32 km².

Con una población de algo más de 10 millones de habitantes, República Dominicana es el cuarto país más poblado de la región mesoamericana, aportando cerca del 5% del total regional. El 60,73 % de los habitantes se concentra en las provincias de Santo Domingo, Distrito Nacional, Santiago, San Cristóbal, La Vega, Bahoruco y Puerto Plata.

Esta situación es de relevancia para la configuración funcional del sistema logístico del país, puesto que determina un modelo de producción y servicios concentrado mayormente a lo largo del eje Santo Domingo-Santiago-Puerto Plata, lo cual incide en ubicación y localización de infraestructura logística especializada. (BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, 2015)

5.1.2 Cadena de suministro

Por cadena de suministro o cadena de abasto se entiende la compleja serie de procesos de intercambio o flujo de materiales y de información que se establece tanto dentro de cada organización o empresa como fuera de ella, con sus respectivos proveedores y clientes. Aunque en el cuerpo de conocimiento existe una clara diferencia entre "cadena de abasto" y "¿cadena de suministro?", en la práctica diaria esa diferenciación se ha ido perdiendo, por lo que es común utilizar ambos términos indistintamente. (Professionals, 2014)

La cadena de suministro es uno de los puntos más importante que puede ser tratado por los operadores logísticos del centro, para ofrecer a los clientes servicios totalmente integrados, cumpliendo con los requerimientos y las necesidades del cliente, siempre enfocado en la calidad, rapidez y seguridad. (CHAVEZ, 2018)

5.2 Tratado de Libre Comercio y de Inversión

Con el propósito de incrementar su competitividad, ampliar su participación en los mercados internacionales y fortalecer su capacidad exportadora, República Dominicana ha realizado reformas en su política comercial (incluyendo medidas de liberalización comercial así como la eliminación de restricciones arancelarias y para-arancelarias). Como resultado de este trabajo, actualmente el país participa en un conjunto de esquemas de programas preferenciales unilaterales y acuerdos de libre comercio. El cuadro siguiente sintetiza los aspectos más resaltantes de los principales acuerdos suscritos.

- **Acuerdo de Libre Comercio entre Centroamérica y República Dominicana (Centroamérica - RD).**
En 1998, la República Dominicana firmó con los países Centroamericanos (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) el Tratado de Libre Comercio de Bienes y Servicios. Este Acuerdo abarca el comercio de bienes, servicios, inversiones, propiedad intelectual y compras del sector público. En términos comerciales, este acuerdo representa un mercado potencial de cerca de US\$30,000 millones con más de 40 millones de consumidores.
- **Acuerdo de Libre Comercio entre la Comunidad del Caribe y República Dominicana (CARICOM - RD).**
Suscrito en 1998, este acuerdo establece un área de libre comercio de bienes y servicios, inversiones y cooperación. Incluye un plan de acción que establece la libre movilidad de los factores productivos de la región, personas y capitales, lo que supone la apertura de un mercado potencial de 8 millones de personas para la República Dominicana.
- **Acuerdo de Alcance Parcial con la República de Panamá (AAP RD-PA).**
Suscrito en 1985, este acuerdo entró en vigencia en el 2003. Por su carácter de alcance parcial, circunscribe el libre comercio a 4 clasificaciones de mercancías, que cumplan con las Normas de Origen y estén especificadas en una de las listas de productos de: a) doble vía, b) de la República Dominicana incluidos en una vía, c) de la República de Panamá incluidos en una vía, o d) de productos establecidos en Zonas Francas.
- **Acuerdo de Libre Comercio entre los Estados Unidos, Centroamérica y la República Dominicana (CAFTA-RD).**
En 2007, entró en vigor el acuerdo con Centroamérica y Estados Unidos. El propósito de este Tratado es ampliar el mercado de las mercancías y servicios producidos en los países participantes, con la finalidad de estimular la expansión del comercio y aumentar las oportunidades de inversión en la Región. Con el CAFTA-RD se consolidan los beneficios otorgados por los programas preferenciales del Sistema Generalizado de Preferencias (SGP) y el Acuerdo de Asociación Comercial de los Estados Unidos de la Cuenca del Caribe (CBTPA).
- **Acuerdo de Asociación Económica CARIFORO-Unión Europea (AAE CARIFORO-UE).**
Suscrito en el 2008, es un modelo de convenio comercial orientado hacia el avance, que dispone mecanismos de cooperación y permite flexibilidad para que los países integrantes efectúen sus responsabilidades de forma gradual. Forman parte de este acuerdo los 27 países de la Unión Europea y los 15 miembros del Foro de Países del África, Caribe y el Pacífico –CARIFORO– (Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Santa Lucía, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago, y República Dominicana).

