



Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales

Escuela de Negocios Internacionales

**Costo del transporte terrestre de carga comercial
en la República Dominicana**

Sustentante

Rafael Marun Tactuk Núñez 2006-2190

Asesores

Ramón Vladimir Hernández del Orbe

Nidia Martínez Quezada

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

Santo Domingo, D.N., República Dominicana

Abril 2017

INDICE

DEDICATORIA	I
AGRADECIMIENTOS	II
RESUMEN	III
INTRODUCCIÓN	IV
CAPÍTULO I	I
1. DATOS GENERALES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA	1
Gráfico 1: Posición Geográfica República Dominicana	1
1.1 PRINCIPALES CIUDADES	2
2. ECONOMÍA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA	2
Gráfico 2: Producto Interno Bruto (PIB) en América Central y República Dominicana	3
<i>Fuente: CEPAL</i>	3
Tabla 1: Producto Interno Bruto (PIB)	3
3. COMERCIO EXTERIOR	8
3.1 PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS, EXCLUYENDO ZONAS FRANCAS	8
3.2 PRINCIPALES PRODUCTOS EXPORTADOS DESDE ZONAS FRANCAS	9
3.3 PRINCIPALES PRODUCTOS IMPORTADOS	10
4. INFRAESTRUCTURA REPÚBLICA DOMINICANA	11
4.1 INFRAESTRUCTURA AÉREA	11
4.1.1 AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LAS AMÉRICAS (AILA)	11
4.1.2 AEROPUERTO INTERNACIONAL DEL CIBAO	12
4.1.3 AEROPUERTO INTERNACIONAL GREGORIO LUPERÓN	13
4.1.4 AEROPUERTO INTERNACIONAL PRESIDENTE JUAN BOSCH, SAMANÁ	14
4.1.5 AEROPUERTO INTERNACIONAL LA ISABELA, DR. JOAQUÍN BALAGUER (DJB), SANTO DOMINGO NORTE.	15
4.1.6 AEROPUERTO ARROYO BARRIL, SAMANÁ	16
4.1.7 AEROPUERTO DE PUNTA CANA	16
4.1.8 AEROPUERTO INTERNACIONAL MARÍA MONTÉZ, BARAHONA	17
4.2 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA	17
4.3 INFRAESTRUCTURA TERRESTRE	21
Gráfico 3: Principales Flujos de Carga en República Dominicana	21
5. TIPO DE TRANSPORTE	22
6. SITUACIÓN ACTUAL COMERCIO INTERNACIONAL EN CENTROAMÉRICA	23

<u>CAPÍTULO II</u>	<u>27</u>
<u>7. TARIFA TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE EN AMÉRICA LATINA</u>	<u>27</u>
Gráfico 4: Tarifa de transporte terrestre de carga en América Central y Rep. Dom.	27
7.1 OBJETIVO 1: INVESTIGAR EL IMPACTO DE LA EXISTENCIA DE SINDICATOS DE TRANSPORTE SOBRE EL COSTO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA COMERCIAL.	28
Gráfico 5: Porcentaje de Retornos en Vacío en América Central y República Dominicana	31
7.2 OBJETIVO 2: IDENTIFICAR LA INCIDENCIA QUE TIENE EL ALTO PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES SOBRE EL COSTO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA COMERCIAL.	32
Gráfico 6: Precio de los Combustibles en América Central y República Dominicana	32
Gráfico 7: Precio e impuestos cobrados a la gasolina regular en América Central y Rep. Dom.	33
Gráfico 8: Impuestos cobrados a la gasolina regular en América Central y Rep. Dom.	34
Gráfico 9: Precio de gasolina regular en América Central y República Dominicana	35
7.3 OBJETIVO 3: INVESTIGAR EL IMPACTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL SOBRE EL COSTO DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA COMERCIAL.	36
Gráfico 10: Índice de Competitividad Global América Central y República Dominicana	36
Tabla 2: Índice de Competitividad Global – Caso República Dominicana	37
Gráfico 11: Índice de Competitividad Global Infraestructura América Central y Rep. Dom.	37
<u>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</u>	<u>VIII</u>
<u>BIBLIOGRAFÍA</u>	<u>XI</u>

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a un grupo de actores que simultáneamente, de una forma u otra me apoyaron en el desarrollo del mismo. A la Universidad APEC por brindarme la oportunidad de pertenecer a tan prestigiosa institución, al Profesor Vladimir Hernández del Orbe por sus aportes académicos en la fase de culminación de mi carrera y asesor de esta monografía. A Anell Pimentel, por su comprensión y apoyo incondicional en todo momento de este proceso.

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a la Universidad APEC, en especial a la profesora Ana Pujol Valve por sus aportes a mis conocimientos para lograr desarrollar esta investigación según el método científico. De igual forma, quiero dar las gracias al profesor Vladimir Hernández del Orbe por sus aportes a esta monografía.

Es también importante para mí agradecer a mis colegas del área de la logística, quienes arrojaron luz a esta investigación, proveyéndome los contactos internacionales para la obtención de datos actualizados de primera mano.

Rafael M. Tactuk

RESUMEN

En la presente investigación se analizaron la incidencia de tres variables en el alto costo del transporte terrestre de carga comercial en la República Dominicana, en comparación con el del resto de países de Centroamérica, los cuales en el ámbito de comercio internacional representan su competencia directa. Estas variables que impactan directamente en el costo del transporte terrestre de carga comercial en la República Dominicana son: el alto costo de los combustibles, la condición actual de la infraestructura vial y la existencia de sindicatos de transporte que controlan los puntos importantes de movimiento de carga, así como también los puertos y aeropuertos. Es de gran importancia entender la influencia de estas variables a fin de mejorar la competitividad de los productos dominicanos en los mercados internacionales, pues las tarifas del transporte terrestre de carga afectan directamente el costo de exportación de los mismos.

INTRODUCCIÓN

El transporte de mercancías es la actividad de trasladar los productos desde un punto de origen hasta un lugar de destino. La función del transporte, se ocupa de todas las actividades relacionadas directa e indirectamente con la necesidad de situar los productos en los puntos de destino correspondientes, de acuerdo a algunos factores como: la seguridad, la rapidez y el coste, no olvidando la calidad del servicio, los seguros que maneja la empresa transportista, la entrega de la mercancía etc.

Con la mejora constante de los transportes, los costes de los productos de mercados distantes pueden competir con los de otros productores que venden el mismo mercado. Además de favorecer la competencia directa, el transporte de bajo coste también estimula una forma indirecta de competencia directa; el transporte de bajo coste también estimula una forma indirecta de competencia poniendo a disposición de un mercado productos que normalmente no podrían soportar los costes de transporte.

Al utilizar un medio de transporte barato también contribuye a la reducción de los precios de los artículos e insumos, es así porque no solo se genera un aumento de la competencia en los mercados, sino también porque el transporte va junto

con los costes de producción, su venta y otros costes de distribución que conforman el costo total del producto final. (Rivera D, 2013)

La República Dominicana tiene una tarifa promedio de transporte de contenedor de US\$ 4.75 por Kilómetro, esta tarifa es hasta 4 veces mayor a la de otros países de la región lo que nos demuestra que en materia de transporte tenemos una gran oportunidad de mejora. La infraestructura vial, costo de los combustibles y existencia de sindicatos son parte de esta situación.

Se puede reconocer así un importante problema de investigación, el transporte terrestre es parte fundamental de la movilización de recursos a nivel nacional e internacional, a su vez, está relacionado directamente con el comercio pues es uno de los costos que afectan directamente la producción y venta. De esta forma, el transporte terrestre puede en ocasiones determinar si un producto es o no competitivo en los mercados. Si el transporte terrestre de un país es muy elevado con respecto a los demás, sus productos pueden dejar de ser atractivos para el comercio internacional.

En correspondencia con el problema planteado se formula el objetivo general siguiente: Identificar los factores que inciden en el alto costo del transporte terrestre de carga comercial en la República Dominicana y que afectan la competitividad de los productos dominicanos.

El autor plantea como campo de acción: el área de servicio de transporte de carga de la República Dominicana y su relación con el desarrollo del comercio del país, como influye positiva y negativamente a la competitividad país.

El alcance del trabajo es posible a partir de la siguiente hipótesis: El costo de los combustibles, la condición actual de la infraestructura vial y la forma de operar de los sindicatos de transporte inciden directamente sobre el alto costo del servicio de transporte terrestre de carga en la República Dominicana. Si se regula el funcionamiento de los sindicatos, se revisa la carga impositiva de los combustibles y seguimos trabajando en el desarrollo de nuestra infraestructura vial, entonces deberíamos notar una baja notable en las tarifas de transporte terrestre de carga en la República Dominicana.

Para desarrollar este trabajo se realizó las siguientes tareas: búsqueda de información para caracterizar el objeto de estudio y el campo de acción, análisis histórico del objeto de estudio, determinación de los factores que crean la problemática y recomendaciones de acciones a tomar para contrarrestar dicha problemática.

Los métodos de investigación empleados: esta es una investigación de tipo descriptiva, estaré evaluando la realidad de forma cuantitativa partiendo de la recopilación de datos de la República Dominicana y los países a comparar, con métodos de análisis, consulta y observación.

Esta Monografía cuenta con tres capítulos conteniendo, el primero conteniendo antecedentes, el segundo el análisis comparativo y el tercero las recomendaciones, a continuación, una reseña de cada uno de ellos:

En el capítulo uno habla de la República Dominicana en diferentes ámbitos como por ejemplo su situación actual general, comercio internacional, su infraestructura aérea, portuaria y vial. Esta información nos sirve de base para remontarnos a la realidad del país en el ámbito general y de transporte terrestre.

