



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

Tema:

**Incentivos a los depósitos de centros logísticos en el
comercio de la República Dominicana**

Sustentado por:

Chantel Aileen Nin Henriquez	2013-1874
Noelia María Cisnero Hernández	2013-2009
Stephanie Alfonsina Jiménez Marte	2013-2165

Asesores:

Patricia Céspedes e Ilena Rosario

Monografía para optar por el título de
Licenciatura en Negocios Internacionales

Distrito Nacional

Abril 2017

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, **doy gracias a Dios** por haberme guiado y acompañado a lo largo de la carrera y por permitirme cumplir una meta más en mi vida.

A mis padres Néstor Nin y Delfina Henriquez quienes me guiaron desde el primer día y recorrieron cada momento de este camino junto a mí. Gracias por motivarme y confiar en mí, sin ustedes no hubiese sido posible.

Agradezco **mi hermano** Albert Nin por siempre apoyarme.

A mis compañeras de monográfico Stephanie Jiménez y Noelia Cisnero por el apoyo recibido durante la carrera.

A mis amigos y compañeros de grado.

Doy gracias a cada uno de **mis maestros**.

Doy gracias a cada una de las personas que de una u otra manera me motivaron y apoyaron a seguir adelante.

Chantel Aileen Nin Henriquez

A Dios, por haberme colmado de salud y por haberme permitido llegar hasta este punto para lograr mis objetivos, además de su infinita bondad, misericordia y amor.

A mis padres, por su incondicional apoyo en todo momento, por sus consejos, sus valores, por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada, por su amor.

A mis familiares, por ser un ejemplo a seguir, por su apoyo constante, por su dedicación, valoración y amor hacia mí, especialmente a mi tía Yris, por ser una segunda madre para mí, por sus siempre acertados consejos y su apoyo ilimitado.

A mis amigos, que nos apoyamos mutuamente en nuestra formación profesional y que seguimos siendo amigos.

Y sobre todo a mis **compañeras de monografía**, Chantel Nin y Stephanie Jiménez Marte, sin ellas no hubiese sido posible concluir este recorrido de manera exitosa. Gracias por todo.

Noelia María Cisnero Hernández

A Dios,

Por haberme permitido llegar hasta este punto y haberme dado salud para lograr mis objetivos.

A mi madre Joseline,

Por haberme apoyado en todas mis decisiones y estar conmigo cuando la necesité.
Por haberme educado como una persona de bien, inculcándome sus valores y dame su amor incondicional. Y lo más importante, a ser una mujer ejemplar, al igual que ella.

A mi hermana Rut,

Por estar ahí siempre.

A mis maestros,

Pedro Santo Rodríguez por su apoyo y motivación para el avance de mi carrera.
Por explicarme con paciencia y repetir hasta que entendiese; Carlos Valdez Coats, por ser un profesor ejemplar y dirigido a la excelencia. Gracias a él aprendí a resolver una derivada.

A mis amistades,

Por aguantarme en mis noches de insomnio y estrés.

Y, por último, pero no menos importante, a mis **compañeras de monográfico**, Chantel Nin y Noelia Cisnero.

Stephanie Jiménez Marte

RESUMEN

Con la globalización, se ha experimentado un aumento significativo de las operaciones comerciales internacionales, permitiendo que países en vías de desarrollo exporten su producción nacional y a la vez, puedan importar la mercancía e insumos necesarios para el bienestar de su población. La República Dominicana ha sido uno de los países que se han beneficiado de la disminución de las barreras al comercio. Consecuentemente, el volumen de carga que entra y sale de los almacenes provistos por Dirección General de Aduanas fue mayor de la calculada, creando retrasos y pérdidas a los importadores y exportadores. El gobierno, a través de instrumentos legales como la Ley No. 456 de fecha 3 de enero de 1973, creó los almacenes de depósito fiscal y posteriormente, en el 2015, el decreto 262-15, que concibe los centros logísticos, siendo ésta una medida vanguardista en la región del Caribe.

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS.....	i
RESUMEN.....	iv
INTRODUCCIÓN.....	vii
CAPÍTULO 1: LOS DEPÓSITOS DE CENTROS LOGÍSTICOS EN EL COMERCIO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA	
1.1 Origen y evolución de los depósitos de los centros logísticos	1
1.2 Tendencias de los depósitos de los centros logísticos	7
1.3 Diagnóstico y situación actual de los depósitos de los centros logísticos en el comercio de la República Dominicana.....	10
CAPÍTULO II: INCENTIVOS A LOS DEPÓSITOS DE CENTROS LOGÍSTICOS EN EL COMERCIO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA	
2.1 Condiciones previas de los depósitos de los centros logísticos en República Dominicana	12
2.2. Centros logísticos. Estructura y composición	18
2.3 Incentivo a los depósitos de centros logísticos por el Decreto No. 262-15. ...	21
CAPÍTULO III: VALORACIÓN DE LOS INCENTIVOS Y EJEMPLIFICACIÓN DE LOS INCENTIVOS A LOS DEPÓSITOS DE CENTROS LOGÍSTICOS EN EL COMERCIO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA	
3.1 Valoración del de los incentivos y ejemplificación de los incentivos a los depósitos de los centros logísticos en el comercio de la República Dominicana..	28
3.2 Oportunidades y amenazas para los incentivos a los depósitos de los centros logísticos en la región de Centroamérica y el Caribe.	31

CONCLUSION.....	viii
RECOMENDACIONES.....	x
BIBLIOGRAFÍA.....	xi

A N E X O S:

- Anexo A. Visita a Centro Logístico Caucedo
- Anexo B. Visita DP World Caucedo
- Anexo C. Planos del plan de la primera etapa del Centro Logístico Caucedo
- Anexo F. Selección de régimen de declaración en el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA).

INTRODUCCIÓN

La necesidad de intercambio de bienes y productos entre los países para satisfacer sus necesidades ha creado interdependencia entre los mismos. Estos se especializan en lo que cuentan con mayor ventaja competitiva y todos cumplir con sus objetivos de complacer las exigencias de su cliente y que este cumpla los suyos.

La urgencia de obtener los productos da paso a la logística, que puede definirse el medio o método por el que se lleva a cabo la distribución y almacenamiento de bienes. La misma es la base en el comercio internacional.

Sin embargo, a medida que la sociedad evolucionaba se comenzaban a presentar problemas en la coordinación de la línea de producción, el abastecimiento de materias primas y almacenamiento de productos en la cadena logística lo que la hacía más compleja.

Por esa razón se ha llevado al ser humano buscar las maneras más eficientes de obtener sus productos al menos tiempo posible. Es decir, colocar los productos adecuados, en el momento preciso, con las condiciones deseadas y en el lugar correcto para que contribuyan a la rentabilidad.

La logística se ha vuelto tan importante para las empresas que han sido creados departamentos específicos para desarrollar estas actividades. Asimismo, existen empresas se dedican especialmente a esta práctica.

En República Dominicana ha llevado un crecimiento lento, pero sin detenerse, la misma se encuentra en la constante búsqueda de mejora en el ámbito de la logística internacional, aduanas, exportación e importación.

El país en busca de aprovechar sus ventajas competitividad en el continente, ha innovado en sus puertos, logrando obtener tecnología y procesos modernos y eficientes y asimismo ha fomentado leyes y decretos para su desarrollo sostenible en el área.

Pero no basta con producir y de desarrollarse de manera económica han llevado al mundo a la búsqueda de las formas más eficientes para lograrlo cada vez a un menor tiempo.

CAPÍTULO 1: LOS DEPÓSITOS DE CENTROS LOGÍSTICOS EN EL COMERCIO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

1.1 Origen y evolución de los depósitos de los centros logísticos

En las últimas décadas se ha registrado un aumento en las operaciones del comercio internacional en la República Dominicana, lo que ha dado paso a los países en desarrollo a alcanzar crecimiento económico en sus industrias, aumentar su nivel de desarrollo y poder beneficiarse de los múltiples efectos de la globalización.

Con el incremento y diversificación de las operaciones del comercio internacional, las variantes de los regímenes aduaneros se han visto en expansión a través de los años, desde la celebración del Convenio para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (conocido como Convenio de Kyoto), que entró en vigor el 25 de septiembre de 1974.