Fuente: Elaboración propia con base en <http://www.seic.gov.do/comercio-externo/acuerdos-comerciales-vigentes.aspx>

5.3 Centro Logístico Caucedo

El poder Ejecutivo de la Republica Dominicana en el año 2015 emite el Decreto 262-15, el cual crea los Centros Logísticos. El mismo establece el Reglamento de los Centros Logísticos y las Operaciones de las Empresas Operadoras Logística.

Centro Logístico, área ubicada en una Zona Primaria Aduanera o su extensión, en el interior de la cual se realizan, por parte de la Empresa Operadora Logística, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y la distribución de mercancías, tanto para el mercado Nacional como para el mercado Internacional. (JOAQUÍN CARABALLO PERIODICO LISTIN DIARIO 2016)

Empresa Operadora Logística, , empresas autorizadas por DGA para operar como tales dentro de un Centro Logístico, suministrar a terceros o a si mismos los servicios de: almacenaje, administración de inventarios, clasificación, consolidación, entre otras. (REPUBLICA DOMINICANA Patent No. 262-15, 2015)

Las funciones de los centros logísticos son albergar las empresas operadoras logísticas, proporcionando el espacio físico cerrado dentro del puerto para las instalaciones de dichas empresas logísticas y la empresa operadora logística es la que se encarga de conseguir y manejar las operaciones de sus clientes. A la actualidad Caucedo cuenta con un solo centro logístico y dentro del centro hay 14 empresas operadoras logísticas aprovechando el decreto 262-15 que especifica los cambios mínimos y también motivar a las empresas extranjeras a las reexportaciones. (Camilo, 2018)

Las mercancías que ingresan a los centros logísticos podrán permanecer por hasta doce meses sin pagar los aranceles aduanales que correspondieran a su ingreso al territorio dominicano. Por igual, la mercancía podrá ser trasladada a otro centro logístico o a una zona franca en la República Dominicana, mediante el uso de una declaración simplificada. Solo se tendría que presentar la declaración aduanal completa en caso de que la mercancía ingresara al territorio nacional o al momento en que se exportara a cualquier país en el extranjero.

Al igual que el régimen de las zonas francas, que han sido entidades clave para el desarrollo nacional por la cantidad de empleos que generan y las exportaciones que producen, los centros logísticos también generarán empleos y divisas. Sin embargo, la gran ventaja que ofrece el Reglamento no es únicamente la creación de empleos, sino que va más allá de esto, porque los centros logísticos van a permitir que República Dominicana utilice su condición geográfica para convertirse en un “HUB” de mercancías de las Américas.

Esto también facilitaría el desarrollo en nuestro país de clústeres de manufactura y servicios, estableciendo una cadena de suministro y producción, y de esta manera ayudando a abrir el paso a manufacturas de mayor valor agregado.

No existe ninguna ley o decreto que de por sí solo lleve a nuestro país a un estado de desarrollo pleno. Sin embargo, es importante destacar las herramientas que han sido puestas a disposición del empresariado dominicano para poder lograr esta meta. Es nuestra esperanza que el Gobierno, en consenso con los sectores de la vida nacional, continúe ofreciendo nuevas modalidades y facilidades para la creación de empleos de parte del sector privado. (FERNANDEZ, 2015)

“Como bien destaca nuestro mandatario el avance reciente de las zonas francas ha permitido colocar el país como un ente competitivo frente al comercio internacional, potenciando nuestra ubicación geográfica y generando nuevas oportunidades de desarrollo económico, siendo a través de este sector donde se trabajan y desarrollan proyectos de entrada y salida comercial de calidad, posicionándonos dentro de los principales suplidores internacionales con artículos de calidad mundial”, (MORTEN JOHNSEN, 2017)

5.3.1 Operadores logísticos

Los operadores logísticos que funcionan dentro del centro logístico Caucedo gozan de integraciones como:

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

Este parque logístico cuenta con capacidad más de 20 naves ubicadas estratégicamente entre el Puerto Multimodal Caucedo y el Aeropuerto Internacional de las Américas que les permite mantener una interconexión, utilizando herramientas de servicio tecnológico que apuesta a incrementar cada día su eficiencia y crecimiento. (MORTEN JOHNASEN, 2017)

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

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

Estas integraciones hacen ver el CLC como el operador más grande del caribe y primero en su clase en la región y así lograr la meta de convertir a la Republica Dominicana en el centro de distribución más grande de la región con incluso la integración de barcos post panamá.