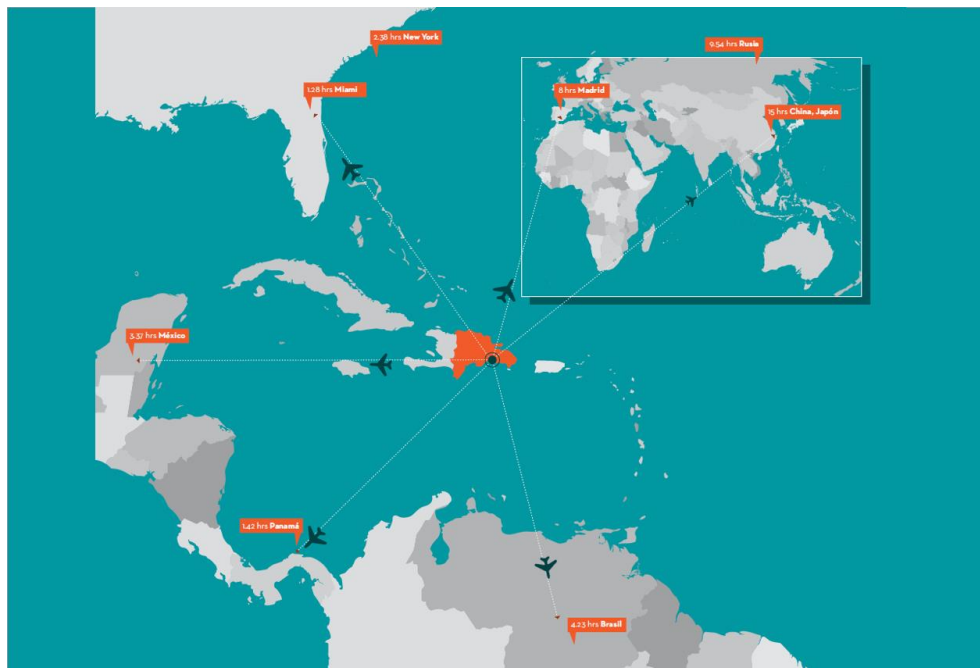
Datos estadísticos de varios países son presentados en forma de comparación a lo largo del capítulo dos, comparaciones de tarifas de venta de transporte terrestre, de precios de venta de combustibles y datos de la infraestructura del país, también se presenta información acerca de FENATRADO que es el sindicato de transporte de la República Dominicana.

CAPÍTULO I

1. Datos Generales de la República Dominicana

La República Dominicana cuenta con una posición geográfica privilegiada ubicada en el Caribe, entre Cuba y Puerto Rico. Limita al norte con el Océano Atlántico, al sur con el Mar Caribe, al este con el Canal de la Mona y al oeste con la República de Haití. Tiene una superficie de 48,442 km² y su capital es Santo Domingo, está constituido por (31) provincias y (1) Distrito Nacional.

Gráfico 1: Posición Geográfica República Dominicana



Fuente: <http://conexotradein.do>

El idioma oficial es el español. La moneda en curso es el peso dominicano. Su forma de gobierno es la República Democrática. Actualmente el Presidente es el

Licenciado Danilo Medina Sánchez y la Vicepresidenta es la Dra. Margarita María Cedeño de Fernández.

La población es de 10,478,756 habitantes a julio 2015. La densidad de población es de aproximadamente 182 habitantes/kms². La tasa de desempleo abierto es de 29.4%. (CEI-RD, 2016)

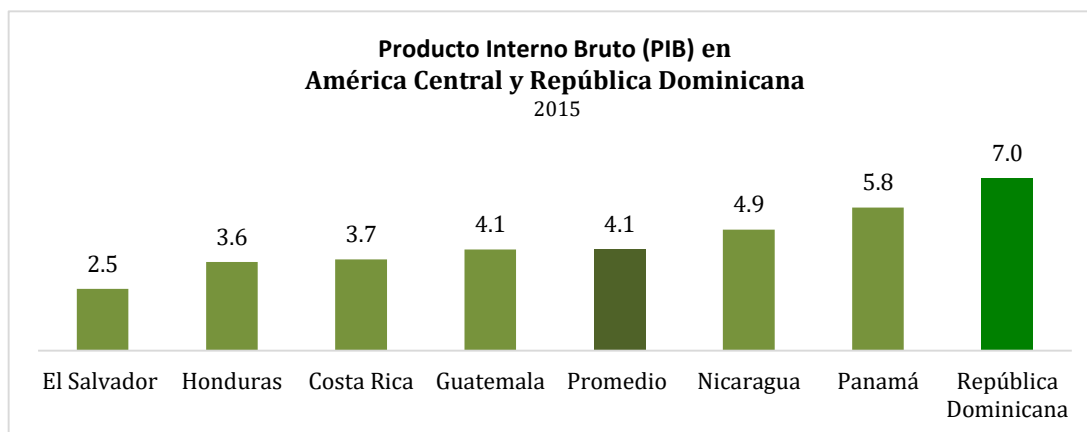
1.1 Principales Ciudades

- Santo Domingo
- Santiago de los Caballeros
- La Romana
- Higüey
- San Cristóbal
- San Francisco de Macorís

2. Economía de la República Dominicana

Según el Informe de la Economía de la República Dominicana del Banco Central, durante el año 2015 la economía dominicana registró un crecimiento de 7.0%, medida a través de la variación del Producto Interno Bruto (PIB) real, ubicándose como líder del crecimiento económico en América Latina por segundo año consecutivo, por encima de Panamá (5.8%), Nicaragua (4.9%), Guatemala (4.1%), Honduras (3.6%), siendo el promedio de la región estimado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) de -0.4% para el pasado año.

Gráfico 2: Producto Interno Bruto (PIB) en América Central y República Dominicana



Fuente: CEPAL

Al examinar el desempeño económico durante el 2015, se destacan las siguientes actividades: Construcción (19.1%), Intermediación Financiera (9.2%), Comercio (8.6%), Enseñanza (8.4%), Transporte y Almacenamiento (6.4%), Hoteles, Bares y Restaurantes (6.3%), Salud (6.5%), Manufactura Local (6.3%), Energía y Agua (6.3%), Zonas Francas (5.1%) y Otros Servicios (4.1%), actividades que explican el 82.7% del crecimiento del período.

Tabla 1: Producto Interno Bruto (PIB)

Producto Interno Bruto (PIB) 2014-2015		
Tasas de Crecimiento (%)		
Actividades	14/13*	15/14*
Agropecuario	4.4	1.4
Explotación de Minas y Canteras	20.3	-10.0
Manufactura Local	5.5	6.3
Manufactura Zonas Francas	4.2	5.1
Construcción	13.8	19.1
Servicios	5.7	6.2
Valor Agregado	7.3	6.6
Impuesto a la producción netos de subsidios	7.8	11.6
Producto Interno Bruto	7.3	7.0

Fuente: Banco Central de la República Dominicana

En este comportamiento es consistente con el dinamismo exhibido por la cartera de préstamos del sistema financiero consolidado, que durante el 2015 canalizó al sector privado RD\$89,162.8 millones adicionales, para un crecimiento de 12.6% en términos anualizados. Entre los segmentos que recibieron mayores recursos se destacan: Comercio, 22.6%; Hoteles, Bares y Restaurantes, 23.8%; Consumo, 19.6%; Adquisición de viviendas, 15.9%; Industrias Manufactureras, 13.3%; y Microempresas, 33.7 por ciento.

En cuanto al PIB por el enfoque del gasto, el crecimiento fue impulsado fundamentalmente por la demanda interna, la cual aportó 9.5 puntos porcentuales del crecimiento interanual de 7.0% registrado en el 2015. Dentro de la misma, se destaca la expansión de 20.4% en la formación bruta de capital fijo y de 5.1% en el consumo final. En cuanto a las exportaciones netas, éstas exhibieron una incidencia negativa de 2.5 puntos porcentuales.

Sobre el mercado laboral, los resultados de la Encuesta Nacional de Fuerza de Trabajo (ENFT) indican que se generaron 155,189 nuevos empleos netos en los doce meses comprendidos entre octubre 2014 y octubre 2015, que sumados a los 235,600 empleos creados entre octubre 2012- octubre 2014 totalizan 390,789 nuevos ocupados durante los 36 meses transcurridos hasta octubre 2015. Vale destacar que aproximadamente el 85% de los empleos creados en este período corresponden al Sector Formal. En cuanto a la tasa de desempleo abierta, la misma pasó de 6.4% en octubre 2014 a 5.9% en el mismo mes de 2015.

La inflación del año 2015, medida a través de la variación anualizada del Índice de Precios al Consumidor (IPC) fue de 2.34%, influenciada en gran medida por la notable caída en los precios internacionales del petróleo, la cual atenuó el aumento registrado en el IPC del grupo Alimentos y Bebidas No Alcohólicas, producto las alzas en los precios de algunos bienes agrícolas de alta ponderación en la canasta familiar, como consecuencia de la sequía experimentada en el país.

En lo referente a la política monetaria, la misma estuvo focalizada en mantener niveles de liquidez consistentes con la meta de inflación de $4.0\% \pm 1.0\%$ establecida en el Programa Monetario para el año 2015. En este tenor, luego de la reducción de 125 puntos básicos en los meses de marzo y mayo, la Tasa de Política Monetaria (TPM) permaneció en 5.00% anual durante el resto del año.

En el sector externo, los resultados preliminares de la balanza de pagos para el período enero- diciembre 2015 muestran que se mantiene la tendencia a la baja desde el año 2010 en el déficit de cuenta corriente como porcentaje del PIB, el cual cerró en 1.9%, por debajo de su promedio histórico y el menor en la última década. Esta reducción se debe principalmente a la baja sustancial en los precios internacionales del petróleo y sus derivados, así como al aumento de 8.7% de los ingresos por turismo y el crecimiento sostenido de los flujos entrantes por concepto de remesas familiares.