Estos regímenes aduaneros han sido clasificados por su naturaleza. Entre éstos tenemos:

- Regímenes aduaneros definitivos: Importación y exportación
- Devolutivos: Drawback y reposición de mercancía en franquicia arancelaria
- Liberatorios: Zonas francas
- Suspensivos o temporales: Admisión temporal para perfeccionamiento activo, tránsito, depósito aduanero, internación temporal, Admisión Temporal bajo arrendamiento con opción a compra.
- Regímenes especiales: Envíos postales, gracia navideña, desarrollo de polos turísticos, mudanzas, proindustria, equipajes y envíos de socorro.

Los orígenes de los depósitos de centro logístico en la República Dominicana pueden situarse en el año 1973 con la Ley No. 456 de fecha 3 de enero del 1973. Esta ley establece que los almacenes de depósito fiscal, supervisados bajo el control de la Dirección General de Aduanas, reciben un alto volumen de mercancías que ingresan a los depósitos fiscales y por lo tanto se congestionan, originándose así inconvenientes y perjuicios para los importadores y para el Estado. Debido estos perjuicios, se origina la Ley No. 456-73. Esta dispone el establecimiento de Almacenes Privados de Depósito Fiscal, que funcionarán bajo la vigilancia y el control de la Dirección General De Aduanas (DGA). Además, con esta ley se determina que, en los almacenes de depósito fiscal, las mercancías importadas pueden permanecer por un periodo de seis meses sin el pago previo de los derechos e impuestos de importación. Los seis meses pueden ser prorrogables una vez vencido el plazo correspondiente. Cabe destacar que una vez pasados los seis meses en el almacén fiscal sin solicitarse prórroga, la mercancía se considerará como abandonada.

Sin embargo, téngase en cuenta que las mercaderías depositadas en los Almacenes Fiscales no podrán ser objeto de cambio o modificación alguna, salvo el re-acondicionamiento del embalaje de los bultos, el reconocimiento o extracción de muestras y el repintado de las marcas que estando borrosas puedan todavía identificarse. Estas operaciones serán vigiladas por funcionarios aduaneros y se serán efectuadas por cuenta y riesgo del depositante. Las mercaderías de importación en Depósitos Fiscales bien pueden destinarse al consumo o a su

reexportación, previo cumplimiento de las disposiciones establecidas al respecto en la Ley no. 3489, de fecha 14 de febrero de 1953, para el régimen de las aduanas, y sus modificaciones. Además, La DGA podrá autorizar retiros parciales de mercancías que se hallaren en Depósito fiscal, para lo cual se regirán los procedimientos señalados por las leyes aduaneras. Por concepto de las mercaderías declaradas a depósito fiscal, se pagará previamente en la aduana, el 1% de su valor legal por un primer periodo de seis meses o fracción de este. (Heinsen, 2015).

Posteriormente, se promulga el Decreto No. 284 del 4 de noviembre de 1974, decreto que se deriva de la proclamación de la Ley No. 456 de fecha 3 de enero del 1973. Este decreto puede percibirse como un reglamento que permite la aplicación de dicha ley.

El Decreto No. 284 define a los almacenes de depósito fiscal como recintos privados que funcionan bajo la vigilancia y control de la Dirección General De Aduanas, donde puede permanecer por un tiempo determinado, sin pagar derechos arancelarios, las mercancías extranjeras que previamente hayan sido presentadas o entregadas a la Dirección General de Aduanas.

En este decreto se establece que el concesionario de un almacén no podrá por cuenta del importador retirar la mercancía de la aduana sin el pago previo del 1% de su valor legal, como derecho de declaración a depósito por el término de 6 meses. Si se desea prorrogar este periodo, es necesario cancelar esta suma antes de expirar el período anterior.

Sumado a lo expuesto, el Reglamento No. 96-98 de la autorización para operar como agente internacional de carga y consolidador, define los requerimientos para operar como agente internacional de carga o consolidador de carga aérea, marítima o terrestre en la República Dominicana. es la persona jurídica que arrienda o alquila al transportista efectivo un espacio determinado a un precio determinado, para ser revendido a un precio mayor en el mercado de transporte internacional de carga, siendo normalmente dicho precio menor que el precio que ofrece el transportista efectivo al público en general. Este fenómeno se da en la práctica, debido al carácter de mayorista que tiene el consolidador. Los consolidadores de carga son un objeto importante en la razón de los almacenes de depósito fiscal, ya que un consolidador puede hacer operaciones tanto como de importación como de exportación de mercancía, aumentando el flujo de carga que se dirige hacia estos depósitos. (Schad, 2016)

Este reglamento establece que para ser un consolidador de carga, será necesario cumplir con los requisitos a continuación:

- a)** Dirigir una solicitud por escrito para tales fines a la Dirección General de Aduanas, vía la sección de correspondencia.
- b)** Presentar una fianza a favor de la Dirección General de Aduanas por un valor de RD\$ 1,000,000.00 (un millón de pesos dominicanos).
- c)** Presentar una certificación de no delincuencia de los accionistas de las compañías, expedidas por la Fiscalía correspondiente.

d) Presentar por escrito y mantener debidamente actualizada una relación del personal designado por la empresa para actuar ante el servicio de Aduanas, indicando: nombre (s) y apellidos, números de cédula de identidad y electoral y número de carné de identificación.

e) Presentar el o los nombres del o los representantes legales de la empresa.

f) Notificar por escrito al servicio de aduanas dentro de un plazo no mayor de cuarenta y ocho (48) horas, las modificaciones de la constitución de la sociedad de la empresa, si las hubiere.

g) Entregar todos los documentos de constitución de la compañía.

h) Contar con un personal calificado en materia aduanera que haya aprobado un examen sobre conocimientos básicos impartidos por el INCAT. O que haya aprobado el curso correspondiente.

i) Copia del RNC.

j) Copia de la resolución del Agente Aduanal que representará la compañía ante las Aduanas.

Posteriormente, en el año 1999 se promulgó el Reglamento No. 48-99 para la Operación de Depósitos de Consolidación de Cargas. Este Decreto establece que la mercancía importada o destinada a la reexportación podrán ser depositadas en los Depósitos de Consolidación de Carga, definidos como los locales o recintos cerrados pertenecientes a personas jurídicas establecidas conforme a lo dispuesto

por el Reglamento No. 96-98, de fecha 10 de marzo de 1998. Además, define que los Depósitos de Consolidación de Carga deberán estar ubicados en Zona Primaria Aduanera y estarán bajo el control y vigilancia de la Dirección General de Aduanas y la Autoridad Portuaria Dominicana, del mismo modo que se establece en la Ley No. 456, de fecha 3 de enero de 1973.

El reglamento indica que en estos depósitos se admitirá la introducción de toda clase de mercancías, cualquiera que sea un país de origen, procedencia o destino; las autoridades competentes quedan facultadas para establecer prohibiciones o restricciones motivadas por razones de moralidad, seguridad pública, conservación de la naturaleza, protección de la propiedad intelectual, industrial o comercial.

Este reglamento establece, como se ha mencionado anteriormente en este trabajo de investigación, que dentro de los Depósitos de Consolidación de Carga las mercancías

sólo pueden ser objeto de manipulaciones usuales, entendiéndose por éstas, las operaciones destinadas a asegurar la conservación de las mercancías, a mejorar su presentación o calidad y todos aquellos procesos necesarios para garantizar el acceso de las mercancías a los mercados dónde están destinadas, quedando prohibido la realización de cualquier actividad de perfeccionamiento pasivo que implique transformación o elaboración industrial. Según lo que establecen los reglamentos citados, el operador de estos almacenes retendrá a favor de la Aduana el 1% del valor CIF de las mercancías declaradas a Depósito Fiscal y el 1.5% del valor CIF de las mercancías declaradas a Depósito de Reexportación.

A través del Decreto 262-15 de Depósito de Centro Logístico en el Comercio de la República Dominicana, el país busca obtener el máximo beneficio de su ubicación geográfica contando con una posición predominante en el caribe lo que lo convierte en un territorio con potencial competitivo en la logística regional. El incremento del flujo de mercancías por la ampliación del Canal de Panamá generará un impacto significativo en la estructura comercial y de servicios, por la reducción de costos y los avances regionales en facilitación de comercio que traerá consigo esta importante innovación en el comercio exterior dominicano. Este régimen de depósito logístico permite la permanencia por 12 meses de las mercancías que ingresan a los centros logísticos sin pagar los aranceles aduanales que correspondiera a su ingreso al territorio dominicano. En caso de ser necesario, esta mercancía podría ser trasladada a una zona franca o a otro centro logístico con el sencillo uso de una declaración simplificada. (Beato, 2012)

La promulgación de este decreto ofrece, sin lugar a dudas, una alternativa al régimen de los depósitos fiscales que impera en el país y es de alto interés para el empresariado dominicano y la comunidad empresarial internacional.

