



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

Título de la monografía:

**“Análisis de Oportunidades Comerciales, en Santa Cruz de Barahona y
Propuesta de un Modelo de Desarrollo Económico, Mediante Inversión de
Capital Mixto”**

Sustentada por:

L. Alfredo Díaz 2013-0845

Asesor:

Ariel Gautreaux

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

Santo Domingo, D. N., República Dominicana

Julio 2018

INDICE

RESUMEN	ii
PALABRAS CLAVE	iii
1. CAPITULO I. EI COMERCIO EN SANTA CRUZ DE BARAHONA	
1.1. ANTECEDENTES	1
1.2. MARCO JURIDICO DEL DESARROLLO ECONOMICO DE SANTA CRUZ DE BARAHONA	3
1.2.1. LEY No. 688-16	3
1.2.2. EL DECRETO 437-17	8
1.2.3 LEY No. 290-66 LEY ORGANICA DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO; LEY NO.37-17 QUE REORGANIZA EL MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y MIPYMES; Y EL DECRETO No. 100-18 QUE DICTA EL REGLAMENTO DE APLICACIÓN DE LA LEY	9
1.3 CENTRO MIPYME UCATEBA.....	13
1.4 ESTRATEGIA NACIONAL DE DESARROLLO	13
1.4.1 PLAN NACIONAL PLURIANUAL SECTOR PÚBLICO ACTUALIZACIÓN 2016 ...	17
1.5 DESARROLLO ECONOMICO	19
1.6 SECTORES ECONOMICAMENTE RELEVANTES EN SANTA CRUZ DE BARAHONA	21
1.6.1 SECTOR INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y TRANSPORTE	22
1.6.2 SECTOR TURISMO.....	22
1.6.3 SECTOR MINERO.....	25

**CAPITULO II. ANALISIS COMPARATIVO POTENCIAL Y PROGRAMAS DE
DESARROLLO EN SANTA CRUZ DE BARAHONA.**

2.1 POTENCIAL DE CRECIMIENTO SANTA CRUZ DE BARAHONA.....	27
2.1.1 POTENCIAL DE CRECIMIENTO DEL SECTOR INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y TRANSPORTE.....	27
2.1.2 POTENCIAL DE CRECIMIENTO DEL SECTOR TURISMO.....	30
2.1.3 POTENCIAL DE CRECIMIENTO DEL SECTOR MINERO.....	32
2.2 PLANES PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL, PROVINCIALES Y REGIONALES.....	32
2.2.1 PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO PROVINCIAL; SANTIAGO.....	33
2.3 INVERSION EXTRANJERA EN REPÚBLICA DOMINICANA.....	43

**CAPITULO III. MODELO DE DESARROLLO MEDIANTE INVERSION EXTRANJERA
DIRECTA.**

3.1 MODELO DE INVERSION EXTRANJERA SELECCIONADO.....	46
3.2 ESTRATEGIA SECTORIAL.....	46
3.3 ECONOMÍA TERRITORIAL Y SECTORIALMENTE INTEGRADA.....	47
3.3.1 INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA Y TRANSPORTE.....	50
3.4 PROPUESTA DE INVERSORES INTERNACIONALES PARA INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA Y TRANSPORTE.....	71

CONCLUSIÓN.....	v
RECOMENDACIONES.....	vii
BIBLIOGRAFIA.....	viii

AGRADECIMIENTOS Y DEDICATORIA

En primer lugar, quiero agradecer a mi madre, sin ella yo hoy no estaría aquí en el tan esperado final de mi trayecto universitario, ha sido mi mayor pilar en este largo camino, en el que quise desistir más veces de las que puedo contar. Nunca bastarán las palabras para agradecerle por estar aquí hoy,

Quiero agradecer especialmente a mi tía Lina, por ser tan incondicional con mi persona. ¡Asimismo, deseo agradecer Muy Especialmente! a Paola Pimentel sin quien este trabajo no hubiera sido posible y por mostrarme que la grandeza no quita el sentido humano, gracias en verdad,

Deseo agradecer a mi tío y padrino Eugenio Abréu, quien siempre ha estado apoyándome, en gran medida sin que yo lo supiera. Es mi esperanza poder retribuirle alguna vez, aunque sea una de todas las bondades que ha tenido para conmigo,

Les doy las gracias a mi familia, mis tíos, mis primos y mis hermanos, que siempre ha tenido las puertas abiertas para mí,

Agradezco grandemente a la profesora Elizabeth Arzeno, indiscutiblemente la más grande mentora que tuve y tendré en esta vida. Gracias por enseñarme el valor de atreverse a hacer lo necesario para salir adelante, a pesar de todo, y a reconocer mis fallas como profesional y ser humano,

Asimismo, un agradecimiento especial a Luiding Montes de Oca, Ignacio Soriano, Némesis, Jimmy, Elisa Mateo, Alcedo, Bryan Castillo, Yadelsa, Markents Paul, Malvis Ramírez y todos los demás por acompañarme en una de las mejores experiencias de mi vida,

Por último, pero no menos importante, le doy las gracias a la persona que me hizo el hombre que soy hoy en día, quien me enseñó a soñar en grande y me enseñó el valor de la familia. Espero algún día ganarme su orgullo, tanto en vida como en la muerte. Nunca seré capaz de expresar todo mi agradecimiento, a la persona que hoy dedico este trabajo monográfico con amor a mi padre F. Alfredo Díaz Santana.