5.3.2 Reetiquetado, embalaje y distribución de mercancía

Por lo general las funciones de un operador logístico son:

- Procesamiento de pedidos

Actividades relacionadas al recojo, comprobación y transmisión de órdenes de compra.

- Manejo de materiales

Determina qué medios materiales y procedimientos se han de utilizar para mover los productos dentro de los almacenes, también entre estos y los locales de venta.

- Embalaje

Consiste en decidir qué sistemas y formas de protección se van a utilizar para los productos.

- Transporte de los productos

Esto es, decidir los medios de transporte a utilizar y la elaboración de los planes de ruta.

- Almacenamiento

Seleccionar la dimensión y las características de los almacenes.

- Control de inventarios

Determinar la cantidad de productos que se deben tener disponibles para entregar a un cliente.

Para los fines del presente Reglamento, se consideran procesos u operaciones mínimas o insuficientes, y por tanto no son considerados como procesos de manufactura, las siguientes operaciones: a) operaciones necesarias para la preservación de las mercancías durante el transporte o almacenamiento (tales como aireación, ventilación, secado, refrigeración, congelación); b) embalaje; c) etiquetado; d) empacado; e)

envasado, des envasado y re envasado; f) montaje; g) repintado o adhesión de marcas, h) simple reunión para constituir una mercancía completa, i) formación de juego o surtido de mercancías, o agrupación en paquetes; j) pelado, descascarado o desconchado, deshuesado, estrujado o exprimido;

k) eliminación de polvo o de partes averiadas o dañadas, aplicación de aceite, pintura contra el óxido o recubrimiento protectores; l) fraccionamiento, empaque o re-empaque. Siempre que no implique un cambio de clasificación arancelaria; m) dilución con agua o en cualquier otra solución acuosa; ionización y salazón; y n) la simple mezcla. (REPUBLICA DOMINICANA Patent No. 262-15, 2015)

El etiquetado es una de los servicios más importante que puede ofrecer un operador logístico ya que los productos según las autoridades aduanales de La Republica Dominicana no pueden acceder para ser luego comercializados en las tiendas del país si la etiqueta esta en otro idioma que no sea el español. (Pinales, 2018)

Las empresas extranjeras que piensan comercializar sus productos en la Republica Dominicana deben tener sus etiquetas en español para la autorización de entrada al país, de esto nace el reetiquetado y específicamente en una zona aduanera que es como si el producto todavía no ha entrado al país.

Es reetiquetado aparte de brindarles un costo muy bajo que tener que traducir la etiqueta en el país de origen le da una opción más rápida y más customizada a las empresas extranjeras. (Pinales, 2018)



Figure 3 CLC CAUCEDO / RF ADUANA DIGITAL 2017



Figure 4 CLC YOBEL DOM / ADUANA DIGITAL 2017

CONCLUSION

Se pudo comprobar y analizar que la Republica Dominicana conjunto a las aduanas es uno de los puntos de distribución más factible que puede haber en la región, las leyes de aduanas y comercio están a favor del movimiento de recursos, divisas y sobre todo de las exportaciones.

Con el Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga, el decreto 262-15 y la estrategia nacional de desarrollo, la Republica Dominicana da incentivos al fomento de las exportaciones para lograr un desarrollo más amplio. Caucedo es un puerto y zona franca que permite sacar provecho incluso a las importaciones con las gestiones que se le brinda en las operaciones logísticas, siempre y cuando la esencia del producto no sea modificado o mejor dicho la nomenclatura arancelaria no cambie.

Las empresas de operadores logístico en el Centro logístico Caucedo funcionan con el régimen del centro de zona franca y varias integraciones más a conveniencia para que aunque Quisqueya no sea el país importador podamos atraer inversiones de estos exportadores con modificaciones, almacenamiento, embalaje con una mano de obra más barata que el país de origen y pueda ser reexportado con dicho valor agregado.