1.2 Tendencias de los depósitos de los centros logísticos

En los últimos treinta años, el comercio internacional ha aumentado en cerca de un 500%, provocando la creación de cadenas de suministro globales mucho más complejas. Un centro logístico debe contar con una infraestructura eficiente y contar con una ubicación que le permita ser un punto central para la conexión de transporte

multimodal. Otra característica de un centro logístico es la capacidad para conectarse con los diferentes puertos, aeropuertos y demás centros logísticos apostados alrededor del mundo.

El Centro Logístico de Caucedo es pionero en el área de los depósitos de centros logísticos en la República Dominicana, permitiendo que nuevos depósitos de centros logísticos sean desarrollados en el país. Un ejemplo de esto, es la creación del Centro Logístico de Caribetrans Haina y el Centro Logístico de Frederic Schad.

Los centros logísticos tienen una tendencia de crecimiento en todo el continente y a nivel mundial. En el continente americano, los centros logísticos más importantes se encuentran en los Estados Unidos, siendo el Centro Logístico de Chicago el más importante de todos. Le sigue el Centro Logístico de Toronto, ubicado en Canadá, el Centro Logístico de Monterrey, en México y el Centro Logístico São Paulo, en Brasil.

En el continente europeo, el Reino Unido cuenta con uno de los centros logísticos más preparados en cuanto a infraestructura, ubicado en la ciudad de Londres. En el Reino Unido también se encuentra el Centro Logístico de East Midlands, siendo éste un punto neurálgico del país.

En Francia, la ciudad de París acoge el centro logístico más importante del continente europeo. Del mismo modo, en Alemania se encuentran tres grandes centros logísticos, ubicados en las ciudades de Hamburgo, Colonia y Frankfurt

respectivamente. También en Europa se encuentra el centro logístico de Holanda ubicado en la ciudad de Rotterdam.

En suma, a los centros logísticos anteriormente mencionados, cabe destacar que el estudio Global & Emerging Logistics Hubs 2015 destaca al centro logístico de Dubai se ha erigido como el centro logístico más importante del Oriente Medio. Sumado a lo anteriormente expuesto, en el informe se encuentran los centros logísticos ubicados en Munich Berlín (Alemania); Estambul (Turquía); Busan (Corea del Sur); Pekín (China); Eindhoven (Holanda) como centros logísticos emergentes.

Con el reciente auge de los centros logísticos, se ha visto un incremento en la creación parques logísticos. Los parques o plataformas logísticas son aquellos espacios en los que se efectúan procesos de empaquetado, almacenamiento, distribución y transporte de la mercancía, siendo operados por uno o varios operadores logísticos. Estos parques, aunque están tomando un auge en la actualidad, vienen existiendo desde mediados del siglo XX. Francia es reconocida como el primer país en el continente europeo que diseñó uno de estos espacios para las actividades relacionadas con el transporte de carga. Los parques logísticos más recientes están ubicados en el continente americano, en Panamá y México. Existen proyectos para la creación de parques logísticos en Colombia y Argentina.

1.3 Diagnóstico y situación actual de los depósitos de los centros logísticos en el comercio de la República Dominicana

La República Dominicana se encuentra en una zona geográfica privilegiada y favorable, lo que le ofrece una extraordinaria conectividad con los países de la región y le otorga ventajas comparativas como punto estratégico para realizar instalaciones de centros logísticos.

En el país se han formulado una serie de reformas, como lo ha sido la aplicación de los Acuerdos de Libre Comercio (principalmente DR-CAFTA y EPA), que contienen disposiciones sobre Facilitación de Comercio y Libre Circulación de Mercancías (Apolinario, 2015).

Se han asumido una serie de compromisos y políticas en vistas de los acuerdos comerciales firmados por la República Dominicana. Dichas políticas abarcan desde la simplificación y estandarización de los procedimientos aduaneros, hasta la inversión en proyectos de infraestructura y servicios.

La República Dominicana cuenta con muy buenas infraestructuras portuarias y aeroportuarias de los países de la región, incluyendo las carreteras, lo que ha mejorado principalmente su conectividad en los últimos años.

La instalación del Centro Logístico Caucedo, junto al Puerto de Caucedo, posee todos los medios de transporte que han dado paso a una plataforma logística de gran funcionalidad, a esto sumado la cercanía que posee dicho centro logístico con

el Aeropuerto Internacional de las Américas, siendo la República Dominicana el segundo país del mundo en combinar puerto, aeropuerto y centro logístico con una proximidad adyacente, la cual crea una plataforma ideal de logística en el centro del Caribe.

La ampliación del Canal de Panamá ha generado el incremento del flujo de mercancías y ha producido un gran impacto en la estructura comercial y en la de los servicios, debido a la facilitación comercial que ha traído consigo una destacada innovación en el comercio exterior de la República Dominicana.

La implementación de los centros logísticos y su reglamentación en las aduanas, traerá una verdadera revolución en el comercio internacional y una importante reducción de costos para las industrias. Debido a esto, esta investigación busca analizar esos efectos que traerán consigo una revolución en el comercio internacional que hasta ahora se conoce en la República Dominicana. Además, esta investigación pretende evaluar la realidad del sistema aduanero dominicano y cómo éste mejoraría gracias a la implementación del Decreto 262-15. Los efectos que se planteen en este trabajo de investigación podrán ser tomados como futura referencia para economías con una estructura logística similar a la de la República Dominicana. (Tamburini, Sánchez 2015)

**CAPÍTULO II: INCENTIVOS A LOS DEPÓSITOS DE
CENTROS LOGÍSTICOS EN EL COMERCIO DE LA
REPÚBLICA DOMINICANA**

2.1 Condiciones previas de los depósitos de los centros logísticos en República Dominicana

Las empresas que soliciten realizar las operaciones de centro logístico deben presentar una solicitud ante la DGA, en la cual acredite el cumplimiento de los requisitos para la habilitación de empresa operadora del Centro Logístico.

Luego, la misma deberá presentar ante la DGA los planos o perspectivas simples del centro logístico, indicando la estructura de las oficinas, sitios de control aduanero, basculas, estudio de suelo, medioambiente y los planos eléctricos, tiempo después deberá presentar zonas de arribo, cargue, descargue y almacenamiento indicando la ubicación de la mercancía a granel o carga suelta en estado líquido o sólido, o patio de contenedor.

Por otra parte, en el plano legal, la empresa que opte por la habilitación de un centro logístico deberá demostrar a la DGA el cumplimiento de las especificaciones físicas y de seguridad establecida por la ley no. 70, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana; la ley No. 8, del 17 de noviembre del 1978; la ley no. 3489, del 14 de febrero de 1953; y la ley no 188-11, sobre seguridad aeroportuaria y de la aviación civil. (Dirección General de Aduanas, 2015)

Asimismo, en el caso de que se encuentre en zona fronteriza deberá acreditarse que las especificaciones físicas y en seguridad son suficientes para el control de las mercancías que entran o salen del centro logístico.

Igualmente, la empresa que solicite la habilitación de un Centro Logístico deberá presentar a la DGA un estudio de viabilidad técnica, en el mismo debe constar como mínimo:

- a. El impacto económico de la existencia de un Centro Logístico en la región donde se desea instalar.
- b. El impacto social que el Centro Logístico originaría en el lugar donde se presente ubicar.
- c. Las razones de viabilidad técnica del Centro Logístico, su desarrollo de infraestructura vial, portuario y aeroportuario, su cercanía a los lugares de arribo y la ubicación geográfica estratégica que permitirán el cumplimiento de los fines previstos en este reglamento.

También deberá presentar un plan de desarrollo de centro logístico, y el mismo debe constar como mínimo el programa de desarrollo del centro, el plan de inversión de la misma, el plan de urbanístico y de infraestructura que se desarrollará en la zona y los servicios informáticos con los que consta para facilitar el desarrollo de su operación.