RESUMEN

El actual modelo de desarrollo comercial de Santa Cruz de Barahona, disgrega el impacto económico de la región sur tradicional, debido a la escasa identidad regional y la casi nula integración comercial entre las provincias aledañas, incurriendo en excesiva especialización, que deriva en un precedente negativo para innovación dentro de la misma. Esto no es lo que uno espera de la metrópolis de la Provincia de Barahona, que es la cabecera de la región sur tradicional, y la que cuenta con la mejor infraestructura logística para el comercio de toda la región.

El potencial comercial subyacente de los sectores relevantes de esa metrópolis, en el mercado internacional es enorme, y se está desperdiciando concentrando los esfuerzos económicos en los mismos puntos de aprovechamiento de siempre, incurriendo en una gran falta a los objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, recientemente convertida en Ley.

La implementación de un modelo de desarrollo económico para Santa Cruz de Barahona, permitiría al sector público y empresarial dominicano, a desarrollar el nivel competitivo necesario para explotar completamente el potencial comercial nacional, convirtiendo a la República Dominicana en una economía diversificada y de crecimiento integral y homogéneo.

PALABRAS CLAVE

END: Estrategia Nacional de Desarrollo

CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe

MEPYD: Ministerio de Economía, Planificación Y Desarrollo

MICM: Ministerio de industria y Comercio y PYMES

PNPSP: Plan Nacional Plurianual del Sector Público

SAM: Sistema de Administración del Mantenimiento de Caminos

INTRODUCCION

La República Dominicana, desde mediados del año 2012, cuenta con una “Estrategia Nacional de Desarrollo” que marcan un hito en la historia nacional. Esta contempla desarrollar el país que desean tener los ciudadanos/as dominicanos/as para el año 2030, y cuáles son las mejores vías para lograrlo. Esto coordinación con la Agenda 2030 establecida por la Organización de las Naciones Unidas, en sustitución de los Objetivos del Milenio.

El Actual modelo de desarrollo comercial de la región sur tradicional, y subsecuentemente la ciudad de Santa Cruz de Barahona, está estancado en las mismas actividades económicas de hace unos 50 años, subsistiendo apenas con los despojos de lo que fueron una vez los mercados más rentables de América Latina y el Caribe, y para colmo funciona con las mismas estrategias de aquel periodo de antaño.

Este trabajo estudia la posible aplicación de un nuevo modelo de desarrollo económico, que le permita a la ciudad y su provincia guiar a su región a ser nuevamente competitivos en el mercado internacional.

**CAPITULO I. EI COMERCIO EN SANTA CRUZ DE
BARAHONA**

1.1. ANTECEDENTES

La ciudad de Santa Cruz de Barahona, es la ciudad principal de la provincia denominada Barahona, la cual, está situada en el suroeste de la República Dominicana; forma parte de la Región de Enriquillo, bajo la actual organización política, junto a las provincias de Bahoruco, Independencia y Pedernales, con las que limita al noroeste y oeste respectivamente, incluyendo a Azua en el norte y el Mar Caribe al suroeste.

Es un territorio que posee 1,660.2 kilómetros cuadrados, representa el 3.4% del territorio de la República Dominicana , originalmente pertenecía al cacicazgo de Jaragua, que luego de la colonización española, fue sujeto de la sublevación de Francisco de Roldán en 1496, la rebelión del supuesto Cacique Enriquillo en 1519, el apogeo y decaimiento de la industria maderera hasta el surgimiento de la zafra azucarera alrededor de 1800, promoviéndolo de fincas aisladas a una villa gracias a la migración de personas desde Neyba. Pero no fue hasta 1802 que el líder de la ocupación haitiana Toussaint Louverture impartió órdenes para la fundación oficial de Barahona como una dependencia de Azua, a partir de entonces adquirió pertinencia social y pasó por un proceso de progreso sosegado, que se aceleró a finales de siglo XIX y a principios de siglo XX.

Históricamente como toda la región sur tradicional (actualmente dividida por las regiones: Valdesia, Enriquillo y El Valle), ha tenido los índices de participación económica más bajos de la Rep. Dominicana, relegándose casi completamente al

sector primario para la subsistencia y la exportación, mediante la extracción y semi-procesamiento de minerales, que es una de sus actividades más lucrativas; según el Ministerio de Energía y Minas, hay un total de cuarenta y cinco premisos de explotación vigentes en la misma, de los cuales, en el 2017 el 52.7% correspondía a la roca caliza, el 16.3% yeso, 7.2% arcilla, y el restante 23.8% lo compone materiales como larimar, mármol, sal, entre otros (García, 2017). Además de su tradicional contribución al renglón exportador provenía del sector agropecuario; con cultivos como tomate industrial, berenjena, habichuelas, melón, sandía, pepino, molondrón, ajíes, auyama, algodón, tabaco, musú, calabaza, cundeamor, calabacines, entre otros. Asimismo, según el “ Estudio sobre el impacto de las Microfinanzas en el Bienestar Social de la República Dominicana 2015”, en el que se destaca que la microempresas asentadas en región sur muestran un índice porcentual de formalidad de 25%, sobre la media general de 23.7%, marcando un amplio margen de diferencia con la región este tradicional, con 22 puntos porcentuales de diferencia, y destacando que el acceso a las fuentes de financiamiento de la misma, es solo de un 7%, bajo la media de 24.8%, lo que contrasta ampliamente con el 48.6% de la región norte tradicional, y el 29.2% de la región este tradicional.