Desde sus inicios Caucedo ha impulsado la inserción del país a los mercados internacionales abriendo nuevas oportunidades para el comercio y para el exportador dominicano al ofrecer garantía al inversionista DP World Caucedo se ha convertido en un catalizador esencial para el desarrollo de la estrategia nacional de convertir a Quisqueya en el nuevo HUB del caribe. (Jean Alain R, 2015)

Los importadores y las empresas extranjeras son las que más gozan de las ventajas que tiene la utilización del centro logístico, ya que la mercancía puede ser administrada en cuanto al inventario por los operadores, pueden ser empacadas de acuerdo a sus instrucciones, ej. Si hay una promoción en el país de destino solo se exporta el producto y en el CLC se hacen las modificaciones de embalaje y etiquetado que se requieran.

Hay empresas importadoras que a veces no tienen la capacidad de espacio para recibir varios contenedores repletos de mercancía por cualquier descontrol en el inventario y pueden utilizar a los operadores para que haga la distribución de esta desde el mismo almacén y la empresa no tiene que tener un espacio tan grande para el almacenamiento de su producto.

Las empresas nacionales que exportan hacen uso de los operadores para el control de calidad de los productos, fumigación, logística y uso de los almacenes refrigerados para el trasbordo de contenedores refrigerados a camiones de refrigeración para no romper lo que los exportadores de vegetales y frutas consideran algo muy importante para la calidad del producto que es la cadena de frío.

BIBLIOGRAFIA

ADACAM. (2015).

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, M. (2015). *Proyecto de Fortalecimiento del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD)*. Santo Domingo.

Camilo, A. (junio de 2018). direccion general de aduanas DGA. (C. Roa, Entrevistador)

Caucedo, D. W. (2015). SECRETARIO DE ESTADO / EX DIRECTOR DE CEI-RD [Grabado por J. A. RODRIGUEZ]. SANTO DOMINGO, DN, REPUBLICA DOMINICANA.

CAUCEDO, D. W. (2016). *DP WOLRD* . Obtenido de CLC.COM.DO

CHAVEZ, M. (15 de MAYO de 2018). COORDINADORA COMERCIAL DP WORLD CAUCEDO. (C. ROA, Entrevistador)

DGA. (2015). *REPUBLICA DOMINICANA Patente nº 262-15*.

DGA. (2015). *REPUBLICA DOMINICANA Patente nº 262-15*.

FERNANDEZ, J. M. (2015). OPERADORES LOGISTICOS.

Hernandez, P. (15 de mayo de 2018). Director de tranformacion de productos de CLC Caucedo. (C. Roa, Entrevistador)

IRENE, F. (2016). Obtenido de
<http://webquery.ujmd.edu.sv/siab/bvirtual/Fulltext/ADWD0000527/Capitulo%201.pdf>

MEDINA, D. (2015). *REPUBLICA DOMINICANA Patente nº 262-15*.

MORTEN JOHNASSEN. (15 de AGOSTO de 2017). DIRECTOR EJECUTIVO DE DP WORLD. *DP World Caucedo Centro Logístico destaca desarrollo de ZF* .

Pinales, L. (15 de Mayo de 2018). Gerente de IS Services CLC. (C. Roa, Entrevistador)

Professionals, C. o. (Intérprete). (2014). *Supply Chain Management*.

ANEXOS

Encuesta

Muestra: Público en general-200 personas

1) ¿Es usted un Agente Aduanal?

A. Si

B. No

2) Edad:

A. 18-25

B. 26-35

C. 36-40

D. 41-50

E. 51- Mayor

3) Sexo:

A. Hombre

B. Mujer

4) ¿Usaría usted los servicios del puerto de Caucedo?

A. Si

B. No

5) ¿Estaría dispuesto a cambiar el puerto de entrada de su carga para disminuir costos con el uso del operador?

A) Si

B) No

6) ¿Es usted un exportador, importador o usa servicios de bienes importados?

A. Si

B. No

7) Si la respuesta es negativa, ¿Emprendería usted una empresa de bienes importados o a exportar?