Las exportaciones de bienes se contrajeron 3.8%, resultado que obedece en parte a la veda impuesta a 18 productos agrícolas dominicanos ante la presencia en el

país de la mosca del mediterráneo y la decisión de las autoridades haitianas de prohibir el comercio terrestre de 23 productos dominicanos. Asimismo, se registró una reducción en las exportaciones de oro y plata (-20.6% y -40.7%, respectivamente), como consecuencia de inconvenientes técnicos que afectaron la operación a principio y final de año de la mayor planta de explotación de estos minerales en el país. No obstante, vale destacar el desempeño de las exportaciones de zonas francas, las registraron un crecimiento de 4.8 por ciento.

En lo que se refiere a las importaciones totales, éstas registraron una disminución de 2.4% en el 2015, explicada principalmente por la disminución en un 34.9% en el valor importado del petróleo y sus derivados, lo que representó para el país un importante ahorro de divisas de US\$1,353.1 millones en la factura petrolera al compararla con el 2014.

Vale destacar que en 2015 se importaron unos 4.9 millones de barriles de petróleo y derivados adicionales a los del año anterior, por lo que esta caída responde plenamente a la reducción de 41.4% experimentada en el precio de estos productos. En cambio, las importaciones no petroleras, las cuales están estrechamente vinculadas al crecimiento económico, exhibieron un aumento de 7.0 por ciento.

Dentro de la balanza servicios, los ingresos por concepto de turismo alcanzaron los US\$6,117.9 millones, como resultado del incremento en la llegada de 458,482 nuevos visitantes, lo que representa un crecimiento en 8.9% con respecto a las

llegadas registradas en 2014. Asimismo, dentro de la balanza de transferencias corrientes, se verificó un aumento en las remesas familiares recibidas de US\$389.4 millones adicionales a los recibidos en 2014, resultado asociado a la recuperación económica de los Estados Unidos de América, de donde proceden el 71.1% del total de las mismas.

En lo que se refiere a la Inversión Extranjera Directa, ésta ascendió a US\$2,221.5 millones, monto superior en 0.6% respecto a 2014. Es preciso destacar que este indicador es el resultado neto de los nuevos flujos de inversión y la repatriación de utilidades. En ese sentido, los nuevos flujos de inversión experimentaron un crecimiento de 5.9%, concentrados mayormente en los sectores turismo y bienes raíces.

El resultado preliminar de las operaciones del Gobierno Central registró un superávit equivalente a un 0.2% del PIB. Este resultado fue determinado por el aumento de la partida correspondiente a Donaciones debido a la compra que realizó el Gobierno Dominicano a la Petrolera Venezolana PDVSA de la deuda con el programa Petrocaribe con un descuento del 52% de su valor facial.

En cuanto al comportamiento del sector financiero dominicano, el mismo continuó reflejando un buen desempeño durante el año 2015, fundamentado en el crecimiento sostenido de sus activos y pasivos brutos, los cuales presentaron incrementos anuales de 11.3% y 11.4%, respectivamente, así como adecuados niveles de rentabilidad y calidad de la cartera de créditos.

Cabe resaltar que el sector financiero acumuló beneficios netos por RD\$24,252.8 millones, superior en RD\$2,424.4 millones, un 11.1%, a los registrados en igual período de 2014. En cuanto a los principales indicadores del sector, la rentabilidad del patrimonio promedio (ROE), a diciembre de 2015, fue de 16.0%; la rentabilidad del activo promedio (ROA) fue de 1.9%; y el coeficiente de intermediación financiera del sector, calculado como la relación entre la cartera de créditos bruta total y las captaciones totales del público, registró un nivel de 79.9%, superior en 3.4 puntos porcentuales al alcanzado en igual fecha de 2014, que fue de 76.5 por ciento. (Banco Central de la República Dominicana, 2016)

3. Comercio Exterior

Según las cifras preliminares presentadas por la Oficina Nacional de Estadísticas, en el 2015 la República Dominicana exportó USD8, 384.11 MM. Estas exportaciones estuvieron concentradas en un 61.2% en las zonas francas (USD\$5,129.7 MM), mientras que el restante 38.8% representaron las exportaciones nacionales (USD3, 254.3 MM).

3.1 Principales productos exportados, excluyendo Zonas Francas

- Oro, USD 1, 260.6 MM, el 39.6% del total.
- Bananas o plátanos, frescos o secos, USD228.7 MM, un 7.2%.
- Cacao en grano, entero o partido, crudo o tostado, USD118.4 MM, equivalente al 3.7%.

- Azúcar de caña o remolacha, USD93.3 MM representaron el 2.9%.

Estos cuatro rubros constituyeron más del 50% de las exportaciones nacionales, lo que evidencia que las exportaciones de productos en el régimen nacional dependen mayoritariamente de la producción agroindustrial y de la minería.

3.2 Principales productos exportados desde Zonas Francas

- Instrumentos y aparatos de medicina, cirugía, el USD 922.9 MM equivalente al 18.0%.
- Cigarros, USD609.1 MM, representando un 11.9%.
- Aparatos para corte, seccionamiento, USD401.8 MM, un 7.8%.
- T-shirts y camisetas interiores de punto, USD376.9 MM, el 7.3% del total.

El 53.6% de las exportaciones estuvieron destinadas a los Estados Unidos de América, nación que se ha mantenido como el principal socio comercial de la República Dominicana para los productos de exportación; luego se encuentra Haití representando el 12.1%. Canadá absorbe el 8.4%, e India el 6.7%.

Se observó en las exportaciones del 2015 una gran concentración por países; según las cifras cuatro (4) de las 148 naciones que tuvieron como destino las mercancías del país, acumularon el 80.8% del total exportado.

En el 2015 gastó en importación de productos USD 17, 347.82 MM, esto significó una reducción de un 2.3% (USD404.8 MM) respecto al 2014, mismo año en que las importaciones mostraron un crecimiento del 3.7%. El 77.7% del total de bienes importados se destinó al consumo nacional.

La reducción en las importaciones totales en gran medida está justificada por la reducción en un 33,6% (aproximadamente unos USD 1,362.6 MM) de inversión en combustibles y aceites minerales, y productos de su destilación; como consecuencia de la baja de esos costos en los precios internacionales de algunos de estos productos.

3.3 Principales productos importados

- Los aceites de petróleo o de mineral bituminoso (petróleo crudo o reconstituido). A pesar de disminuirse su valor importado en un 16.8 %, respecto al año 2014, continuó siendo el principal rubro importado.
- Los automóviles de uso personal, con un monto de USD759.2 MM, representaron el 4.4% del total importado.
- Los medicamentos con un 2.6% (USD456.7 MM) de participación, registrando una reducción de 26.6% respecto al 2014.
- El gas de petróleo y demás hidrocarburos gaseosos, que representaron el 2.3% del total, con USD395.4 MM.

En el año 2015 Estados Unidos continuó siendo el mayor proveedor del país: un 41.3% (USD7, 157.5 MM); sin embargo, se registró una reducción del 1.6% respecto al año 2014. Mientras que China registró el 13.4% (USD 2,321.9 MM) del total importado provino de esta nación, mostrando un incremento en su participación de 1.8 puntos porcentuales. Por su parte México importó el 4.7% (USD805.2 MM), una reducción de 1.3% puntos porcentuales. Por último, cabe destacar el crecimiento de las importaciones provenientes de Brasil, totalizando USD554.94 MM, un crecimiento de 57.1% respecto al 2014. (Tactuk P., 2016)

4. Infraestructura República Dominicana

A continuación, se desglosa a detalle la infraestructura aérea, portuaria y terrestre de la República Dominicana, partiendo de informaciones compartidas por el Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana;

4.1 Infraestructura Aérea

La República Dominicana cuenta con un total de ocho (8) aeropuertos que proveen un servicio continuo a todas partes del mundo.

4.1.1 Aeropuerto Internacional de las Américas (AILA)

El Aeropuerto Internacional de Las Américas (AILA) está ubicado en La Caleta, aproximadamente a unos 20 minutos de la Ciudad de Santo Domingo y prácticamente al lado del Puerto de Caucedo.

Es la principal terminal aérea de la República Dominicana y ocupa el primer lugar en el flujo de pasajeros regulares del país. Dispone de 73,282 metros de construcción distribuidos en tres niveles y un sótano; una pista de 3,354 metros de largo x 75 metros de ancho y 10 puentes de embarque que facilitan 140 movimientos diarios de aeronaves procedentes de diferentes países de Europa, Norte, Sur y Centroamérica e islas del Caribe.

Cuenta, además, con área de carga, almacén, estación de bomberos, hangares, estacionamiento con capacidad para 1,285 vehículos, área de rent cars, counters y oficinas para líneas aéreas, Salón de Embajadores y Salón VIP, y oficinas de organismos del Estado.

Posee otras facilidades y servicios: mostradores de información, pantallas de información de vuelos, 54 counters para 108 posiciones, sistema cute para aerolíneas, servicios bancarios, cajeros automáticos, servicios de cambio de divisas, estaciones de internet, salas vip, servicios de telefonía pública, servicios de protección de equipaje, restaurantes y locales de comida rápida, baños familiares y para minusválidos.

4.1.2 Aeropuerto Internacional del Cibao

El Aeropuerto Internacional del Cibao es el tercer aeropuerto de la República Dominicana en cuanto a tráfico de pasajeros, ubicado en Santiago de los Caballeros en la región del Cibao, la más próspera del país. Tiene una moderna

terminal con algunas de las más avanzadas facilidades aeroportuarias. Mayormente sirve a los dominicanos que viven en los Estados Unidos, Panamá e islas caribeñas como Cuba, Islas Turcos & Caicos y Puerto Rico.

El Aeropuerto Internacional del Cibao es una empresa del sector transporte, organizada para funcionar como Sociedad Anónima, que se rige por el Decreto No. 185-000, que autoriza sus operaciones y los convenios internacionales de aviación. Fue fundado el 16 de enero del año 2000.

4.1.3 Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón

El Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón está localizado entre Puerto Plata y Sosúa, en la Costa Norte de la República Dominicana.