1.2. MARCO JURIDICO DEL DESARROLLO ECONOMICO DE SANTA CRUZ DE BARAHONA

La Ciudad de Santa Cruz de Barahona, como parte del territorio nacional dominicana, esta supuesta a suscribir todo su accionar político y económico a la constitución de la república, y documentos legalmente ratificados por instancias competentes, tales como decretos presidenciales, acuerdos comerciales, entre otros. No obstante, a eso, los precedentes de parcial abandono presentados con anterioridad y el formato de desarrollo económico y comercial exhibidos más adelante en este documento, muestran que no todas las legislaciones son aplicadas con suficiencia, ya sea, por desinterés o carencia de una estrategia de aplicación coherente de las autoridades locales, obviando ese hecho hemos determinado cuales son las instituciones y los documentos legales pertinentes al objeto de estudio del presente trabajo. Los cuales explicamos cabalmente, a continuación;

1.2.1. LEY No. 688-16

La Ley No. 688-16 de Emprendimiento, promulgada el 25 de noviembre de 2016, implementa la creación del régimen especial para el fomento a la creación y formalización de empresas, teniendo como función de establecer un marco regulatorio institucional, en pro de la promoción de la cultura emprendedora moderna, mediante la instauración e ininterrupción del emprendimiento incorporándolo legalmente en la economía, mediante la implantación de incentivos

y eliminación de obstáculos de naturaleza fiscal que permitan el desarrollo y consolidación en el mercado nacional e internacional. Esta se justifica al contrastar la demostrada tendencia del último trigésimo periodo anual (es decir 30 años), en las naciones desarrolladas los negocios dentro de esta clasificación que tienen al menos cinco años de operaciones son los principales generadores de empleos, con la realidad de la República Dominicana que ha mantenido una tasa promedio de desempleo del quince por ciento el último vigésimo periodo anual. Demostrando de esta manera lo fundamental de la adopción de políticas que favorezcan concomitantemente la creación de empresas para la disminución de la tasa de desempleo existente en el país.

Según el Viceministro de Fomento a las PYMES, perteneciente al Ministerio de Industria y Comercio y PYMES - **MICM**, Ignacio Méndez que la Ley 688-16 de Emprendimiento, promulgada por el Poder Ejecutivo, *“representa una gran oportunidad de desarrollo para los emprendedores dominicanos al tiempo que servirá a empresas ya establecidas generando mayores facilidades para su crecimiento”* (Información, 2017) ´. También indico que, entre los instrumentos de fomento a la financiación, el mandato legal concibe el Fondo de Contrapartida Financiera para el Emprendimiento – **CONFIE**, un mecanismo multisectorial que ofrece financiación a empresas emprendedoras dominicanas, dependiente del fideicomiso público, mientras es administrado por el Banco de Reservas, este estará enfocado en la primera inversión.

Respecto al Fondo de Contrapartida Financiera para el Emprendimiento – **CONFIE**, Jaime M. Senior Fernández, abogado y bloger de finanzas dominicano, explica que este financiará hasta un 70% de la inversión requerida por la MIPYME en cuestión, con un plazo de repago será de 48 meses, con los primeros 18 meses libres de pago de intereses y cuotas. Asimismo, confirma que para acceder al fondo se deberán cumplir con varios requisitos previos, como la presentación de un plan de negocios ante una entidad bancaria o microfinanciera, la cual, indicara que ha aprobado o no, un cofinanciamiento de al menos 20% de la inversión requerida, repartiendo el riesgo entre el estado y el sector financiero/bancario privado.

Según el informe dado por la Dirección de Comunicaciones del **MICM**, este propicia la conciliación entre la financiación tradicional y la asistencia estatal potencializando las inversiones a través de contrapartidas, aportando la liquidez necesaria para este formato empresarial, compuesto por innovadores e inventores, que necesitan este tipo de incentivos para llevar al mercado sus productos.

Jaime M. Senior Fernández, establece al emprendimiento como el motor de las economías modernas, especialmente para los países en vía de desarrollo como República Dominicana, entendiendo que el fomento a la creación de nuevas pequeñas y medianas empresas – **PYMES**, es una herramienta indispensable

para impulsar la economía, mejorando a su vez la calidad de vida de los dominicanos. El infiere que esa es la finalidad con la que fue aprobada esta ley en noviembre del 2016, encargando al Infotep y al MESCyT promover iniciativas que contribuyan a desarrollar competencias emprendedoras y programas educativos especializados. Adicionalmente, insta la Red Nacional de Emprendimiento o **RD-Emprende**, bajo el comando del Ministerio de Industria y Comercio y PYMES - **MICM**, para coordinar este desarrollo con organizaciones no gubernamentales o **ONG'S**.

También comenta que esta ley obliga a cada una de las instituciones gubernamentales del estado dominicano, que tengan cualquier tipo de interacción o relación con las MIPYMES a simplificar y facilitar los trámites administrativos que estas deban realizar. A la vez que, designa al **MICM** brindar el apoyo requerido para facilitar el establecimiento de centros de incubación de empresas, para así fomentar el desarrollo de las empresas nacientes u emprendimientos constituidos. Por otra parte, dilucididad respecto al establecimiento de un régimen especial de ingreso y cotización al Sistema Dominicano de Seguridad Social - **SDSS**, que tendrá una duración de tres años a partir de la fecha de constitución de esta ley, a las empresas clasificadas como MIPYMES que, durante este período, estarán totalmente exentas de la cotización correspondiente por concepto de pensiones ante este, disminuyendo su carga financiera. Asimismo, expresa que la ley 688-16, conjuntamente con su reglamento de aplicación, es el primer paso de muchos

para poder alcanzar la simplificación del marco jurídico entorno al fomento del emprendimiento.