- A. Si
- B. No
- C. Tal vez

8) ¿Usa usted los servicios de una agencia aduanal, consolidadora o a usado estos servicios anteriormente?

- A. Si
- B. No

9) ¿Sabe usted que es el servicio de re-etiquetado autorizado por aduanas?

- A. Si
- B. No
- C. Me gustaría saber más

10)Cuál de estos servicios ha utilizado en su empresa anteriormente y que les han resultado satisfactorio y volvería a usar. (Puede seleccionar varios)

- A. Transporte terrestre
- B. Consolidación
- C. Re-etiquetado
- D. Almacenaje
- E. Distribución
- F. Administración de carga

11)Cuál de estos servicios ha utilizado en su empresa anteriormente y que les han resultado muy trabajoso y no volvería a usar. (Puede seleccionar varios)

- A. Transporte terrestre
- B. Consolidación
- C. Re-etiquetado

- D. Almacenaje
- E. Distribución
- F. Administración de carga

12) ¿Usaría usted los servicios de una empresa que le brinde todos los servicios de desaduanización de carga, reetiquetado, distribución y transporte?

- A. Definitivamente si
- B. Si
- B. No

Diseño de la entrevista

Entrevista realizada al Sr. Joachim Miebach, experto y consultor alemán en logística

- 1) ¿Por qué es tan importante el reetiquetado según las aduanas de la República Dominicana?
- 2) ¿Cuál sería el beneficio de usar un operador logístico?
- 3) ¿Cuál es la diferencia entre un operador logístico y una agencia consolidadora?
- 4) ¿Cuál es la ley que protege a los operadores logísticos?
- 5) ¿Por qué es más factible poner en manos del centro logístico Caucedo la mercancía y no de otro centro?
- 6) ¿En qué beneficiaría el operador logístico al país?
- 7) ¿Es conveniente para los puertos y para un cliente tener a un operador logístico para su carga?
- 8) ¿Cuál es la integración que debe tener un operador logístico para poder tocar cualquier tipo de carga incluso cuando aduanas no tiene conocimiento de esta?
- 9) ¿Cómo se debería importar la carga que pasa por un operador logístico, debe ser declarada a nombre de estos ya que estos son los primeros que tocan la carga?
- 10) ¿Cuáles son los contras de usar un operador logístico?

Cuestionario:

Muestra: cuestionario realizado a empleados de Caucedo

1. ¿Qué es un Operador Logístico?
2. ¿Qué ley ampara los operadores logísticos en la Republica Dominicana?
3. ¿Cuáles son los requisitos con los que debe cumplir una empresa para considerarse un operador logístico?
4. ¿Cuáles son las ventajas de un Operador Logístico?
5. ¿Cuáles son los dos mejores Operadores Logísticos o prestadores de servicios logísticos del país?
6. ¿Cuál es el principal reto que enfrenta la Republica Dominicana con los Operadores Logísticos?
7. ¿En qué beneficiaria un Operador Logístico a la Republica Dominicana?
8. ¿Cuáles son las funciones de un Operador Logístico?
9. ¿Cuáles son los tipos de Operador Logístico?
10. ¿Cuáles son los operadores del comercio exterior?



VICERRECTORÍA ACADÉMICA

OFICINA COORDINADORA DE CURSO MONOGRÁFICO

Anteproyecto del Trabajo Final (TF) en la modalidad de Monografía Investigación

Acción para optar por el título de

“Licenciatura en Negocios Internacionales”

Título de la monografía:

“Operador Logístico para reetiquetado, embalaje y distribución de mercancía en el Centro Logístico Caucedo”

Sustentante:

Cristian Roa Rodríguez 2013-2405

Asesor: Ariel Gautreaux

Coordinación TF MON: Dra. Sención Raquel Yvelice Zorob Ávila

Mayo 2018, Distrito Nacional

I. Título

Operador Logístico para reetiquetado, embalaje y distribución de mercancía en el Centro Logístico Caucedo.

Objeto de estudio

Análisis de factibilidad para las empresas importadoras o exportadoras sobre el uso del CLC y cómo impacta en sus operaciones logística y cadena de suministro.

Modelo o instrumento

El motivo es que el lector pueda nutrirse de información sobre la oportunidad de negocio que brindan los centros logísticos de Caucedo fomentando el comercio multilateral de exportación e importación incluso en la inserción de nuevos mercados aprovechando los tránsitos internacionales para finalmente convertir a la Republica Dominicana como el HUB del caribe.