Construido en 1971 con el propósito de impulsar el turismo de la región Norte, cuenta con una pista de 3,081 metros de largo x 46 metros de ancho, con capacidad de recibir aeronaves de cuerpo ancho, incluyendo B-747 y A-340. La terminal de pasajeros tiene 27,075 metros cuadrados, con capacidad para manejar 1,200 pasajeros por hora.

Ofrece los siguientes servicios y facilidades: 2 salones VIP, pantallas de información de vuelos, servicios de telefonía pública, servicios de protección de equipaje, tiendas de venta al detalle, tiendas de zona franca, restaurantes y comida rápida, carritos gratuitos para equipaje, transporte terrestre, cajeros

automáticos, servicios de cambio de divisas, sistema cuate para aerolíneas y oficina postal.

4.1.4 Aeropuerto Internacional Presidente Juan Bosch, Samaná

Con la intención de impulsar la actividad turística de la región Noreste del país, fue cimentado el Aeropuerto Internacional Presidente Juan Bosch, ubicado en la comunidad El Catey, en la provincia de Samaná.

Esta terminal aeroportuaria empezó sus operaciones el 01 de noviembre de 2006 recibiendo vuelos internacionales semanales provenientes de importantes ciudades de Europa y América del Norte.

Tiene una pista de 3,000 metros de largo x 45 de ancho y una rampa de 45,000 metros cuadrados que permite el estacionamiento de 4 aeronaves de cuerpo ancho simultáneamente.

La terminal cuenta con 10,000 metros cuadrados repartidos en un primer y segundo nivel que permiten operar adecuadamente la salida y entrada de un promedio de 600 pasajeros en hora pico, y un estacionamiento de 6,760 metros cuadrados para vehículos y autobuses.

Las facilidades que posee son las siguientes: pantallas de información de vuelos, servicios de telefonía pública, tiendas de zona franca, restaurante, carritos gratuitos para equipaje, transporte terrestre, servicios de cambio de divisas.

4.1.5 Aeropuerto Internacional La Isabela, Dr. Joaquín Balaguer (DJB), Santo Domingo Norte.

Fue construido con el propósito de sustituir el antiguo Aeropuerto de Herrera. Inició sus operaciones el 23 de febrero del 2006.

Esta terminal aeroportuaria maneja actualmente alrededor de 65 operaciones diarias de vuelos comerciales y privados. Cuenta con una pista de 1,680 metros de largo x 30 metros de ancho. Posee 2 taxiways y una rampa de estacionamiento de 21,600 mts² de área, donde se pueden estacionar simultáneamente 4 aviones ATR-72.

Posee también área de hangares, edificio de terminal con 5,425 metros cuadrados distribuidos en dos niveles con capacidad para manejar 360 pasajeros en hora pico, estacionamiento para 264 vehículos y 10 autobuses, torre de control, cuartel de bomberos, edificio de servicios donde están ubicadas las oficinas del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), la Dirección General de Aduanas (DGA), Dirección General de Migración (DGM), Policía Nacional (PN), Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), Policía Turística (POLITUR) y dispensario médico y el edificio que aloja al Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESA).

La torre de control de 36 metros de altura cuenta con un moderno sistema de seguridad aeronáutica con luces de aproximación y de pista, comunicación VHF, y

un sistema eléctrico exclusivo con subestación modular y transferencia, provisto con energía de emergencia exclusiva para la torre de control y las luces de pista.

4.1.6 Aeropuerto Arroyo Barril, Samaná

Utilizado para la operación de vuelos domésticos. La terminal de pasajeros tiene 3,069.5 metros cuadrados de extensión y un parqueo general para vehículos de 1,972 metros cuadrados. Cuenta con una pista de 1,160 metros de largo x 23 metros de ancho, un taxi de 125 metros x 18 metros y una plataforma de 130 metros x 105 metros.

4.1.7 Aeropuerto de Punta Cana

El aeropuerto de Punta Cana está ubicado en la costa oriental de la República Dominicana. Elaborado con un estilo de construcción tradicional. Las terminales cuentan con techos en hojas de palmera y, según estadísticas oficiales, es el aeropuerto con más tráfico aéreo en todo el Caribe y Centroamérica, seguido del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín en Puerto Rico. Actualmente está en ejecución un gran plan de expansión, el cual incluye la adición de una segunda pista abierta. Cabe destacar que el Aeropuerto de Punta Cana es el primer aeropuerto privado internacional a nivel mundial.

4.1.8 Aeropuerto Internacional María Montéz, Barahona

El Aeropuerto Internacional María Montéz está ubicado frente a las costas de la península de Barahona. Cuenta con una terminal de 2,565 metros cuadrados y una pista de 3,000 metros de largo x 45 metros de ancho, con capacidad para recibir aeronaves de cuerpo ancho.

Es la puerta de entrada a la preciosa zona ecoturística del Suroeste del país, con una variedad de atractivos, entre ellos: Lago Enriquillo, el mayor de las Antillas; los baños térmicos de Las Marías, excelentes playas de surf y montañas espectaculares.

4.2 Infraestructura Portuaria

La República Dominicana por su condición de isla, y posición geográfica, en el centro de El Caribe, posee una situación favorecida para el desarrollo de un sistema portuario óptimo.

Se estima que aproximadamente el 96% de todo lo que se mueve a nivel del comercio internacional y local, se hace por vía marítima, gracias a los puertos con los que cuenta el país, distribuidos de manera estratégica en importantes provincias.

El Sistema Portuario Nacional (SPN) está conformado por (12) circuitos portuarios principales, de los cuales (6) están bajo la gestión y operación directa del Estado,

a través de la Autoridad Portuaria Dominicana; (5) operan bajo la modalidad de la concesión, y (1) es de carácter privado. El SPN incluye también terminales especializadas y sistemas de boyas.

Los puertos están dispuestos en localidades de las zonas Norte, Este y Sur, en las provincias: Santo Domingo, San Cristóbal, Azua, La Romana, Barahona, Montecristi, Samaná, Puerto Plata, San Pedro de Macorís y Pedernales.

Las características particulares de cada uno de los puertos han contribuido a que el país cuente con una oferta de terminales de donde entra y sale una gran diversidad de mercancías, y se ofrezcan importantes servicios.

4.2.1 Puerto Rio Haina (Haina International Terminals – HIT)

Ubicado en la desembocadura del río Haina, al oeste del municipio de Haina, en la provincia San Cristóbal. Está conformado por dos terminales, ubicadas a ambos lados del río, denominadas: Haina Oriental y Haina Occidental.

4.2.2 Puerto de Santo Domingo

Ubicado en la costa sur central, en la desembocadura del río Ozama. Está situado solo a pasos de la atractiva e histórica Ciudad Colonial, Patrimonio de la Humanidad. Posee dos terminales turísticas concebidas para la recepción de cruceros: Don Diego y Sans Souci.

4.2.3 Puerto de Boca Chica

Ubicado en la zona este en la provincia de Santo Domingo. Uno de los menos utilizados.

4.2.4 Puerto Multimodal Caucedo

Localizado en el municipio de Boca Chica, exactamente en Punta Caucedo, zona este de la provincia de Santo Domingo. Es administrado por el grupo Internacional DP World. Se trata de una terminal marítima y zona franca. Inició sus operaciones en diciembre del 2003.

4.2.5 Puerto de San Pedro de Macorís

Este puerto está ubicado en la desembocadura del Río Higuamo, en la zona sureste del país en la provincia San Pedro de Macorís.

4.2.6 Puerto de Manzanillo

Localizado en la zona noroeste en la provincia Montecristi. Administrado por la empresa Corporación Portuaria del Atlántico. Este puerto fue construido en los años cincuenta. Desde aquí, se importa carga a granel seca y sus operaciones se basan principalmente en la exportación de contenedores refrigerados, especialmente bananos.

Los puertos restantes son los de: Puerto Plata, Samaná, Azua, Barahona, La Romana y Pedernales. Los puertos y terminales son de vital importancia en el comercio exterior de las economías.

Según un informe de la Oficina Nacional de Estadística (ONE), los mayores embarques para exportar mercancías a nivel de volumen se registraron en el puerto de Pedernales, conocido por sus grandes embarcaciones de materiales de construcción-, con 1.9 millones de toneladas y un 36.55% del total.

A esta terminal le sigue el Multimodal Caucedo, caracterizado por ser un puerto de trasbordo con 852,424 toneladas (el 16.09%). Desde Haina Oriental, San Pedro de Macorís y La Romana, en el Este del país, se exportaron el 12.96%, 11.17% y el 5.55% respectivamente, destacando las exportaciones de azúcar.

Con relación a las importaciones realizadas por los puertos dominicanos en el 2014, de los 15.8 millones de toneladas descargadas, Haina Occidental fue el puerto más ocupado, con 5.2 millones de toneladas (32.83%) del total, incluyendo la mayoría de los combustibles importados.

En este orden, le siguen Haina Oriental, con 3.2 millones de toneladas (20.17%); Multimodal Caucedo, 2.4 millones de toneladas (15.45%); San Pedro de Macorís, 1.3 millones de toneladas (8.57%); Puerto Plata, 1 millón de toneladas (6.30%);

Boca Chica 920,999 toneladas (5.79%), y Santo Domingo con 521,798 toneladas (3.28%). El resto de los puertos descargaron el 7.61%.¹

4.3 Infraestructura Terrestre

La red de infraestructuras de transporte terrestre de carga está conformada principalmente por la red carretera. Existe también una red ferroviaria utilizada exclusivamente para el transporte de caña de azúcar entre los cultivos y un ingenio situado en el Puerto de La Romana, al Este de la costa Sur del país.

Gráfico 3: Principales Flujos de Carga en República Dominicana



Fuente: Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga

El transporte terrestre se orienta al transporte interno entre puntos de producción o cosecha y/o clientes y los puertos y/o aeropuertos (o viceversa), y las exportaciones a Haití, que comparte frontera con la República Dominicana.