Es importante destacar que dentro del marco de esta ley se propone facilitar, eficientizar y extender el impacto de la ayuda internacional para el emprendimiento. Tal como el caso de entrega de 200 mil dólares no reembolsables en partidas individuales de US\$5,700 a 35 proyectos de emprendimiento, de un total de 112 propuestas postuladas, que generan beneficios, y se consideran transformadores de vidas, por parte de la República China de Taiwán mediante el **MICM** y su Centro Regional de Promoción de la Micro y Pequeña Empresa – **CENTROMYPE**, como parte de un programa de apoyo inconcluso, debido a la ruptura de relaciones diplomáticas con Taiwán, que estaba supuesto a durar un periodo de cuatro años, con la finalidad de apoyar unos 400 proyectos de emprendimiento en el país. Este se planteó, como el respaldo económico del concurso de The Pitch RD, que es una competencia de índole internacional en el área de emprendimiento, originada en México, gestionada nacionalmente por el **MICM** para identificar el talento emprendedor dominicano, conectar a emprendedores con los mentores disponibles y aportar integralmente al crecimiento de los proyectos innovadores, que una vez aprobados son sometidos a un cercano seguimiento del cumplimiento de sus objetivos a mediano y largo plazo. Anteriormente, la elaboración de este tipo de estrategia constituidas por diferentes tipos de incentivos dentro del ámbito emprendedor

dominicano, era con el propósito de promover la aprobación de la Ley de Emprendimiento, transformándose ahora en parte de sus actividades competentes.

1.2.2. EL DECRETO 437-17

El decreto 437-17, del 28 de diciembre del 2017, es un llamado a fomentar las exportaciones, las inversiones y el turismo a través de la apertura de nuevos mercados, la diversificación de la oferta exportable y la internacionalización de las pequeñas y medianas empresas con vocación exportadora. Asimismo, su ordenanza a todas las instituciones públicas y privadas a colaborar con el Ministerio de Industria Comercio y MIPYMES (MICM), el Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD), CNZFE) y el Consejo Nacional de Competitividad (CNC) para promover el sector exportador y el establecimiento de la cultura exportadora, en consonancia con el mandato de la Ley no. I-12, que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030, del 25 de enero de 2012 (Medina, 2017).

1.2.3 LEY No. 290-66 LEY ORGANICA DEL MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO; LEY NO.37-17 QUE REORGANIZA EL MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y MIPYMES; Y EL DECRETO No. 100-18 QUE DICTA EL REGLAMENTO DE APLICACIÓN DE LA LEY

La Ley Orgánica del Ministerio de Industria y Comercio No. 290-66, que crea como tal dicha institución, a la que se le adjudican la fijación y aplicación de las políticas industriales, comerciales, de minería y energía del Gobierno Nacional, más específicamente según el tópico;

En cuanto al ámbito industrial se refiere sus funciones son: Establecer la política industrial del país; Programar el desarrollo industrial; Fomentar el desarrollo industrial; Controlar el incumplimiento de la política de desarrollo industrial; Dar normas, coordinar y supervisar a los organismos descentralizados y autónomos del Sector Industrial; Mantener el registro Nacional de industrias e industriales; Autorizar la instalación y localización geográfica de industrias; Conceder patentes y autorizar marcas y supervisar su utilización; y Controlar la aplicación de las leyes y normas industriales. (Comercio, 1966)

En cuanto al ámbito del comercio interno se refiere sus funciones son: Establecer la política de comercio interno del país, exceptuando aquella que se refiere al azúcar y productos agropecuarios; Programar el desarrollo de comercio interno;

Fomentar el comercio interno, de acuerdo a la política comercial del país; Controlar el cumplimiento de la política de comercio interno. Mantener el registro nacional de comerciantes; Autorizar la instalación y localización de establecimientos comerciales, de acuerdo a los programas de desarrollo interno; Dictar y vigilar el cumplimiento de normas que garanticen la libre competencia y los niveles de precios. Controlar los costos de producción de bienes y servicios, a excepción del azúcar y los productos agropecuarios; Determinar y controlar los sistemas de comercialización de bienes, a excepción del azúcar y los productos agropecuarios; y Controlar la aplicación de las leyes y normas sobre comercio interno. (Comercio, 1966)

En cuanto al ámbito del comercio exterior se refiere sus funciones son: Establecer la política de Comercio Exterior del país, exceptuando aquella que se refiere al azúcar; Programar el desarrollo del comercio exterior; Fomentar el comercio exterior; Mantener el registro nacional de exportadores e importadores; Autorizar y controlar el funcionamiento de firmas importadoras y exportadoras; Estudiar y recomendar al Poder Ejecutivo las tarifas aduaneras Estudiar y recomendar al Poder Ejecutivo las exoneraciones impositivas de productos de exportación; Determinar las cuotas de importaciones y exportaciones; Fijar los precios de los productos de exportación, controlando sus costos de producción; Controlar la aplicación de las leyes y normas sobre comercio exterior. (Comercio, 1966)

Es importante destacar que también posee funciones en materia energética, que tradicionalmente asido su papel más importante o mejor dicho más demandante en el transcurso de los años. Sin embargo, ese no es un tópico a abarcar dentro de los límites de este trabajo, por lo que se obviara completamente. Adicionalmente, es apropiado mencionar que en enero del 2017 el congreso nacional aprobó el proyecto de ley para el reordenamiento y re-focalización hacia las MIPYMES los esfuerzos de esta importante institución gubernamental, ratificado oficialmente como ley por el actual presidente dominicano Danilo Medina, mediante el Decreto No.100-18 dictando así el Reglamento de Aplicación de esta ley, en febrero del mismo año.