Campo de acción

Buscará la diferencia entre la consolidación y la operación logística, buscando los diferentes beneficios para el comerciante dominicano y la factibilidad de este negocio al país.

II. Planteamiento del problema

Los principales exportadores e importadores han estado buscando soluciones a sus cadenas de suministros para poder cumplir con todas las demandas de sus clientes, así nacieron los operadores logísticos han estado buscando la manera más factible de poder

eliminar el tiempo, el espacio y todo lo referente a la mercancía del cliente para funcionar como receptor de la carga, modificación de esta y distribución hasta su destino final.

De aquí nace la necesidad de poder brindar un sinnúmero de servicios para que cada cliente pueda confirmar todas sus operaciones a los operadores e incluso el manejo de sus cadenas de suministro.

Para esto hay que implementar todos los permisos y seguros que requiere el país exportador y las autoridades correspondientes de la República Dominicana.

III. Objetivos generales y específicos

Objetivos Generales

Identificar cómo se podrá convertir el operador logístico en el principal del país, gozando de las nuevas políticas aduaneras para este sector del mercado, contribuir y ser parte del HUB del Caribe en conjunto con DP World Caucedo.

Objetivos específicos

1. Conocer cuál es la naturaleza de los negocios de operadores logísticos integrales e identificar como se diferencian de una agencia logística.
2. Conocer cuáles son las metas a alcanzar para poder desarrollar mejores estrategias.
3. Investigar cómo ser estratégico para poder lograr el reto y saber cómo competir en el mercado.

4. Investigar cómo aprovechar las leyes y oportunidades que ofrece el país para lograr los objetivos.
5. Identificar cual es el público o mercado interesado en estos servicios.

IV. Justificación teórica, metodológica y práctica de la investigación

Justificación teórica

No existe ninguna ley o decreto que de por sí solo lleve a nuestro país a un estado de desarrollo pleno. Sin embargo, es importante destacar las herramientas que han sido puestas a disposición del empresariado dominicano para poder lograr esta meta. Es nuestra esperanza que el Gobierno, en consenso con los sectores de la vida nacional, continúe ofreciendo nuevas modalidades y facilidades para la creación de empleos de parte del sector privado.

(Jaime M Fernández ,2015)

Justificación metodológica

La elaboración y aplicación de las rúbricas para cada una de las capacidades de la competencia de indaga mediante métodos científicos enfocado a las situaciones que pueden ser investigadas por la ciencia, una vez que sean demostrados su validez y confiabilidad podrán ser utilizados en otros trabajos de investigación para la creación del modelo de negocio.

Esta investigación dará a conocer todo el potencial que tiene esta rama de los negocios internacionales, para lograr los objetivos que cada operador logístico quiere alcanzar. La elaboración de esta investigación, cuestionara de todas las maneras posibles la factibilidad económica, temporal y de seguridad que tienen estos tipos de proyectos.

Las razones que sustentan la creación de un operador logístico en la república dominicana son los principales motivos por el cual se investiga, por las varias herramientas que tiene el país como en la DGA, operaciones portuarias, DNCD y varias instituciones que se involucran en este mercado.

Justificación práctica

Es factible para los importadores, exportadores y empresas que no tengan espacios en sus instalaciones, que quieran usar los servicios de distribución y a quienes desean usar los servicios de distribución.

V. Marco de referencias: teórico, conceptual, espacial y temporal

Marco de referencia teórico

Un operador logístico busca dirigir de manera eficiente la adquisición, el almacenamiento de los productos o mercadería y el control de inventarios, así como todo el flujo de la información. También podría encargarse de determinar y coordinar la entrega del producto correcto de forma óptima al cliente correcto, en el lugar correcto y en el tiempo exacto.

Por ello, el director de la Maestría en Supply Chain Management de la Universidad ESAN, Aldo Bresani, en declaraciones citadas por el diario Gestión, recomienda que para elegir a un operador logístico se debe buscar a una empresa que transmita confiabilidad.

El riesgo es muy grande, si no se selecciona bien a un proveedor de servicios logísticos, se puede desaprovechar mercado por no contar con una cadena de suministro eficiente, desde sus proveedores a las plantas de producción y desde estas a los mercados donde están comercializando sus artículos.