Cabe destacar que la empresa deberá constar con las áreas necesarias y en las condiciones apropiadas para la permanencia de oficiales de vigilancia del servicio de aduanas y demás autoridades gubernamentales, que por la naturaleza y el tipo de mercancías que ingresen al Centro Logístico, sean necesarias dentro del mismo.

Por otro lado, en el caso de las empresas operadoras logísticas, deberán presentar ante las aduanas una solicitud. El mismo deberá estar ubicado dentro del centro logístico o contar con una licencia para operar como almacén fiscal, almacén de reexportación o almacén de consolidación y desconsolidación.

El mismo deberá presentar estudios económicos y desarrollo logístico que ofrecerá a terceros o que implementará para sí misma. Y más tarde presentar antes la Dirección General de Aduanas resultados del análisis costo beneficio elaborado por el Ministerio de Hacienda a solicitud de la empresa operadora logística, acorde a lo previsto en el artículo 45, de la Ley No. 253-12.

La Empresa Operadora Logística deberá probar ante las autoridades competentes, la persona jurídica, la junta directiva, los representantes leales, miembro de junta directiva, no han sido sancionados durante 10 años posteriores la solicitud, por delitos o infracciones dolosas a régimen fiscal o aduanero y que no han sido condenados por asuntos relacionados a lavado de activos, narcotráfico, presentando también un certificado no delincencial. En caso de una empresa no debe haber incurrido en delito de carácter fiscal y estar al día con el cumplimiento tributario.

La empresa debe disponer de las herramientas informáticas adecuadas para facilitar el acceso en línea y sin interrupción, de la Dirección General de Aduanas y cualquier otra institución de la Administración Tributaria.

Al igual, en el caso de las empresas operadoras de centro logístico las operadoras deberán cumplir con las normas medioambientales establecidas por las normativas legales correspondiente.

Es esencial estar suscrito a una póliza de seguros, a favor de o endosada a la Dirección General de Aduanas (DGA), por un monto que se definirá y revisará periódicamente en función al volumen de operaciones realizadas por la Empresa Operadora Logística, para responder por posibles derechos e impuestos de las mercancías en sus instalaciones. La misma debe ser de incendios y líneas aliadas que cubrirá las mercancías bajo depósito. (DGA,2013)

La Empresa Operadora Logística deberá presentar ante la Dirección General de Aduanas vía el sistema informático una declaración simplicidad de las mercancías que ingresaran al Centro Logístico a su nombre utilizando como base el formulario de la Declaración Única Aduanera (DUA), luego del arribo del transporte. (Dirección General de Aduanas, 2015)

La empresa podrá recibir, almacenar, custodiar, conservar en mismo estado en que llegaron al país, las mercancías bajo su custodia, y presentar todas las informaciones relacionadas con sus actividades requeridas por las autoridades. Podrán realizar procedimiento de valor agregado mínimo sin cambiar la naturaleza de la mercancía.

Deberán instalar y mantener en funcionamiento un sistema de información compatible con el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), y garantizar una competitividad permanente al mismo.

Es obligación de la Empresa Operadora Logística facilitar el acceso a la Dirección General de Aduanas a todas las actividades de entrada, gestión, operación, estatus y salida de la mercancía que se encuentre bajo su poder. Al igual se deberá informar cualquier deterioro o merma sufrida por las mercancías recibidas en sus depósitos. (Dirección General de Aduanas, 2015)

Luego que la empresa con intención de convertirse en Operador Logístico ha cumplido con todos los pasos y requisitos previos el encargado recibe la comunicación dirigida a la Dirección General de Aduanas, el mismo debe numerar, sellar y registrar en el sistema informático y enviar al despacho de la Dirección General.

Posteriormente, la mensajería de despacho recibe la comunicación con los documentos requeridos anexos, asigna en el sistema informático al departamento jurídico y envía el expediente físico. La recepcionista recibe el documento, lo registra en el libro de control y pasa a la unidad de registro.

En la unidad de registro el encargado recibe el expediente de solicitud y realiza aforo documental, de cumplir con los requisitos procede a la coordinación con la comisión interdepartamental la inspección física para comprobar que la empresa solicitante se encuentre en la ubicación en el Centro Logístico.

La comisión de inspección, es decir, representante de la subdirección operativa, técnica, tecnológica y el departamento jurídico se encargará de realizar la inspección física de la empresa, verificando que cumple con las normativas preestablecidas. En caso contrario informa a la empresa de los resultados encontrados. Los mismos levantarán acta de inspección la cual debe ser firmada por los miembros de la comisión y el representante de la empresa. (Dirección General de Aduanas, 2015)

En la sección de registro el encargado elaborará un informe del departamento jurídico en el cual establece si la empresa reúne o no los requisitos para obtener la licencia como operador logístico. El mismo debe elaborar un texto de resolución de otorgamiento de la licencia a la firma de Director General, pasa al encargado del departamento jurídico para su revisión y aprobación.

El departamento jurídico debe revisar la resolución de otorgamiento de la licencia y si todo corresponde debe enviar al despacho del Director General para la firma. En caso de la solicitud ser rechazada se le informará a la empresa mediante un acto de alguacil la resolución de rechazo.

El despacho del director recibe el texto de resolución de otorgamiento de la licencia, procediendo a firmar y enviar al departamento Jurídico.

En la sección de registro el encargado deberá registrar la resolución de otorgamiento de la licencia en el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), enumerando y sellando, luego lo pasará la secretaria quien contactará a la empresa

o representante y hará entrega de una copia en original de la licencia. (Dirección General de Aduanas, 2015)

Por último, la secretaria archiva el documento, anexando las copias de acuse de recibo firmada por la empresa solicitante.

2.2. Centros logísticos. Estructura y composición

Los centros logísticos son zonas ubicadas bajo el poder o tutela de las Dirección General de Aduanas, quienes ejercerán su poder sobre las mercancías que salgan y entren a los mismos.

Los centros logísticos y las empresas operadoras logísticas trabajan en conjunto para brindarle a las empresas que lo requieran los servicios de almacenaje, despacho y valor agregado de sus mercancías.

Así pues, los centros logísticos están formados por un departamento comercial quienes se encargan de la actividad de la gestión de ventas de los servicios ofrecidos que ofrecen.

El gerente ventas es la persona encargada del departamento que tiene contacto directo con el cliente, quienes dan las cotizaciones, etc. El mismo a la vez se encarga de los centros de distribución o almacenes.

El superintendente de ventas es la persona encargada de guiar a los coordinadores de mercadeo, en las labores realizadas a diario en las gestiones de ventas.

También en el área de ventas se encuentra el coordinador de ventas como la persona que tiene el contacto directo con los clientes, quien se encarga de cumplir las exigencias.

La empresa operadora logística cuenta con un personal capacitado para las gestiones desde la llegada de la carga hasta la descarga de la misma. Este personal incluye los puestos de coordinador de aduanas, digitador de aduanas y agente de aduanas.

El coordinador de aduanas es la persona que se encarga de abrir los expedientes y asignarlos a los diferentes digitadores para fines de presentación y asignar casos a los diferentes Agentes Aduanales los despachos y verificación de las mercancías que serán dirigidas al centro logístico.

El digitador de aduanas tiene como función digitar en el SIGA todos los documentos recibidos diariamente por los coordinadores de aduanas a través de una Declaración Única Aduanera.

El agente de aduanas es la persona asignada por la Colecturía de Aduanas y todas las entidades correspondientes y nuestro Agente Aduanal proceden a la verificación física de la mercancía abriendo las cajas y revisando su contenido. Al concluir, el Agente Aduanal obtendrá de las autoridades correspondientes un Acta o Certificado de Verificación y el Formulario Único de Exportación sellado y firmado como constancia de dicha verificación.

Entre el personal de la Dirección General de Aduanas que está designado a laborar en el área de centro logístico se encuentra el aforador, el mismo es el ojo de las aduanas en el área de comercio internacional.

El aforador es la persona con el primer contacto con la mercancía, al momento de que se registra el ingreso de la mercancía a un centro logístico el expediente se asigna automáticamente al aforador, quien verificará que la Declaración Única Aduanera este completado acorde a los estatutos requeridos por la institución y que la documentación adjunta corresponde a la declaración, luego presenta el resultado de la inspección en el sistema. (Rodríguez, 2015)

En el caso de zonas francas deberá confirmar que los datos de la resolución correspondan a la empresa y que autorice la admisión de la mercancía mencionada en la Declaración Única Aduanera, así como la cantidad importada.