El Reglamento de aplicación del Decreto No.100-18, redefine las competencias, funciones, y estructura organizacional del ahora llamado Ministerio de Industria, Comercio y MIPYMES – **MICM**, instaurándolo como *“ el órgano rector y el encargado de la formulación, adopción, seguimiento, evaluación y control de las políticas, estrategias, planes generales, programas, proyectos y servicios de los sectores de la industria, exportaciones, el comercio interno, el comercio exterior, las zonas francas, regímenes especiales y las Mipymes, incluida la comercialización, el control y el abastecimiento del mercado de derivados del petróleo y demás combustibles, conforme a los lineamientos y prioridades del Gobierno Central”* (DOMINICANO, 2017), dándole de ese modo el carácter legal necesario para determinar la política nacional incumbente a sus funciones

anteriormente descritas y poder aplicar las estrategias pertinentes para el desarrollo, fomento y competitividad en materia industrial, comercialización interna, control y surtido del mercado central y derivados del petróleo, y alternativas a este. Luego de efectiva el reordenamiento, esta institución está compuesta por; el Viceministerio de Desarrollo Industrial, el Viceministerio de Zonas Francas y Regímenes Especiales, el Viceministerio de Comercio Interno, el Viceministerio de Comercio Exterior y el Viceministerio de Fomento a la Micro, Pequeña y Mediana Empresa, los cuales dependerán directamente del ministro de Industria, Comercio y MIPYMES.

En base al artículo 7 de dicha ley, se le adhieren conjuntamente a los viceministerios las siguientes instituciones; el Consejo Nacional de Promoción y Apoyo de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa (Promipymes), el Centro de Desarrollo y Competitividad Industrial (Proindustria), el Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación (CNZFE), el Instituto Nacional de la Aguja (Inaguja) y la Oficina Nacional de la Propiedad Industrial (ONAPI), el Instituto Nacional de Protección de los Derechos del Consumidor (Pro-Consumidor), Comisión Nacional de Defensa de la Competencia (Pro-Competencia) y Comisión Nacional de Prácticas Desleales y Medidas de Salvaguarda. El mismo artículo incluye como dependencias del MICM, al Consejo Dominicano para la Calidad (CODOCA), el Instituto Dominicano para la Calidad (INDOCAL), el Organismo Dominicano para la Acreditación (ODAC), el Centro de Exportación e Inversión de la República

Dominicana (CEI-RD) y la Dirección Nacional de Fomento y Desarrollo de la Artesanía (FODEARTE). (DOMINICANO, 2017)

1.3 CENTRO MIPYME UCATEBA

El Centro MIPYME, iniciativa regional del **MICM**, localizado en Universidad Católica Tecnológica de Barahona – **UCATEBA**, en la ciudad de Santa Cruz de Barahona, el cual, posee un único caso de éxito publicado con los jóvenes Wilson Sánchez y Elías Castillo, obteniendo Producción de 4000 mil libras de carnes al mes, generando siete puestos de trabajo permanentes y diez rotativos, con una ganancia no especificada. Es importante recalcar que no se tiene ninguna otra información corroborable de las actividades de este centro, al igual, que la oficina provincial del **MICM** que se ha mostrado indispuesta a facilitar informaciones, durante todo el proceso de investigación.

1.4 ESTRATEGIA NACIONAL DE DESARROLLO

Desde mediados del año 2012, la República Dominicana cuenta con una “Estrategia Nacional de Desarrollo” que marcan un hito en la historia nacional. Esta contempla desarrollar el país que desean tener los ciudadanos/as dominicanos/as para el año 2030, y cuáles son las mejores vías para lograrlo. Este

acuerdo inclusivo plantea un cambio fundamental en la forma de conducción del Estado, debido al hecho de haber acordado objetivos, políticas y metas que debe conducir a una continuidad fundamental del accionar estatal en pos del logro de este esquema de desarrollo nacional. Estableciendo que la improvisación y la falta de coordinación en el accionar estatal son cosas del pasado ahora, especialmente con la promulgación de la *“Ley Orgánica de la Estrategia Nacional de Desarrollo de la República Dominicana 2030 (END), Ley 1-12”*, la cual, se apoyó en el siguiente marco argumentativo; *“ El balance de los resultados del desarrollo de República Dominicana durante los últimos 40 años, si bien arroja grandes éxitos, evidencia también importantes deficiencias. El notable crecimiento económico experimentado por el país no genera suficientes empleos dignos, por lo que no ha logrado reducir sustancialmente la pobreza. En adición, da muestras de una falta de competitividad internacional que genera fuertes desequilibrios externos y amenaza las posibilidades futuras. Otras áreas de la vida nacional también requieren notables cambios: instituciones más eficientes y transparentes son necesarias para fortalecer la democracia y para apoyar el desarrollo del aparato productivo. Igualmente se requiere una mejor gestión de los recursos naturales, fortalecer la gestión de riesgos y promover la adaptación a los efectos del cambio climático, para dar sostenibilidad al desarrollo futuro ”* (Ministro de Economía, 2012).