5. Tipo de Transporte

En relación al tipo de transporte utilizado para el movimiento de carga exportada, se registra que el 60% del total de las exportaciones tuvo lugar por vía marítima. El valor exportado fue de US\$5,161.96 millones. Cabe señalar que la República Dominicana cuenta con un total de (12) puertos marítimos.

La vía aérea como tipo de transporte ocupa el segundo lugar y representa el 29.33% del total exportado desde la República Dominicana en el 2014. El valor exportado por dicha vía fue de US\$2,520.73 millones y registra un incremento de 27.56%.

Las exportaciones por vía terrestre se encuentran en tercer lugar, las mismas corresponden al 10.62% del valor exportado en el 2014, ascendente a US\$912.42 millones con un crecimiento de 3.42% en comparación con el 2013. Esta vía es utilizada para productos con destino el mercado haitiano, único país hacia donde la República Dominicana exporta vía terrestre. (Tactuk P., 2016)

6. Situación Actual Comercio Internacional en Centroamérica

El comercio en Centroamérica se ha intensificado considerablemente en la última década, en gran parte como resultado del esfuerzo por reducir los aranceles al interior de la región, pero también debido a las mejoras en el acceso a los mercados generadas por la entrada en vigor de importantes tratados de libre comercio. Sin embargo, este crecimiento no ha sido tan contundente desde la perspectiva mundial y es evidente que los logros obtenidos mediante los acuerdos comerciales se han visto limitados por barreras en los costos de logística. (Cunha B. Y Jaramillo F., 2013)

Uno de los grandes desafíos para un crecimiento sostenido e inclusivo en América Latina reside en el fortalecimiento de las capacidades logísticas de la región. Un mejor desempeño logístico, es decir, una mayor eficiencia en el transporte de los bienes desde su lugar de producción hasta el consumidor final, impulsaría el comercio nacional e internacional al mejorar la conectividad, disminuir los costes de transacción y permitir una mayor integración al comercio internacional. Todo ello podría permitir un aumento de las exportaciones, una mayor diversificación de los productos y los socios comerciales.

A pesar de los avances registrados en los últimos años, América Latina continúa presentando rezagos importantes en el desempeño logístico en comparación con

los países OCDE y otras economías emergentes. La falta de un marco regulatorio adecuado para el proceso de producción, transporte, almacenamiento y distribución compromete el potencial de crecimiento y competitividad de la región.

Una de las consecuencias principales de la falta de políticas de infraestructura y una red de comunicaciones y transporte eficiente es el bajo nivel de integración: solo 27% del comercio es interregional, en comparación con la Unión Europea y Asia, 63% y 52% respectivamente. Se calcula que una disminución de un 10% en los costes logísticos incrementaría las importaciones bilaterales de América Latina y el Caribe en un 45% y las importaciones intrarregionales en un 60%.

La brecha logística en la región se debe principalmente a áreas de política pública, en particular, en infraestructuras, políticas de aduanas y servicios logísticos. La falta de infraestructura en América Latina afecta el desarrollo comercial. El mayor rezago en infraestructura se observa en el sector de transporte, principalmente en carreteras, manteniendo estándares por debajo de los países de ingreso medio.

La inadecuada selección del transporte modal en América Latina incrementa los costos logísticos y reduce la competitividad e inserción internacional. La alta preferencia por el transporte de carretera frente a otros modos afecta la complementariedad entre modos de transporte en la región. (Melguizo A., 2014)

Los costos de transporte y logística generan grandes cuellos de botella estructurales para la competitividad comercial en Centroamérica. En estudios regionales sobre la incidencia de los costos de logística en el precio final de los productos se demuestra que estos costos constituyen una barrera mayor para el comercio que los aranceles a la importación.

Mientras que los aranceles de las importaciones de alimentos se ubican entre el 3% y el 12% del valor del producto, los costos de transporte y logística, calculados únicamente en función de los componentes de traslado internacional marítimo y terrestre, pueden ascender a más del 20% del valor franco a bordo de la mercadería.

Además, estos costos parecen estar limitando el acceso de los pequeños productores a las oportunidades del comercio, agravando las inequidades existentes en la región. Esto se debe a que los resultados de análisis detallados de la cadena de suministro indican que los costos de transporte y logística constituyen una carga mayor para las empresas pequeñas.

Desde 2010, el Banco Mundial ha patrocinado una serie de estudios dirigidos a comprender las principales barreras logísticas, calcular los costos conexos y determinar esferas en las que se pueden aplicar medidas de política. Una

conclusión clave que se extrae de varios de los estudios es que los elevados costos de transporte interno y los cuellos de botella en los cruces de frontera terrestres constituyen los principales obstáculos al comercio.

La falta de caminos secundarios pavimentados de buena calidad, especialmente para conectar las unidades de producción agrícola con las ciudades, entorpece el comercio intrarregional pese a las condiciones moderadamente satisfactorias de las principales arterias viales.

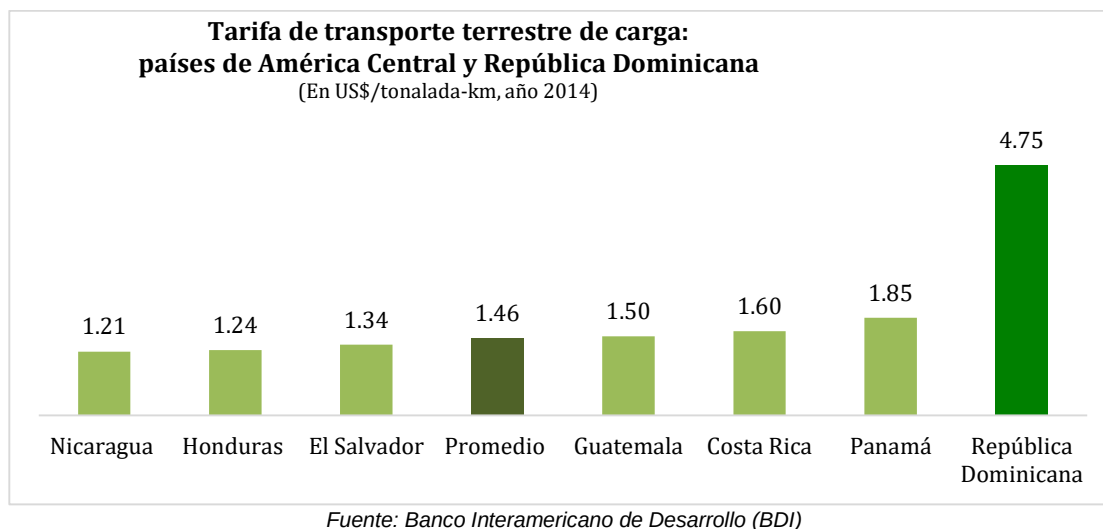
Los servicios de transporte en camiones también son costosos en comparación internacional, debido en parte a los retornos sin carga y el alto costo del combustible. (Cunha B. Y Jaramillo F., 2013)

CAPÍTULO II

7. Tarifa Transporte de Carga Terrestre en América Latina

La República Dominicana, de acuerdo al Anuario Estadístico de Transporte de Carga y Logística del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), registra la tarifa de transporte de carga terrestre más alta (US\$4.75/km) más de tres veces superior a la media de Centroamérica que fluctúa entre US\$1.21 y US\$1.85/km.

Gráfico 4: Tarifa de transporte terrestre de carga en América Central y Rep. Dom.



Esto se traduce en una disminución de la competitividad de las empresas locales frente a los competidores de la región, debido a que deben trasladar los altos costos de transporte a sus productos. Entre los factores que se atribuyen al alto coste de las tarifas de carga terrestre de la República Dominicana, se destacan los sindicatos de transporte, el alto costo de los combustibles y las condiciones actuales de la infraestructura vial. A continuación, se analizan cada una estas variables por separado.

7.1 Objetivo 1: Investigar el impacto de la existencia de sindicatos de transporte sobre el costo del transporte terrestre de carga comercial.

A mediados del 2016 en la República Dominicana, según cifras oficiales compartidas por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Ministerio de Planificación y Desarrollo de República Dominicana (MEPYD), aproximadamente el 80% de los servicios de transporte terrestre de carga era prestado por transportistas miembros de la Federación Nacional de Transporte Dominicanos (FENATRADO).

A pesar del alto volumen de operaciones que maneja, la Asociación de Industrias de República Dominicana (AIRD) y la Asociación de Empresas Industriales de Herrera (AEIH), denuncian que la Federación también dificulta y en ocasiones incluso impide la entrada de nuevos operadores de carga. La organización sindical antes mencionada, cuenta con representación en todo el territorio nacional, a través de los 98 sindicatos de transporte que la componen.

El Consejo Nacional de la Empresa Privada (CONEP) denuncia que las prácticas implementadas por FENATRADO, van en detrimento de una serie de principios constitucionales dominicanos, como lo son la libertad de empresa, libertad de tránsito e incluso violan la legislación anti monopolio existente en el país.

A continuación, se cita parte de estas prácticas;

- **Fijación de las condiciones de prestación del servicio, principalmente las tarifas de transporte.** A pesar de que el Ministerio de Industria y Comercio es el órgano institucional designado para establecer las tarifas del transporte de carga por la vía terrestre.
- **Fijación de cuotas de carga.** Las empresas generadoras de carga para importación y/o exportación reclaman la obligatoriedad de tener que transportar al menos el 50% del volumen de carga que generan, contratando los servicios de FENATRADO.
- **Centralizan la demanda de servicios de transporte de carga.** En apoyo al punto anterior, la contratación de estos servicios se realiza a través de los sindicatos afiliados a FENATRADO, permitiéndoles así controlar el volumen que manejan las distintas empresas y entidades generadoras de carga.
- **Mecanismos de presión.** FENATRADO ha demostrado su capacidad para enfrentar de manera contundente sus sindicatos frente al Estado Dominicano y el sector empresarial, de cara a proteger los intereses de la organización. Esto lo logra a través de manifestaciones, paros de transporte parciales o nacionales, entre otros.