El encargado de aforo es la persona que se encargará de revisar y aprobar los resultados de la inspección cuando la mercancía es declarada bajo el régimen “Depósito Logístico”, en una declaración de importación simplificada.

En el caso de aprobación de la aprobación de las solicitudes de entrada el encargado de aduanas debe revisar que los datos generales de la carga detalladas en la DUA correspondan a la solicitud de entrada, procediendo con la aprobación de la misma.

El sub administrador es otro de los personajes involucrados en el proceso, el mismo la solicitud de traslado realizada hacia el centro logístico al que la carga sea designada.

También existe el encargado de inspección de la carga, este juega el papel de revisar en el sistema la solicitud de traslado ha sido aprobada, y que los datos referentes a carta de ruta, numero de contenedor, no de chasis, nombre del conductor y sello de seguridad son correctos. El mismo deberá abrir el contenedor, realizar un conteo de la mercancía y verificar que todo se encuentra acorde a la DUA, procediendo de esta manera a registrar los resultados y realizando un levantamiento de la mercancía a trasladar de conformidad con lo declarado en la DUA.

El oficial celador será quien custodie la mercancía en su traslado al centro logístico y en caso de que la misma sea trasladada a una zona franca luego de encontrarse en el depósito.

2.3 Incentivo a los depósitos de centros logísticos por el Decreto No. 262-15.

La República Dominicana, desde años atrás ha buscado el aprovechamiento de su posición geográfica con la idea de convertirse en un hub logístico del caribe, pero esto no es un proceso que podemos lograr de la noche a la mañana, no solo con la excelente ubicación con la que cuenta puede lograr llegar a estos fines, es por eso que la misma ha aumentado su participación en los eventos de logística

internacional y el incentivo a través de decretos y leyes que buscan como fin el objetivo señalado.

El decreto 262-15, firmado por el presidente Danilo Medina establece el marco legal que regulará el funcionamiento de los centros logísticos y de las operaciones de las empresas operadoras logísticas. Ofreciendo innovación al régimen aduanero que impera en el país. Este decreto busca el aprovechamiento de la posición estratégica y de la estructura de transporte del país, como el desarrollo del comercio internacional del país.

A su vez fomento de República Dominicana como hub logístico del caribe en cuanto a carga marítima se refiere. Apoyado por el dragado de 15.2 metros de profundidad Puerto Caucedo para la recepción de los barcos Post Panamax.

Debemos notar que los centros logísticos constituyen una tendencia mundial para facilitar el comercio internacional y reducir los costos de los fletes marítimos, inventario, aumento de la calidad y crear una diversidad de insumos y bienes para el mercado dominicano.

El decreto 262-15 se encuentra sobre la base de diferentes leyes: La Ley No. 3489, de fecha 14 de febrero de 1953, para el Régimen de las Aduanas, y sus modificaciones;

- La ley No. 6186, del 23 de febrero del 1963, que contiene un capítulo sobre los Almacenes Generales de Depósitos;

- La Ley No. 70, de fecha 17 de diciembre de 1970, que crea la Autoridad Portuaria Dominicana, sus modificaciones;
- La Ley No. 456-73, de fecha 03 de enero de 1973 que establece los Almacenes Privados de Depósito Fiscal;
- La Ley No. 8-90, de fecha del 15 de enero de 1990, sobre Fomento de Zonas Francas, y sus modificaciones;
- La Resolución No.02-95 del Congreso Nacional, Promulgada el 20 de enero de 1995, que aprueba los Acuerdos del Organización Mundial de Comercio;
- La Ley No. 84-99, de fecha 06 de agosto de 1999, sobre Reactivación y Fomento de las Exportaciones;
- La Ley No. 146-00, de fecha 27 de diciembre de 2000, que modifica la Ley 14-93, Arancel de Aduanas, y sus modificaciones;
- La Resolución No.357-05, de fecha 9 de septiembre del 2005, que aprueba el Tratado de Libre Comercio suscrito entre la República Dominicana-Centroamérica y Los Estados Unidos de América (DR-CAFTA);
- La Ley No. 226-06, de fecha 21 de junio del 2006, que otorga personalidad jurídica y autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio a la Dirección General de Aduanas (DGA);
- Las leyes Nos 3489 de fecha 14 de febrero de 1953; 456 de fecha 3 de enero de 1973; 70 de fecha 17 de diciembre de 1970 y 8 de fecha 17 de noviembre de 1978;

- La Ley No.424-06, del 20 de noviembre del 2006, sobre Implementación del Tratado de Libre Comercio, entre la República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos de América (DR-CAFTA), Artículo 72, sobre el cobro de tasas y cargos en las Aduanas;
- La Ley No. 494-06, de fecha 27 de diciembre de 2006, de Organización de la Secretaría de Estado de Hacienda;

Las mercancías declaradas bajo el régimen aduanero “Depósito fiscal” podrán permanecer en el mismo durante doce meses sin la realización de los aranceles aduaneros que corresponden al ingresar a territorio dominicano, es decir, nacionalizarse.

Las mercancías podrán ser transadas a otros centros o depósitos logísticos y a zonas francas dentro de la República Dominicana por medio de una declaración simplificada a través del Sistema Integrado de Gestión Aduanera, presentando la Declaración Única Aduanera en caso de que la mercancía ingresara al territorio nacional o al momento en que se exportará a cualquier país en el extranjero.

Las mercancías que entren a los depósitos logísticos se les podrá realizar procesos mínimos que no sean considerados como procesos manufacturados, es decir, que se pueden realizar operaciones como las necesarias para preservar la mercancía durante su transporte o almacenamiento, etiquetado, embalaje, envasado, desenvasado y re-ensado, empacado, montaje, la unión simple para la constitución de una mercancía completa, repintado, formación de juegos, agrupación de paquetes, surtido de mercancía, eliminación de polvo de las partes

averiadas o dañadas, aplicación de aceite, pintura contra el óxido, o recubrimiento protector, fraccionamiento, empaque o reempaque, que implique el cambio de la nomenclatura arancelaria, pelado, descascarado, desconchado, deshuesado, estrujado o exprimido, dilución con agua o en cualquier otra solución acuosa, ionización y salazón, la simple mezcla y otras actividades afines. (Benítez)

Las empresas operadoras logísticas podrán realizar actividades de transporte, tránsito internacional, transbordo de mercancías, el control, almacenamiento, acondicionamiento y la preparación para el envío al destino final de la mercancía.

Las empresas operadoras logísticas podrán realizar actividades de transporte, tránsito internacional, transbordo de mercancías, el control, almacenamiento, acondicionamiento y la preparación para el envío al destino final de la mercancía.

Las empresas operadoras logísticas podrán suministrar a terceros así mismo el almacenaje, administración, clasificación, consolidación, desconsolidación y distribución de cargas, también la refrigeración, reexportación, separación transportación de productos y así como cualquier otra actividad logística que facilite la competitividad de la empresa que haya sido autorizada por la Dirección General de Aduanas para el cumplimiento de estas funciones.

Las zonas francas tienen la posibilidad de formarse como centro logístico y las mismas deben estar ubicadas dentro de una terminal internacional de carga. Las ventas realizadas por las empresas que tengan la función de centros logísticos

u operadores logísticos serán consideradas como exportaciones en alusión al artículo 24 de la Ley 392-07 sobre la competitividad e innovación industrial.

En este caso las tasas que perciba la DGA por concepto de las mercancías manejadas por el Centro Logístico u operadores logísticos serán específicas y no ad-valorem, las mismas se limitarán a los costos aproximados de los servicios prestados por las autoridades aduaneras y determinadas por la DGA y establecidas mediante el decreto del poder ejecutivo. (Dirección General de Aduanas, 2015)

Las mercancías que sean declaradas a consumo o cualquier otro régimen definitivo, con inclusión de otros regímenes liberatorios o suspensivos distintos al de re-exportación, pagarán las tasas específicas establecidas en el decreto No. 627-06, con base a las previsiones del artículo 14 de la ley 226-06, del 19 de julio de 2006, modificada por la ley No. 424-06 de 17 de noviembre de 2006, de la implementación del DR-CAFTA.