Este nuevo modelo de desarrollo nacional se agrupa en cuatro ejes estratégicos de acción, correlacionados y declarados de alta prioridad, pues se requieren avances simultáneos para obtener los niveles deseados, en base a estos, se establecieron 19 objetivos generales, 58 objetivos específicos y 460 líneas estratégicas de acción.

El primer eje de la Estrategia Nacional de Desarrollo pretende alcanzar *“Un Estado social y democrático de derecho, con instituciones que actúan con ética, transparencia y eficacia al servicio de una sociedad responsable y participativa, que garantiza la seguridad y promueve la equidad, la gobernabilidad, la convivencia pacífica y el desarrollo nacional y local”*, enfocado en mejorar la confiabilidad general hacia el estado dominicano, que internamente nunca ha sido demasiada.

El segundo eje de la Estrategia Nacional de Desarrollo procura alcanzar *“Una sociedad con igualdad de derechos y oportunidades, en la que toda la población tiene garantizada educación, salud, vivienda digna y servicios básicos de calidad, y que promueve la reducción progresiva de la pobreza y la desigualdad social y territorial”*, enfocado en la tarea primaria de un estado democrático que es el bienestar de sus ciudadanos/as.

El tercer eje de la Estrategia Nacional de Desarrollo plantea alcanzar *“Una economía territorial y sectorialmente integrada, innovadora, diversificada, plural, orientada a la calidad y ambientalmente sostenible, que crea y desconcentra la riqueza, genera crecimiento alto y sostenido con equidad y empleo digno, y que aprovecha y potencia las oportunidades del mercado local y se inserta de forma competitiva en la economía global”*, enfocado en la integración funcional y sostenible de la actividad comercial a todos los niveles dentro del territorio nacional. De todos los ejes, considerando el objetivo esencial de este trabajo de grado, este es el más incómodo y relevante, proporcionándole a este un marco de acción coordinado con el desenvolvimiento de la END con el desarrollo económico y comercial de la ciudad de Santa Cruz de Barahona y la provincia de Barahona respectivamente.

El Cuarto eje de la Estrategia Nacional de Desarrollo desea alcanzar *“Una sociedad con cultura de producción y consumo sostenible, que gestiona con equidad y eficacia los riesgos y la protección del medio ambiente y los recursos naturales y promueve una adecuada adaptación al cambio climático”*, enfocado en el cumplimiento de los acordado en la adhesión al protocolo kyoto y otros acuerdos internacionales.

1.4.1 PLAN NACIONAL PLURIANUAL DEL SECTOR PÚBLICO ACTUALIZACIÓN 2016

El Plan Nacional Plurianual del Sector Público – **PNPSP** determina la implementación de las estrategias de desarrollo para la República Dominicana, basándose en la visión y objetivos estipulados por la Estrategia Nacional de Desarrollo, suscrita en la Ley 1- 12. Este es resultado de la creación del Sistema de Planificación e Inversión Pública – **SNP** en el periodo del 2006, como iniciativa del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo para afrontar el proceso de fortalecimiento del sector público dominicano, mediante una nueva cultura organizacional orientada a la planificación.

El **MICM** como ente institucional encargado general de la implementación y monitoreo de la Estrategia Nacional de Desarrollo – **END**, es el órgano estatal más correlacionado con la El Plan Nacional Plurianual del Sector Público – **PNPSP**, aunque los órganos rectores designados son el Ministerio de Hacienda – **MH**; Ministerio de Administración Pública - **MAP**; Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo – **MEPyD**; y el Ministerio de la Presidencia. Este es descrito como un proceso mediante el cual queda definida una direccionalidad estratégica del desarrollo y se aplica un conjunto de procedimientos a través de los cuales se busca imprimir mayor racionalidad, coherencia, focalización, y eficacia en la gestión de las acciones y políticas implementadas por las entidades del sector

público. Es decir, que es el documento que adjunta las debidas salvaguardas al **END**, en base a las realidades del mercado interno y externo de la República Dominicana, determinando las barreras a derribar en el proceso de ejecución del mismo. También, se le puede describir como una sucesión de actividades que dan dirección al **END**, aplicando una combinación de procedimientos que agrega mayor racionalidad, coherencia, focalización y eficacia en la gestión de las políticas públicas, tomando las precauciones necesarias para que los objetivos de la acción de gobierno puedan ser alcanzados con eficacia, eficiencia y calidad.

El Plan Nacional Plurianual del Sector Público – **PNPSP**, hace una correlación entre la demanda y la oferta, es decir que determina las posibles formas de satisfacer las necesidades puestas al descubierto por los objetivos y líneas de acción de la **END**, de forma que la cadena de acciones pertinentes se realice de forma satisfactoria, impactando positivamente el desarrollo nacional.

En su informe del periodo anual del 2012, es plasma la necesidad del enlace internacional en todos los niveles, es un instrumento que impulsa el desarrollo económico, social, institucional y ambiental del país.

Este representa la nueva cultura de planificación que implica un desarrollo mayor del Sistema Nacional de Planificación y sus ámbitos e instrumentos. Estrechamente relacionado con la definición de políticas de corto, medio y largo

plazo que faciliten el desarrollo económico, acompañado de una mejora sustancial en la distribución del ingreso y las condiciones de vida de la población.