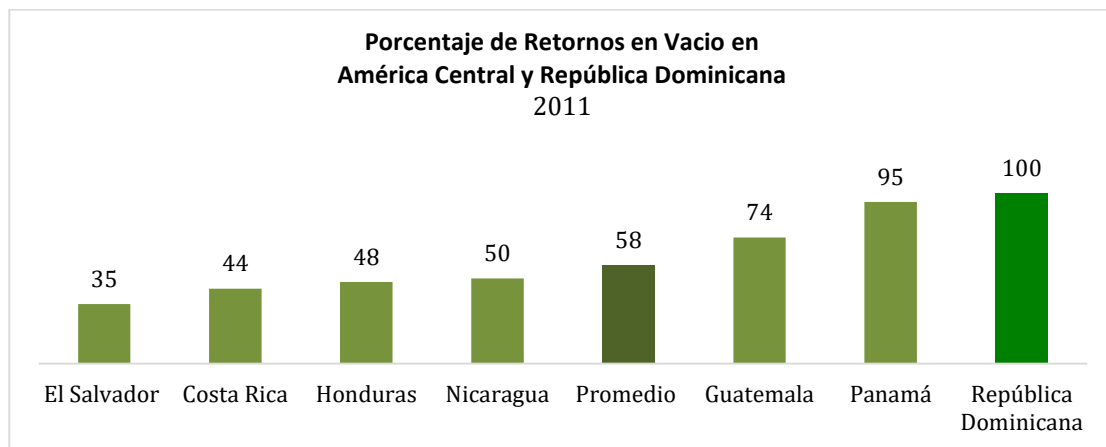
Ejemplo de esto, fue el paro que acaparó la atención pública el pasado 06 de diciembre 2016, y que fue convocado por uno de sus dirigentes mediante una nota de voz de teléfono móvil, en la que aseguraba; *“Ellos van a sentir el poder de los sindicatos, el país estará paralizado, todos los camiones de carga, guaguas y vehículos públicos se pararán en la derecha sin obstaculizar el tránsito y no se trabajará hasta nuevo aviso. Quien viole esa regla de FENATRADO será sancionado durante 6 meses”*

Incluso más preocupante aún, es el impacto que tiene estas denunciadas prácticas monopólicas en el costo de transporte terrestre. Según la Asociación de Industrias de la República Dominicana (AIRD), han analizado que el costo puede llegar a incrementar en hasta un 30% al contratar los servicios de transporte de carga con un miembro de FENATRADO en vez de hacerlo vía una compañía de transporte privado.

A esto se unen las declaraciones de la Federación de Asociaciones Industriales (FAI), de que República Dominicana tiene el transporte de carga de mayor coste local que cualquiera de sus competidores en la región. Razón por la cual el Banco Mundial en 2016, recomendó a las empresas y entidades gubernamentales involucradas, a unir esfuerzos para reducir los costos por concepto de transporte de carga de cara a aumentar la competitividad del país.

Otra de las mayores ineficiencias del sistema actual, propio del dominio de FENATRADO y que impacta negativamente en las tarifas de transporte, son los retornos en vacío. En el año 2011, el 100% de los movimientos de transporte carretero registraron retornos en vacío, porcentaje mayor que el del resto de países de América Central. Esta situación se refleja en los costos ya que los transportistas deben compensarla para evitar pérdidas operativas.

Gráfico 5: Porcentaje de Retornos en Vacío en América Central y República Dominicana



Fuente: Estudio de Logística de Cargas de Mesoamérica

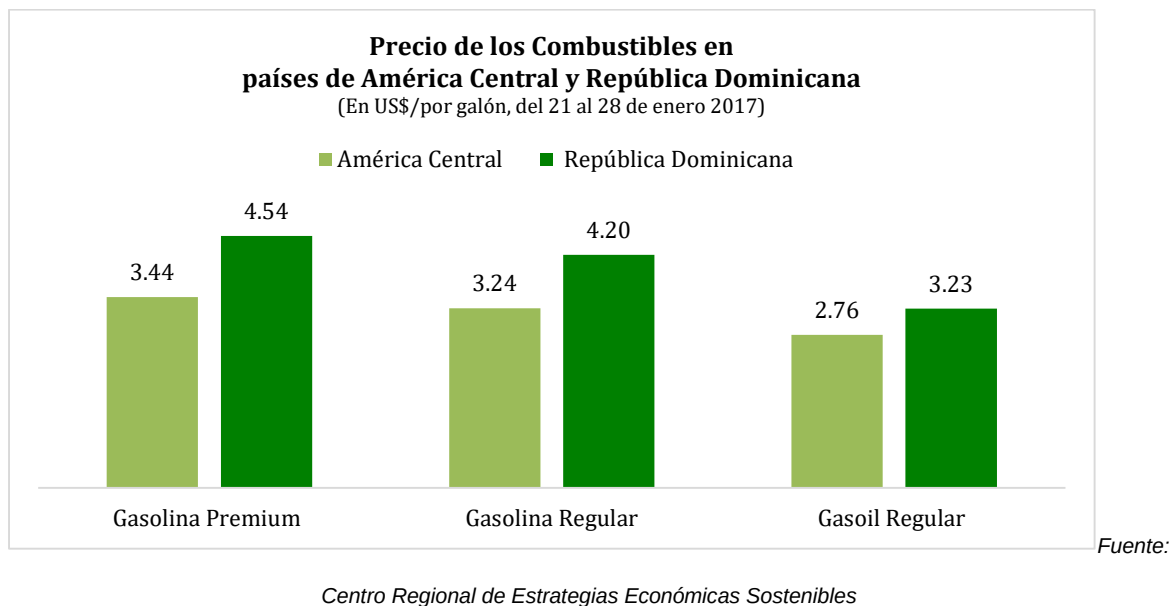
Partiendo de todos los puntos presentados, queda evidenciado que la forma actual de operar de los sindicatos de transportes en la República Dominicana, impacta negativamente la competitividad de los productos comercializados por empresas locales tanto a nivel nacional como internacional. Asimismo, se convierte en una desventaja para atraer inversión extranjera al país, pues aumenta los costos del transporte y agrega complejidad a las operaciones logísticas de las empresas que movilizan carga. Y en última instancia perjudica

directamente a los consumidores finales pues lo perciben reflejado en los precios de los artículos y bienes que adquieren.

7.2 Objetivo 2: Identificar la incidencia que tiene el alto precio de los combustibles sobre el costo del transporte terrestre de carga comercial.

En la República Dominicana, los precios de las gasolinas y el gasoil son superiores al precio promedio de América Central. Respecto al precio promedio en América Central, el precio de la gasolina Premium en República Dominicana es un 31.8% mayor, en la gasolina regular un 29.7% superior y en el gasoil regular un 16.9% más.

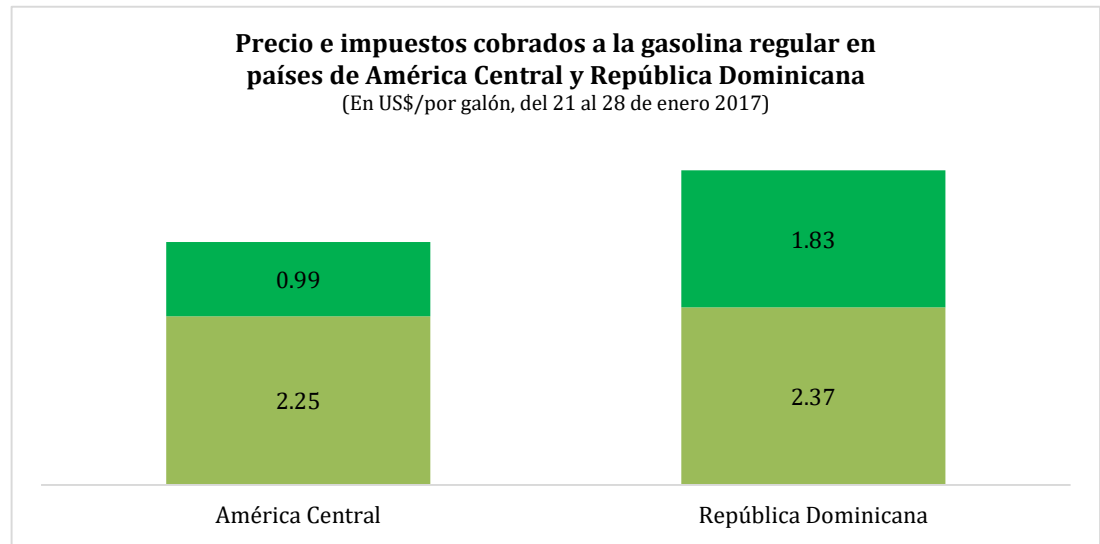
Gráfico 6: Precio de los Combustibles en América Central y República Dominicana



La diferencia entre estos precios se explica, principalmente, por los altos impuestos cobrados en la República Dominicana a todos los combustibles en sentido general. Estos impuestos representan, en promedio, el 35.5% del precio de venta de las gasolinas en República Dominicana.

Estos impuestos representan el 43.6% del precio de venta de la gasolina regular en República Dominicana, mientras que el América Central, en promedio, son el 30.6% del precio, siendo los impuestos de República Dominicana 84.8% mayores a los de América Central.