En el caso de las empresas que se dediquen a la actividad de reexportación de combustibles fósiles o derivados del petróleo, la tasa aplicable será la equivalente en peso dominicano y la fijada en dólares norteamericanos que se detalla en la siguiente tabla:

Tabla de monta aplicable en peso a la reexportación de combustibles fósiles

PRODUCTOS	UNIDAD	TASA	Tope por embarque
Gasolinas, diésel (Gasoil), Nafta, Fuel Oil, Avtur y Kerosene	Barril	US\$0.22/Barril	US\$500
Gas licuado de Petróleo (GLP)	TM	US\$0.99/TM	US\$500
Gas Natural	Miollon	US\$0.02	US\$500
	BTU	MBTU	
Betun del Petroleo (AC-30)	Barril	US\$ 0.05/ Barril	US\$500

FUENTE: Manual de normas y procedimientos de los centros logísticos de los centros logísticos y de las empresas operadoras logísticas.

Los productos como gasolina, diésel, nafta, fuel oil, avtur y kerosene el barril con una equivalente a US\$0.22 con un tope mínimo por embarque de US\$500.

En el caso del gas licuado de petróleo (GLP) la tonelada métrica equivalente a US\$0.99 con un tope de US\$500.

Con respecto al gas natural el Miollon BTU con equivalencia a US\$0.02 con un tope de US\$500.

En cuento al betún de petróleo el barril a un equivalente de US\$0.05 con un mínimo de US\$500.

**CAPÍTULO III: VALORACIÓN DE LOS INCENTIVOS
Y EJEMPLIFICACIÓN DE LOS INCENTIVOS A LOS
DEPÓSITOS DE CENTROS LOGÍSTICOS EN EL
COMERCIO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA**

3.1 Valoración del de los incentivos y ejemplificación de los incentivos a los depósitos de los centros logísticos en el comercio de la República Dominicana

La República Dominicana cuenta con la creación del primer centro logístico en Caucedo como iniciativa de DP World desde su llegada al país, ya que los mismos ven el país como ven una gran oportunidad por su ubicación geográfica justo en el centro de las américas, lo que hace más fácil la movilidad de las mercancías tanto en el caribe y américa como hacia Europa y Medio Oriente (Conde, 2015).

La República Dominicana con esta inversión se enfrenta al inicio de una emocionante oportunidad para su desarrollo como eje comercial y logístico (Alí, 2015)

Otro de los puntos a favor del Centro Logístico Caucedo es que el mismo se encuentra ubicado en el puerto de DP World Caucedo, siendo el primero en su especie en la región del caribe, facilitando así el transporte de la mercancía desde el momento de su descarga del barco hasta el Centro Logístico, se estima que un aproximado máximo de dos horas del arribo del buque la carga debe estar puesta en el depósito (Camacho, 2017)

El centro logístico Caucedo se encuentra a tan solo 5 minutos del Aeropuerto Internacional de Las Américas lo que facilita también el transporte de la carga de forma aérea, el mismo es también el primero en su especie en la región. Como plan a medio plazo la empresa DP World, la operadora del puerto y del centro logístico

Caucedo tienen como meta la creación de una carretera de conectividad del puerto y centro logístico con el aeropuerto (Camacho, 2017).

El centro logístico Caucedo provee hasta 300.000 m² de almacenes construidos a medida disponibles para arrendamiento en el interior.

El centro logístico Caucedo junto a los operadores logísticos busca llevar a República Dominicana oportunidades de mejora a través del incremento del mismo, con el aprovechamiento tanto de la ubicación para la distribución de bienes como con los incentivos otorgados a las empresas.

El centro logístico Caucedo inició sus labores con naves en función desde octubre de 2015 y la segunda más tarde en el mismo año con 890 metros cuadrados e iniciaran las labores en abril de 2017 para construir dos más y luego continuar con la primera etapa del proyecto que consta de 14 naves, hasta completar la 4ta etapa, las que incluyen naves refrigeradas (Camacho, 2017).

La clase de infraestructura ha sumado en calidad y ha contribuido a elevar el Índice de Calidad Logística. Haina y Caucedo, responsables del 85% del tráfico de carga portuaria, han sido los protagonistas por excelencia en el avance. Por supuesto, hay mucho espacio todavía para avanzar, sobre todo considerando la aspiración consignada en la END de convertir a la República Dominicana en el hub del Caribe, y los desafíos que se abren con la remodelación del Canal de Panamá. La visión estratégica de convertirse en el hub del Caribe es atrevida, pero viable. Se trata de converse como país en un centro logístico integral proveedor de todos los servicios

de la cadena logística, desde la recepción hasta la entrega final; con servicios especializados para el manejo de carga, almacenamiento, transbordo, consolidación, nacionalización, embalaje, etiquetado, y otros servicios propios de la actividad comercial internacional (Montas, 2014).

No existe ninguna ley o decreto que de por sí solo lleve a la República Dominicana 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 (Fernández, 2014)

Con la expansión del Canal de Panamá, y los barcos grandes de hasta 10,000 teus (unidad de medida o capacidad de carga de un contenedor de 20 pies), puedan pasar por ahí, esos barcos solo podrán ir a ciertos puertos en el Caribe y Caucedo es uno ellos, por lo que Caucedo puede ser un “HUB” para esos barcos, trayendo y llevando mercancías, lo que da una vida automática a la logística internacional (Heinsen, 2015).

3.2 Oportunidades y amenazas para los incentivos a los depósitos de los centros logísticos en la región de Centroamérica y el Caribe.

Los centros logísticos han llegado para lograr la facilitación de las actividades a todos los involucrados en la cadena de suministros, con los mismos se persigue que las necesidades sean cubiertas cada vez más rápido sin importar la ubicación, el punto de fabricación o el origen de las mercancías. (Camacho, 2017)

La creación de centros logísticos ayudará a que República Dominicana logre posicionarse a corto plazo en el hub logístico del Caribe, idea que viene desarrollando hace décadas.

Los beneficios de la implementación de los centros logísticos son múltiples, pero de manera general, se pueden identificar 3 ventajas: (Tavares, 2015) i) el país como centro logístico permitirá que una empresa grande o mediana, por ejemplo, pueda instalarse en República Dominicana y manejar sus inventarios, mediante un régimen de depósito logístico entre al país, y prepare ofertas y las re-exporten, lo que aumentará la creación de empleos. ii) aumento de los negocios y la productividad. iii) Disminución del costo de los fletes e incremento de los servicios.

Se ha dicho repetidas veces que la República Dominicana se encuentra en una zona geográfica privilegiada, lo que le proporciona una excelente conectividad con el hemisferio y le da ventajas comparativas como lugar estratégico para instalar centros logísticos (Apolinario, 2013).

Sin embargo, no basta con expresarlo, pues estos centros de acopio del tráfico internacional de mercancías surgen y prosperan en función de la visión, capacidad de gestión y las facilidades que otorguen las autoridades relacionadas a la facilitación del comercio, en especial las autoridades aduaneras y demás entidades vinculadas, bien sean públicas o privadas, que inciden en el comercio transfronterizo (Apolinario, 2013).

Entre los beneficios que la empresa lograra obtener a través de la utilización de los incentivos está la reducción de costos de transportación de cadena de suministro debido a que éstas no pagarán ITBIS por traer sus mercancías al país siempre y cuando no sea se nacionalicen y simplemente se declaren bajo el régimen "Depósito logístico".

Las empresas contarán también con el beneficio de tener su carga justo a tiempo en el momento indicado, ya que pueden distribuir más rápido las mercancías a sus clientes desde el centro, al menor tiempo posible. (Fernández, 2015)

También debemos notar que el decreto 262-15 permite realizar modificación a los productos sin la alteración de la partida arancelaria a la que pertenece desde su ingreso al país, así como re empacado, ensamblado, etiquetado y re-etiquetado entre otras funciones, por lo tanto, las empresas pueden realizar estas funciones en depósito donde se encuentre su mercancía.

Por esta causa varias empresas han hecho en República Dominicana su Centro de operaciones obteniendo así mayores beneficios de las mismas. Se debe notar que

esto seguirá en la atracción de público hacia la República Dominicana lo que ha impactado y seguirá impactando al mismo de forma positiva.