1.5 DESARROLLO ECONOMICO

En la actualidad presenta una situación de participación económica segmentada, la cual, carece de identidad regional y se subvenciona a la infraestructura de la región este tradicional (actualmente compuesta por las regiones: Yuma, Higuamo y Ozama o Metropolitana). Por consiguiente, el impacto económico real dentro de la región se disgrega en sectores tradicionales y hay escasa evidencia de una orientación real a la innovación y mejoramiento de los procesos ya preestablecidos, incurriendo en una redundancia de los modelos de negocios, haciendo palpable la necesidad de una identidad comercial regional, que sustente las bases para el desarrollo como región.

En el actual esquema productivo de la Ciudad de Barahona y consecuentemente la provincia de Barahona, solo hay un número escaso de empresas identificables, como económicamente relevantes, esto según los informes institucionales pertinentes, estas son; CEMEX Dominicana que explota yeso de una mina, Rica con producción láctea, el "Consortio Azucarero Central" con la producción de azúcar, EGE Haina con la producción de energía eléctrica, Wilbis Dominicana con zonas de intercambio libre y Block Khoury que produce y exporta materiales de

construcción. Asimismo, cuenta con una zona franca dedicada a la producción de textiles.

Según el *Perfil Socio-Económico y Medio Ambiental de Barahona* elaborado por la oficina nacional del *Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo* – PNUD, arrojo los siguientes resultados ; el ingreso medio de la provincia está 16% por debajo del ingreso nacional medio con RD\$12,671, está 19 puntos porcentuales por encima del estándar nacional de población viviendo en la pobreza, el número de empresas formalmente registradas solo representa el 0.27% del total nacional, su tasa de desempleo está 1.6% por encima del promedio nacional con un total de 16.2%. Asimismo, su informe *Índice de Desarrollo Humano Provincial* presento los siguientes datos; la provincia se encuentra en el puesto 25 respecto a les 32 provincias a nivel nacional, con un IDH de 0.419 (0.253 por debajo del distrito nacional y solo 0.094 puntos por debajo de Santiago), un índice de educación de 0.371 (0.231 puntos por debajo del Distrito Nacional y 0.125 puntos por debajo de Santiago), y un índice de ingreso de 0.386 (0.376 puntos por debajo del Distrito Nacional y 0.202 puntos por debajo de Santiago).

Según la información del *Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo* – PNUD, la situación de la provincia y subsecuentemente la situación de la ciudad de Santa Cruz de Barahona frente al desarrollo económico y comercial nacional general, se encuentra bastante rezagada, con una población con altos niveles de

desempleo, baja formalización empresarial, oligopolio sectorial y baja valoración laboral. Es por estas y otras razones que es valorada como la vigésimo quinta peor provincia de la República Dominicana en cuanto a desarrollo se refiere, solo habiendo 7 por debajo, 2 dentro de la misma sub-región y 5 dentro de la misma macro-región. Demostrando así, una tendencia a los bajos índices de desarrollo mientras más te alejas del distrito nacional en dirección suroeste.

1.6 SECTORES ECONOMICAMENTE RELEVANTES EN SANTA CRUZ DE BARAHONA

Entorno a lo anteriormente descrito, se puede captar claramente que la actividad económica de Santa Cruz de Barahona, muestra un alto grado de especialización, haciendo constancia de su precaria evolución frente a los estándares nacionales e internacionales, específicamente en sus tres sectores principales, que son Infraestructura Logística y Transporte, Turismo y Minería. Estos están ampliamente correlacionados dentro de las inmediaciones de la ciudad. Aunque, no son mutuamente influyentes hasta el momento, debido a su pobre desempeño.

Estos sectores, principalmente el segundo son el factor común en la región, con las excepciones de San Juan de la Maguana, San José de Ocoa y Azua, que tienen como actividad económica predominante la agricultura. De modo, se entiende que el mejoramiento y facilitación de las operaciones de estos sectores,

creando mejores perspectivas de mercado, atraerán a estos respectivos renglones desde las provincias aledañas centralizando el mercado en la ciudad, potencializando el impacto general y la competitividad del renglón a nivel nacional.

1.6.1 SECTOR INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

En lo que al sector de Infraestructura, Logística y Transporte se refiere, solo podemos recalcar una vez más el precario uso del puerto de Barahona y el según los resultados de la investigación abandonado aeropuerto María Montes, del cual, solo se pudieron obtener datos generalizados y ningún dato respecto a sus operaciones a cualquier nivel, su personal administrativo siempre estuvo reacio a estar en contacto y la oficina de AERODOM en el aeropuerto de Las Américas debió asumir la responsabilidad de orientarnos, sin ningún fruto al final. No obstante, a eso sigue siendo el sector con mayor potencial latente de la ciudad, después del Turismo.

1.6.2 SECTOR TURISMO

El Sector Turismo es el más explotado de los tres sectores principales, según el *Perfil Socio-Económico y Medio Ambiental de Barahona* elaborado por la oficina nacional del *Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo* – PNUD para

2012 había unos 20 hoteles registrado, de 27 en la región enriquillo y de 690 a nivel nacional, afirmando la existencia de 487, 558 y 66, 790 habitaciones respectivamente. Sin embargo, actualmente se lleva a cabo un proyecto habitacional denominado “Perla del Sur”, que pretende implantar un modelo de negocio mixto, el cual, unifica el turismo inmobiliario con el residencial, es decir que contempla planteles con villas privadas, apartamentos, con hoteles, marina y un centro de convenciones, proyectándose agregar 1,200 habitaciones.