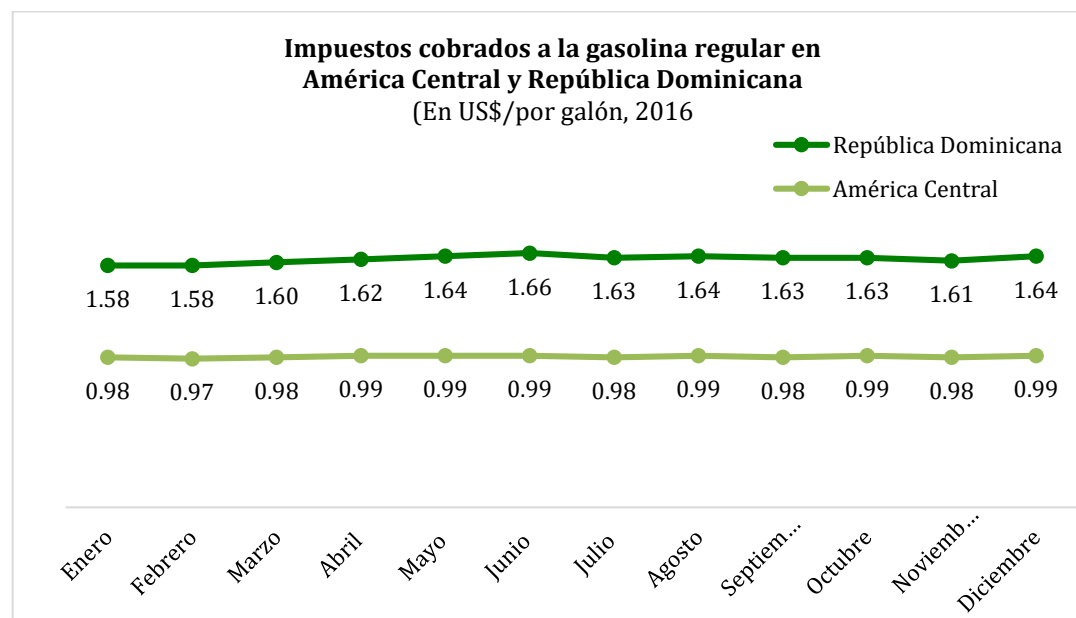
Gráfico 7: Precio e impuestos cobrados a la gasolina regular en América Central y Rep. Dom.



Fuente: Centro Regional de Estrategias Económicas Sostenibles

A pesar de que, en el escenario antes mostrado, se hace referencia a los precios e impuestos de finales de febrero 2017. En el grafico que se muestra a continuación se puede observar, que los impuestos cobrados durante el 2016 representaron el 42.3% del precio de venta de la gasolina regular en República Dominicana, mientras que el América Central representaron el 33.5% del precio, en promedio. Los impuestos de República Dominicana fueron 64.8% mayores a los de América Central a lo largo del 2016.

Gráfico 8: Impuestos cobrados a la gasolina regular en América Central y Rep. Dom.

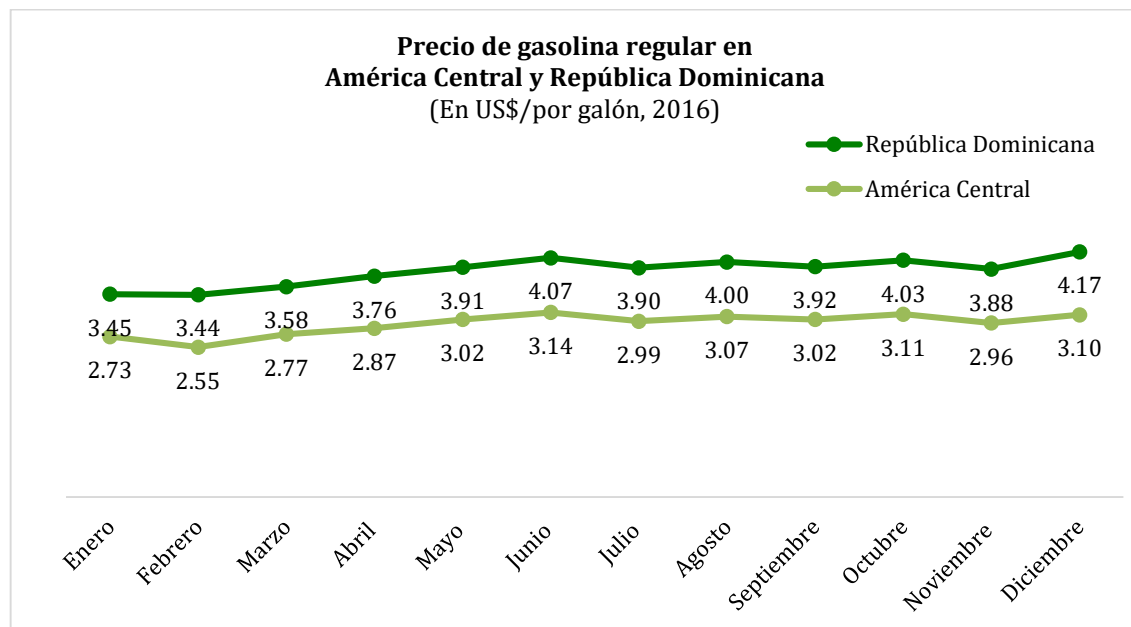


Fuente: Centro Regional de Estrategias Económicas Sostenibles

Asimismo, el precio de la gasolina regular, tanto en República Dominicana como en el promedio de América Central, mantuvo una tendencia a aumentar a lo largo del año 2016.

Para diciembre de dicho año, el precio en República Dominicana aumentó en 21.0% en comparación al monto registrado en enero, mientras que el precio en América Central aumentó en 13.7%. (CREES, 2017)

Gráfico 9: Precio de gasolina regular en América Central y República Dominicana



Fuente: Centro Regional de Estrategias Económicas Sostenibles

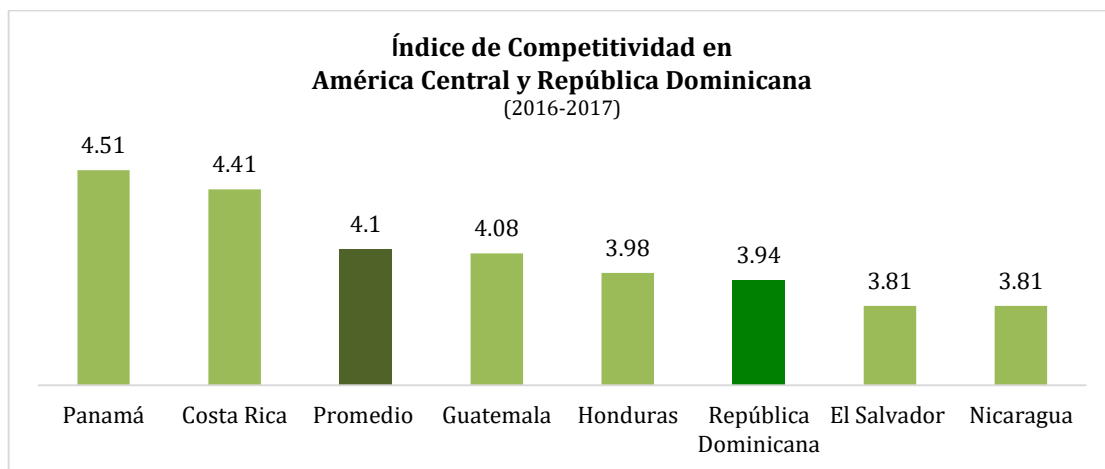
Esta carga impositiva, figura entre las razones que justifican las altas tarifas de transporte de carga terrestre, según la Federación Nacional de Transportes Dominicanos (FENATRADO), organización que regula el 80% de estas operaciones en la República Dominicana y fija sus precios.

Ejemplo de esto fue evidente durante el 2014. Cuando a pesar de una reducción del precio del petróleo, estimada en un 55% desde junio del 2014, los servicios de transporte solo se redujeron en 5% durante el mismo período.

7.3 Objetivo 3: Investigar el impacto de la infraestructura vial sobre el costo del transporte terrestre de carga comercial.

La República Dominicana, ocupa el lugar número 92 de 144 países en el Índice de Competitividad, de acuerdo al Reporte Global de Competitividad 2016-2017. Obteniendo una calificación de 3.94 en escala de 1 (poco competitivo) a 7 (muy competitivo), posicionándose así por debajo de la media de los países de América Central (4.10), únicamente superando las economías de El Salvador y Nicaragua respectivamente.

Gráfico 10: Índice de Competitividad Global América Central y República Dominicana



Fuente: Foro Económico Mundial

Éste índice evalúa los países tomando como referencias 12 pilares que influyen en el nivel de productividad de una nación. Estos pilares a su vez, se unifican bajo tres grandes categorías; Requerimientos básicos, Potenciadores de eficiencia e Innovación. Ver tabla anexa.