El puerto de Caucedo se encuentra preparado para recibir los barcos post Panamax, lo que lo vuelve el más competitivo del país. Esos buques son de gran tamaño, por lo que DP World Caucedo se tuvo que dar a la tarea de realizar un dragado que llevó el puerto de 13.5 metros de profundidad a 15.2, con la posibilidad de recibir barcos de hasta 12,000 Teus y se espera que en 2020 los movimientos aumenten más de 100 MM, notando que en la actualidad el puerto recibe 1,300 barcos anual y posee tres grúas principales que realizan 30 movimientos por hora lo que suma 2,160 movimientos por día. (Camacho, 2017)

El Centro Logístico Caucedo beneficiará a la República Dominicana con la creación aproximada de 4,900 empleos al final de la creación de las 48 naves. Se pretende que los personales destinados a ejercer funciones en el mismo pertenezcan a la zona por donde se encuentra ubicado, logrando así integrar a los habitantes y que obtengan mejores empleos cerca de sus hogares.

Por tanto, el aprovechamiento de los incentivos a los centros logísticos y empresas operadoras logísticas, trae consigo la creación del Centro Logístico Caucedo llevan a la República Dominicana a un volverse más competitiva con respecto a los países de la región, teniendo así un escalón más en el proceso de desarrollo del mismo.

Se debe notar que entre las amenazas existentes está la falta de tecnología avanzada del país, lo que podría ser una barrera para la realización de operaciones

y actividades de logística y cadena de suministros. Siendo éste un ámbito al que la República Dominicana debe prestar especial atención.

Por otro lado, con la creación del Parque Logístico Panamá, centro que es considerado como a la columna vertebral para convertir a la nación en una plataforma logística de la región, cuenta con 46 hectáreas y se crea con la búsqueda del aprovechamiento del nuevo canal del país y la posibilidad de construcción de nuevos puertos en el Pacífico lo que podría atraer hacia esta zona empresas multinacionales. (Fernández, 2016)

El mismo se encuentra en la Ciudad de Panamá a poco tiempo de distancia del Aeropuerto Internacional de Tucumén lo que facilitará a las empresas el transporte de mercancías.

CONCLUSION

La logística toma un papel muy importante en el comercio internacional. La República Dominicana ha avanzado en el comercio internacional, en vistas de los tratados firmados, que han permitido una incorporación favorable del país en los mercados internacionales.

La República Dominicana ha obtenido provecho de su posición geográfica favorecida, las infraestructuras para el transporte aéreo, marítimo y terrestre, además de la ampliación de puertos y opciones de almacenaje. Además, ha creado instrumentos legales favorables para fomento de los depósitos fiscales gracias a la promulgación de la Ley No. 456 de fecha 3 de enero del 1973 y recientemente con el decreto 265-15 de Depósito de Centro Logístico, creando los centros logísticos en la República Dominicana.

Este decreto establece el marco legal necesario para regular el funcionamiento de los centros logísticos que operen en el país, de igual manera este impulsa a que la República Dominicana pueda ser reconocida como hub logístico del Caribe, ya que el decreto ha presentado nuevas oportunidades en el sistema aduanero del país.

La República Dominicana cuenta con un centro logístico ubicado en Caucedo, el cual es el primero en el país en materia de depósitos de centros logísticos. La instalación de dicho centro ha permitido que el país cuente con una plataforma logística de gran funcionalidad e ideal en el centro del Caribe, ya que conecta el

Aeropuerto Internacional de las Américas, el Puerto DP World Caucedo y el Centro Logístico Caucedo.

La firma de este decreto y a su vez la implementación del nuevo régimen de depósito logístico, causará un cambio favorable en el comercio internacional de la República Dominicana, ya que proporciona un mejoramiento, facilitación de las actividades comerciales e impulso de la competitividad de la República Dominicana frente a los demás países de la región del Caribe y Centroamérica.

Se espera que el gobierno dominicano, a través de sus instituciones, tal como la Dirección General de Aduanas, siga creando medidas para el incentivo de los depósitos de centro logístico en la República Dominicana.

RECOMENDACIONES

Luego de los hallazgos encontrados se pueden recomendar algunas medidas para tomar en cuenta en los siguientes años de intercambio comercial:

- La República Dominicana quiere ser considerada como hub logístico del Caribe, pero antes de esto el país debe trabajar en la mejora de las tecnologías del puerto, ya que son muchas las necesarias para recibir y entregar las cargas.
- Se hace necesaria mayor inversión en la infraestructura en el país para poder contar con la calidad para competir en igualdad de condiciones en el marco del comercio internacional y tener la capacidad para transportar productos de manera eficiente y ágil.
- Se deben establecer las condiciones legales que regulan el comercio en la República Dominicana, especialmente la Ley de Aduanas del país, ya que, si se aplican mejoras, se va a facilitar e incrementar el comercio.

De manera general las recomendaciones propuestas se deben obtener mediante el esfuerzo en conjunto de los principales actores comerciales; el sector privado y el sector público. Ambas partes deben crear medidas y poner de su parte para que cada vez más los actores que influyen en el comercio internacional presenten mejoras que impulsen el crecimiento económico del país.

BIBLIOGRAFÍA

- Dirección General de Aduanas. (2015). *Manuel de normas y procedimientos de los centros logísticos y de las empresas operadoras logísticas*. Santo Domingo.
- Fonts, J. C. (2009). *Manual de comercio exterior*. Barcelona: Grupo Planeta (GBS).
- Pérez, M. C. (2002). *Las aduanas y el comercio Internacional*. Madrid: ESIC Editorial.
- Nelson, C. A. (2009). *Manual de Importaciones y Exportaciones (4ta edición)*. Nueva York: McGraw-Hill.
- Acosta, C. (2015). Centros Logísticos revolucionarán comercio. *Listín Diario*.
- Acento.com.do. (17 de Julio de 2016). *Sociales*. Obtenido de www.acento.com.do: <http://www.acento.com.do/2016/sociales/8365151-ikea-inicia-la-construccion-almacen-centro-logistico-caucedo/>
- Cantos, M. (2007). *Introducción al Comercio Internacional*. Madrid: Edhasa.
- El Dinero. (16 de mayo de 2016). <http://www.eldinero.com.do>. Obtenido de Econolegal: <http://www.eldinero.com.do/23463/amchamrd-apostamos-por-los-centros-logisticos/>

- Fernández, J. S. (2015, septiembre 21). Recuperado desde El Dinero: <http://www.eldinero.com.do/16518/los-centros-logisticos/>
- Montás, J. T. (2014). Los centros logísticos: componente estratégico del desarrollo competitivo de la República Dominicana. *La Importancia de los centros logísticos para el Desarrollo Económico y Social* (pp. 11-20). Santo Domingo: Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo.
- Náutica República Dominicana. (2015, Julio). *Teddy Heinsen, presidente de la ANRD, hace un llamamiento a la DGA*. Retrieved from Náutica República Dominicana: <http://www.nautica-rd.com/index.php/noti-navieras/222-el-ministro-de-industria-y-comercio-apuesta-por-la-republica-dominicana-como-hub-del-caribe-teddy-heinsen-presidente-de-la-anrd-hace-un-llamamiento-a-la-dga-para-que-facilite>
- Presidencia de la República Dominicana. (2015). *Decreto 262-15*. Santo Domingo: Presidencia de la República Dominicana.
- República, D. G. (2015, septiembre 08). *Presidente Medina firma decreto crea centros logísticos*. Recuperado de www.elcaribe.com.do: <http://www.elcaribe.com.do/2015/09/08/presidente-medina-firma-decreto-crea-centros-logisticos>
- Universidad Politécnica de Cartagena. (2013). *Glosario de Términos Logísticos*. Obtenido de Página web de la Universidad Politécnica de Cartagena:

[http://www.upct.es/~gio/GLOSARIO%20DE%20TERMINOS%20LOGISTIC
OS.pdf](http://www.upct.es/~gio/GLOSARIO%20DE%20TERMINOS%20LOGISTICOS.pdf)