Se puede incurrir en sobrecostos por incumplimiento en la entrega oportuna y en buenas condiciones; además del riesgo de perder la mercancía por no hacer el seguimiento adecuado para evitar daños y perjuicios o no tener los seguros de carga y otros mecanismos que protejan el capital.

Marco de referencia conceptual

Operador Logístico: Es una empresa que, por encargo de su cliente, diseña los procesos de una o varias etapas de su cadena de suministro, como son el aprovisionamiento, transporte, almacenaje y distribución. Veamos cuál es su importancia.

Por lo general las funciones de un operador logístico son:

1. Procesamiento de pedidos

Actividades relacionadas al recojo, comprobación y transmisión de órdenes de compra.

2. Manejo de materiales

Determina qué medios materiales y procedimientos se han de utilizar para mover los productos dentro de los almacenes, también entre estos y los locales de venta.

3. Embalaje

Consiste en decidir qué sistemas y formas de protección se van a utilizar para los productos.

4. Transporte de los productos

Esto es, decidir los medios de transporte a utilizar y la elaboración de los planes de ruta.

5. Almacenamiento

Seleccionar la dimensión y las características de los almacenes.

6. Control de inventarios

Determinar la cantidad de productos que se deben tener disponibles para entregar a un cliente.

Marco de referencia espacial

Se concentrara en los centros logísticos de Caucedo con un enfoque en empresas claves dentro del centro para la recopilación de información.

Marco de referencia temporal

Se usara el periodo de análisis desde el 2014 hasta el 2020.

VI. Aspectos Metodológicos.

Tipo de investigación

El tipo de investigación a utilizar será la exploratoria- descriptiva ya que con esta pretende dar una visión general de la realidad que presentan los operadores logísticos ya que este tema ha sido poco explorado y reconocido. De igual forma se utilizara este tipo de investigación para aumentar el grado de familiaridad con el fenómeno que es relativamente desconocido y así poder obtener información sobre la posibilidad de llevar a cabo una investigación más completa sobre un contexto particular de la vida real, investigar problemas que se presentarían en las aduanas al igual que a la hora de entrega de mercancías a los clientes.

Por otro lado la investigación descriptiva los operadores logístico está surgiendo la necesidad de utilizarlos hoy en día así que no existe mucha información por lo tanto se describirá la realidad de la situación, eventos y la reacción frente a las comunidades que lo estarían abordando.

Métodos de investigación

El metodo de investigacion sera descriptiva explicativa.

Procedimientos y Técnicas de investigación

VII. Tabla de contenido preliminar

Agradecimientos

Dedicatoria

Resumen ejecutivo

Introducción

CAPÍTULO I: MARCOS DE REFERENCIA

- 1.1 Marco teórico
- 1.2 Marco conceptual
- 1.3 Marco espacial
- 1.4 Marco Temporal

CAPÍTULO II: METODOLOGIA

- 2.1 Tipo de investigación
- 2.2 Métodos
- 2.3 Población
- 2.4 Muestra
 - 2.4.1 Tamaño de muestra
 - 2.4.2. Tipo de muestra
- 2.5 Técnicas de investigación

CAPÍTULO III: ANALISIS DE LA SITUACION

CAPÍTULO IV. PLANTEAMIENTO SOLUCION

Conclusiones

Recomendaciones

Bibliografía

Anexos

VIII. Referencias bibliográficas

- BEATO, N. (2008). *-cluster-de-logistica-internacional*. SANTO DOMINGO:
http://www.uncitral.org/uncitral/es/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.
- BERNAL, C. A. (Colombia, 2010). Metodología de la investigación.
- BRESANI, A. (10 de MAYO de 2017). OPERADOR LOGISTICO . *Supply Chain Management de la Universidad ESAN*, .
- DGA, L. S. (REPUBLICA DOMINICANA, 2015). Clúster Logístico: Innovación y Competitividad.
- Díaz, L. S. (s.f.). Clúster Logístico: Innovación y Competitividad.
- Díaz, L. S. (REPUBLICA DOMINICANA 2015). Clúster Logístico: Innovación y Competitividad.
- Luis Sánchez Díaz. (2015). Sub director DGA. *Clúster Logístico: Innovación y Competitividad*, 1.