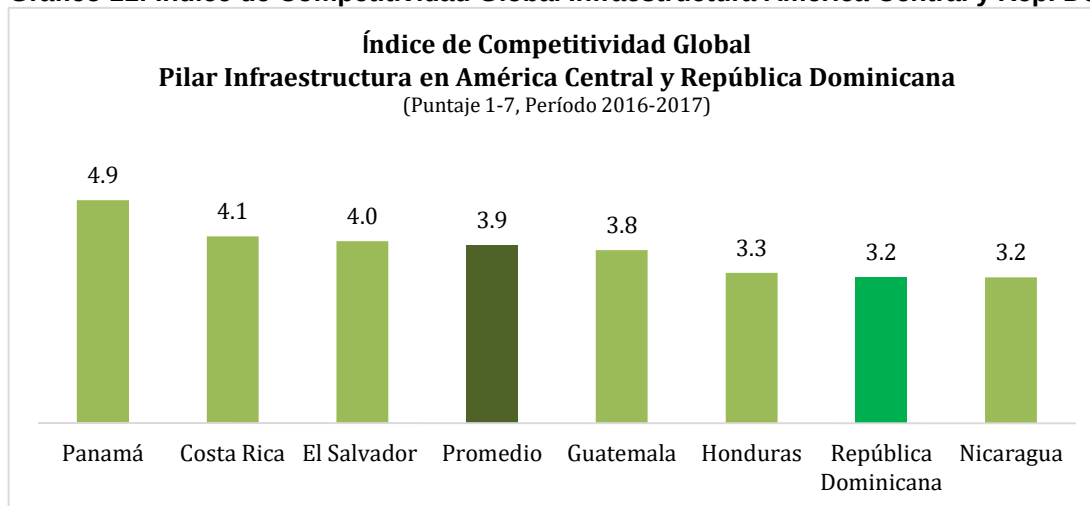
Tabla 2: Índice de Competitividad Global – Caso República Dominicana

Índice de Competitividad Caso República Dominicana		2015-2016		2015-2017		% Variación 2017 vs 2016
Puntuación Global		Posición	Puntaje	Posición	Puntaje	
Requerimientos Básicos		100	4.09	95	4.22	3.2%
Pilar 1	Instituciones	118	3.27	123	3.19	-2.4%
Pilar 2	Infraestructura	100	3.21	101	3.22	0.3%
Pilar 3	Ambiente macroeconómico	57	4.85	26	5.54	14.2%
Pilar 4	Salud y educación primaria	104	5.04	108	4.93	-2.2%
Potenciadores de Eficiencia		92	3.76	92	3.83	1.9%
Pilar 5	Educación superior y capacitación	96	3.8	95	3.94	3.7%
Pilar 6	Eficiencia del mercado de bienes	97	4.09	106	4.00	-2.2%
Pilar 7	Eficiencia del mercado laboral	108	3.81	109	3.79	-0.5%
Pilar 8	Desarrollo del mercado financiero	93	3.53	87	3.73	5.7%
Pilar 9	Disponibilidad tecnológica	84	3.52	79	3.73	6.0%
Pilar 10	Tamaño del mercado	70	3.83	67	3.79	-1.0%
Innovación		97	3.36	99	3.35	-0.3%
Pilar 11	Sofisticación de los negocios	76	3.81	77	3.81	0.0%
Pilar 12	Innovación	112	2.92	114	2.89	-1.0%

Fuente: Foro Económico Mundial

En el “Pilar 2: Infraestructura” la República Dominicana registró un puntaje de 3.20 dentro de una escala de 1 (mala infraestructura) a 7 (buena infraestructura) durante el 2016-2017. Además, se posicionó en 101, descendiendo una posición desde la pasada versión del índice, situándose así por debajo del promedio de América Central (3.90).

Gráfico 11: Índice de Competitividad Global Infraestructura América Central y Rep. Dom.



Fuente: Foro Económico Mundial

El pilar de infraestructura representa el 25% de la categoría de requerimientos básicos en el Índice de Competitividad, por lo que la puntuación en este influye bastante en el puntaje consolidado del Índice de Competitividad Global.

Está demostrado que la infraestructura de los países influye sobre el costo del transporte terrestre en el mismo. La infraestructura de la República Dominicana está conformada por redes viales, aeropuertos, puertos marítimos y ferrovías. La infraestructura terrestre se compone de una red carretera de al menos 5,300 Kilómetros y más de 14,000 Kilómetros de caminos rurales.

Aun teniendo dicha cantidad de kilómetros de carretera, la República Dominicana carece de conectividad efectiva entre puntos importantes del país como por ejemplo la zona norte y sur lo que provoca dificultad para los negocios entre dichas áreas.

Otro punto a tomar en cuenta es el problema de congestión vial creado por la falta de capacidad y segregación de los movimientos de corta y larga distancia en las zonas de mayor producción del país. Según datos registrados por el plan nacional de logística y transporte de carga de la República Dominicana, el 36% de las vías están en buen estado, el 32% están en condición regular y el resto necesita rehabilitación.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Durante esta investigación sobre el costo del transporte terrestre de carga comercial en la República Dominicana he determinado lo siguiente:

- La alta influencia de la Federación Nacional de Transporte Dominicano “FENATRADO” sobre la totalidad del servicio de transporte terrestre ofertado en la República Dominicana y la fijación de tarifas que promueven a nivel nacional, monopolizan este sector, eliminando la competitividad del mismo.
- El alto costo de los combustibles en la República Dominicana incrementa el precio del transporte terrestre de carga comercial a nivel nacional, ya que influye directamente sobre los costos operativos.
- La República Dominicana carece de conectividad efectiva entre puntos importantes del país como por ejemplo la zona norte y sur lo que provoca dificultad para el flujo de transporte de carga entre dichas áreas.
- La carga impositiva sobre el precio de los combustibles por parte de las autoridades dominicanas, provoca que el mismo sea más costoso que en la mayoría de los países de Centroamérica que son competencia internacional directa.

Valoración a futuro

- Luego de haber detallado la situación por la que atraviesa la República Dominicana en materia de transporte terrestre y el alto costo promedio del mismo, proveniente de diferentes malas prácticas que se han establecido en el país a través del tiempo y que están relacionadas con los tres factores que hemos identificado como principales influyentes: Situación actual de la infraestructura vial, alto costo de los combustibles y el control de más del 80% del volumen de transporte terrestre de carga por la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO) procedo a hacer una valoración a futuro de cómo podría mejorar las perspectivas actuales.
- Partiendo de que la infraestructura de la República Dominicana ha continuado con el desarrollo durante varios años y ha alcanzado tener una red de carreteras que une los principales puntos del país, incluyendo la zona norte y sur de forma directa, evitando el recorrido de hasta decenas de kilómetros innecesarios, puedo decir que los transportistas pueden ofrecer un servicio más rápido y eficaz, que se traduce en ahorro de combustible para ellos y un ahorro de tiempo para los clientes.

- Este resultado hace que los productores del sur del país puedan acceder a los servicios de transporte marítimos y aéreos de la zona norte con más facilidad, incentivando al comercio internacional.
- Luego de que fueran erradicadas las prácticas anti-competitivas establecidas por la Federación Nacional de Transporte Dominicano (FENATRADO), estarían dadas las condiciones para el desarrollo de nuevas empresas transportistas, lo que generaría nuevos empleos y ha promovería la competitividad en el sector.
- Con relación al costo de los combustibles, el gobierno dominicano podría disminuir la carga impositiva, hasta alcanzar la paridad de los precios de los combustibles con los países de Centroamérica, lo que, en combinación con la eliminación de las prácticas monopólicas mencionadas anteriormente, deberían provocar una reducción considerable de las tarifas de transporte terrestre de carga en la República Dominicana.
- Esta reducción de los precios en el transporte terrestre de carga podría abrir puertas a nivel nacional e internacional para los productos dominicanos, promover la competitividad del país, reducir una parte de los costos de exportación que son transferidos directa o indirectamente al cliente (importador en el extranjero) y que en ocasiones determina si el producto es rentable o no en los mercados internacionales.

BIBLIOGRAFÍA

- Rivera, R. A., Delgado, L. M., & de Jesús Carrillo Mendoza, J. (2013). Logística de transporte y su desarrollo. Observatorio de la Economía Latinoamericana, 185.
- Gerencia de Investigacion de Mercados del CEI-RD. (2016, Mayo). Perfil Comercial de la República Dominicana. Recuperado de CEI-RD: www.cei-rd.gob.do
- Banco Central de la República Dominicana (2016, marzo). Informe de la Economía Dominicana. Recuperado de Banco Central de la República Dominicana: www.bancentral.gov.do
- Tactuk, P. (2016, mayo). Comercio Exterior 2015. Recuperado de Oficina Nacional de Estadística: www.one.god.do
- Cunha B. y Jaramillo F. (2013, febrero). Comercio y Logística en Centroamérica. Recuperado de Banco Mundial (BM): www.documents.worldbank.org
- Iraheta M., Medina M. y Blanco C. (2008, mayo). *Impacto del Incremento de los Precios del Petróleo y los Combustibles en la Inflación de Centroamérica y República Dominicana*. Recuperado de Consejo Monetario Centroamericano: www.secmca.org

- Guerrero P. (2012, diciembre). Sistemas de Información de Transporte de Carga y Logística en Mesoamérica. Recuperado de Banco Interamericano de Desarrollo BID www.logisticsportal.iadb.org

- Arias I., Lopez H. Y Sirtaine S. (2014). Doing Business en Centroamérica y la República Dominicana 2015. Recuperado del Banco Mundial: www.doingbusiness.org

- Melguizo A. De OCDE (2014, Septiembre). Logística y Competitividad: retos para América Latina y el Caribe. Recuperado de: www.huffingtonpost.es

- Blog Virtual del Centro Regional de Estrategias Económicas Sostenibles (2017, febrero). Gráfica del día 1 de febrero 2017. Recuperado de CREES: www.crees.org.do

- Blog Virtual del Centro Regional de Estrategias Económicas Sostenibles (2017, febrero). Gráfica del día 2 de febrero 2017. Recuperado de CREES: www.crees.org.do

- Blog Virtual del Centro Regional de Estrategias Económicas Sostenibles (2017, enero). Gráfica del día 16 de enero 2017. Recuperado de CREES: www.crees.org.do

- Blog Virtual del Centro Regional de Estrategias Económicas Sostenibles (2017, enero). Gráfica del día 13 de enero 2017. Recuperado de CREES: www.crees.org.do
- Peña A. (2015, enero). Artículo: En Rep. Dom. los combustibles son más caros que Centroamérica. Recuperado de Acento: www.acento.com.do
- Peña A. (2015, enero). Artículo: Transporte de carga dominicano pésimo y costoso. Recuperado de Acento: www.acento.com.do
- Corcino P. (2016, octubre). Artículo: Transporte de carga, vieja disputa entre empresarios y sindicatos. Recuperado de El Dinero: www.eldinero.com.do
- Polanco M. (2014, octubre). Artículo: Transporte; una carga pesada en Rep. Dom. para las empresas. Recuperado de El Caribe: www.elcaribe.com.do
- Caraballo J. (2016, junio). Artículo: Empresarios “El monopolio en transporte de carga afecta la competitividad”. Recuperado de Diario Libre: www.diariolibre.com