A N E X O S

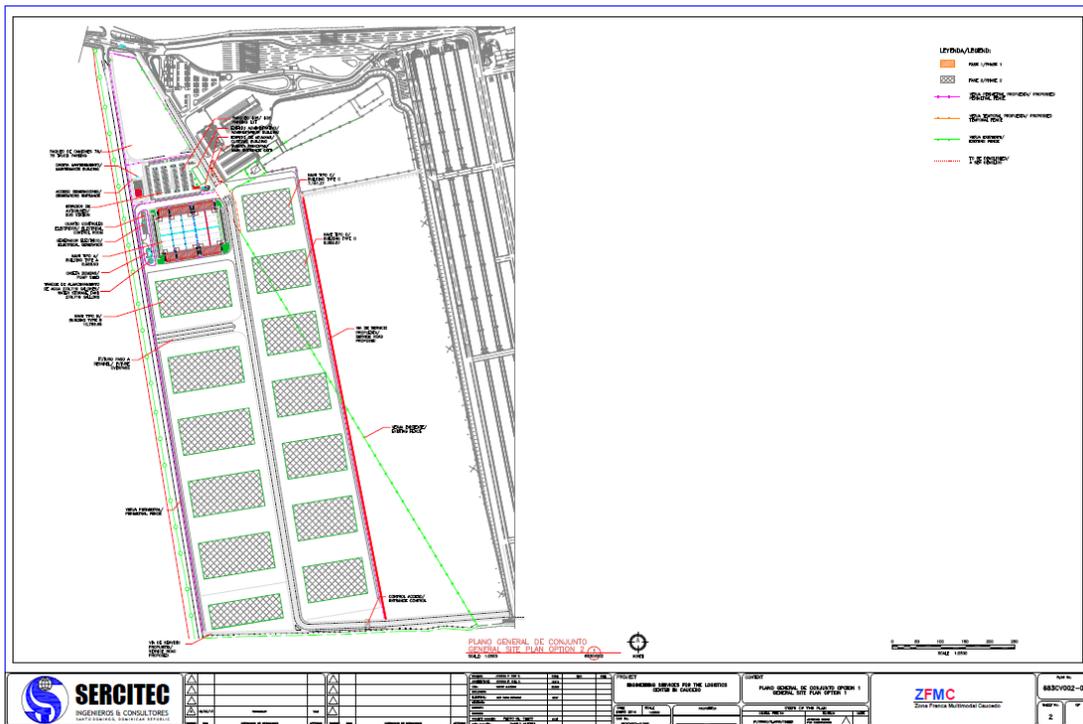
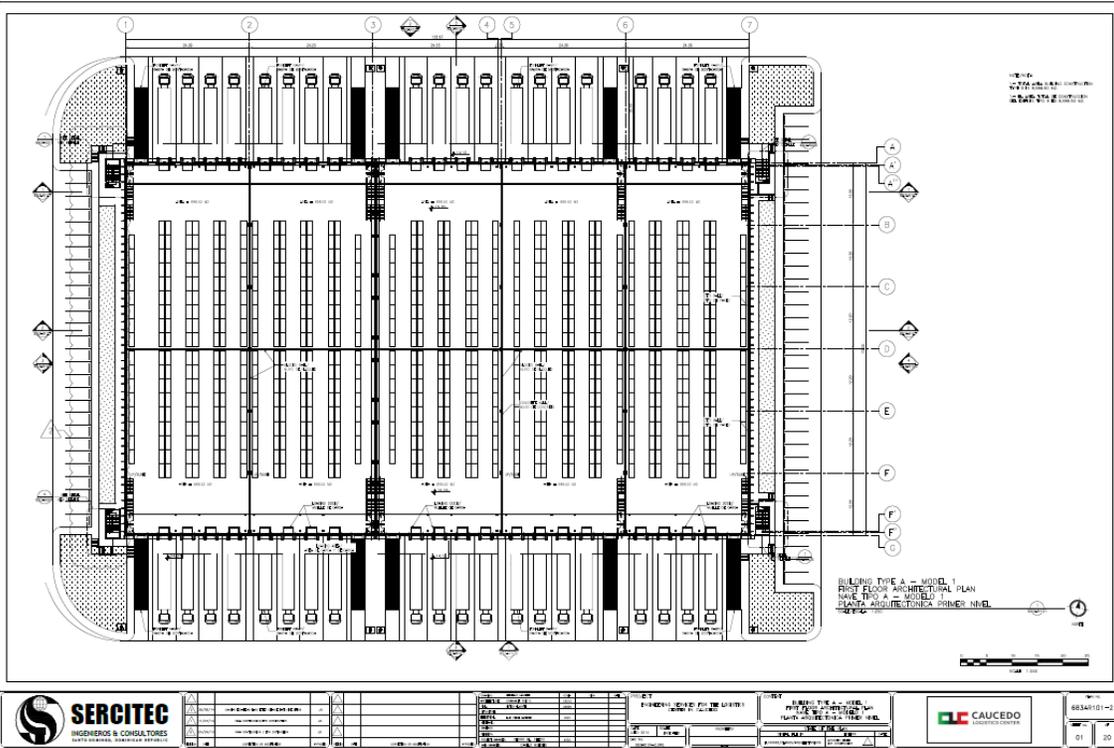
Anexo A. Visita a Centro Logístico Caucedo



Anexo B. Visita DP World Caucedo



Anexo C. Planos del plan de la primera etapa del Centro Logístico Caucedo



Anexo D. Selección de régimen de declaración en el Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA)

▶ Buscar
▶ Cerrar

Código de Régimen	<input style="width: 95%;" type="text"/>
Nombre de Régimen	<input style="width: 95%;" type="text"/>

Sec.	Código de Régimen	Nombre de Régimen
1	2	ADMISION TEMPORAL
2	7	DEPOSITO DE REEXPORTACION
3	6	DEPOSITO FISCAL
4	4	DEPOSITO LOGISTICO
5	15	DEPOSITO PARTICULAR
6	1	DESPACHO A CONSUMO
7	3	INTERNACION TEMPORAL
8	14	REIMPORTACION
9	10	ZONA FRANCA COMERCIAL
10	11	ZONAS FRANCAS INDUSTRIAL Y ESPECIALES

◀◀ 1 ▶▶

Total: 10

[wcIG082502] Registrar Información Solicitud de Transportación

Información de Solicitud

No. de Solicitud	<input style="width: 95%;" type="text"/>
------------------	--

Básica

Información de Solicitud

* Tipo de Destino	<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> <div style="background-color: #e0e0e0; padding: 2px;">Centros Logísticos</div> <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 2px;">Centros Logísticos</div> <div style="padding: 2px;">Otros (Especifique)</div> </div>
* Fecha de Inicio	<input style="width: 95%;" type="text"/>
* Área de Salida	<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> <div style="padding: 2px;">Importacion</div> <div style="padding: 2px;">Exportacion</div> </div>
 Información de Solicitante	<div style="border: 1px solid #ccc; padding: 2px;"> <div style="padding: 2px;">Traspaso</div> <div style="padding: 2px;">Zonas Francas</div> <div style="padding: 2px;">Almacén</div> <div style="padding: 2px;">Verificación Un Destino</div> </div>
* Tipo de Solicitante	<input style="width: 95%;" type="text"/>
* Nombre	<input style="width: 95%;" type="text"/>
Dirección	<input style="width: 95%;" type="text"/>

PÁGINA DE ANTIPLAGIO

Dustball Plagiarism Report

Score: 100%

dispone el establecimiento de Almacenes Privados de Depósito Fiscal, que OK
las logísticas podrán realizar actividades de transporte, tránsito internacional, OK
operacionales: Admisión temporal para perfeccionamiento activo, tránsito, depósito OK
concluir, el Agente Aduanal obtendrá de las autoridades correspondientes un OK
tanto, el aprovechamiento de los incentivos a los centros logísticos OK
manera general las recomendaciones propuestas se deben obtener mediante el OK
almacenes construidos a medida disponibles para arrendamiento en el interior OK
Estas operaciones serán vigiladas por funcionarios aduaneros y se serán OK
República Dominicana, desde años atrás ha buscado el aprovechamiento de OK
las logísticas podrán realizar actividades de transporte, tránsito internacional, OK
centro logístico debe contar con una infraestructura eficiente y contar OK
decreto establece el marco legal necesario para regular el funcionamiento OK
meses pueden ser prorrogables una vez vencido el plazo correspondiente OK
Podrán realizar procedimiento de valor agregado mínimo sin cambiar la OK
últimos treinta años, el comercio internacional ha aumentado en cerca OK
Deberán instalar y mantener en funcionamiento un sistema de información OK
empresa debe disponer de las herramientas informáticas adecuadas para facilitar OK
República Dominicana cuenta con muy buenas infraestructuras portuarias y aeroportuarias OK
globalización, se ha experimentado un aumento significativo de las operaciones OK
reglamento establece, como se ha mencionado anteriormente en este trabajo OK