Para Javier Herrera, director de Ventas de Perla del Sur, expresa que este proyecto opta por un factor de diferenciación contra otras propuestas nacionales, y declara que *“En Barahona estamos apostando a otro modelo diferente al todo incluido. Estamos creando el formato y estableciendo el modelo de turismo sostenible con la integración de la comunidad que deberán seguir cualquier otro empresario o grupo que quiera hacer inversiones en la zona; de manera que podamos asegurar que este destino arranque a partir de una perspectiva diferente y con otro nivel de turista”* (Negocios, 2018), se ha divulgado que la primera etapa constara se los hoteles “La Casita” y “La Casita Village” que tendrán un diseño boutique con un diseño exclusivo e integrados en el entorno, y que la segunda etapa incluirá la elaboración- de 22 “bungalow” que ya se encuentra en marcha y hay evidencia que corrobora que están en preventa desde enero pasado, están supuesta a estar listas para el primer trimestre del año próximo (2019). Este

proyecto aspira a la creación de la marina, buscando el ingreso de Santa Cruz de Barahona al circuito de las rutas de las embarcaciones que atracan en la isla.

Javier Herrera comento que *“Esta marina nos permitirá atraer a las costas barahoneras cientos de embarcaciones, nacionales y extranjeras que llegan a nuestras costas atraídos por la diversidad de especies marinas que tenemos, pero hasta ahora no lo hacen de manera recurrente. Con la marina ofreceremos todos los servicios que requieren las embarcaciones para que incluyan a Barahona como un punto fijo en su trayectoria, con la ventaja de que en estas costas se puede pescar todo el año”*. (Negocios, 2018)

En la actualidad este proyecto, se encuentra en etapa de construcción y planificación, sostiene 500 empleados fijos de los cuales el 75% es nativo o residente de la provincia, representando solo un 20% del total que necesitará el complejo cuando se encuentre en plena operación, demostrando así su impacto a mediano plazo en la economía de la ciudad y la provincia. En entrevistas la empresa ha declarado poseer una proyección para alrededor de 700 o 800 empleados directos y un impacto en el ingreso a cerca de 6,000 personas de manera indirecta, incluyendo suplidores, agricultores, pescadores y otros actores productivos locales.

Los Impulsores del proyecto han destacado el efecto del proyecto en pequeños negocios que han surgido alrededor para dar soporte a las necesidades que, desde la etapa de construcción, hasta la etapa de construcción.

1.6.3 SECTOR MINERO

Retomando las informaciones previas respecto a la actividad del sector minero, recalcamos la existencia de un total de cuarenta y cinco premisos de explotación minera vigentes en la provincia, según datos del Ministerio de Energía y Minas respecto al periodo 2017, poseyendo una amplia cartera de productos de esta índole, tales como; la roca caliza, el yeso, arcilla, larimar, mármol, sal.

Este sector históricamente era económicamente el más exitoso de todos los renglones, ya que, consistía en la explotación del mayor yacimiento minero de las Antillas Mayores representando uno de los mayores atractivos para la inversión extranjera en la región del Caribe, en la actualidad aun es un participante activo de una industria nacional con un valor de US\$224 Millones segundo informes del periodo 2016, teniendo el 2.2% de la participación de las exportaciones nacionales, presentando su peor desempeño desde el periodo anual del 2012, cuando obtuvo un valor de US\$643 Millones con una intervención del 7.3% en las exportaciones a nacionales, mostrando un desplome constante de su valor de mercado a nivel internacional.

La Región Sur tradicional representa el 41.3% de los permisos de explotación de minería otorgados, para un total de 55, siendo el 52.7% (para un total de 28 permisos) son para la explotación de roca caliza utilizada para la base del cemento, el 16.3% para yeso y el 7.2% para arcilla. En ese mismo orden, la provincia de Barahona es la tercera con más permisos de extracción a nivel nacional, con 13 concesiones, que representan el 23.6% del total regional, especializándose en los yacimientos de yeso, roca caliza, larimal, mármol, y sal.

Este sector, también incluye el procesamiento de materiales, para la producción de cemento, blocks y otros productos menores.

**CAPITULO II. ANALISIS COMPARATIVO POTENCIAL Y
PROGRAMAS DE DESARROLLO EN SANTA CRUZ DE
BARAHONA.**

2.1 POTENCIAL DE CRECIMIENTO SECTORIAL EN SANTA CRUZ DE BARAHONA

Estableceremos el potencial de crecimiento de Santa Cruz de Barahona mediante el análisis de sus sectores económicamente relevantes, entorno al mercado internacional y sus incidencias, procurando enfocarnos en los nichos de mercado explotables desde la condición actual y futura de estos dentro o fuera del país.

2.1.1 POTENCIAL DE CRECIMIENTO DEL SECTOR INFRAESTRUCTURA, LOGÍSTICA Y TRANSPORTE.

Para determinar el potencial de crecimiento del sector Infraestructura, Logística y Transporte de Santa Cruz de Barahona, es preciso dar una introducción al contexto global de la logística y el transporte global, para que se pueda entender en el marco competitivo, en el cual, este plan de desarrollo se plantea accionar. Así como va de la mano con las reiteradas pretensiones de la República Dominicana de convertirse en el HUB logístico del caribe, intenciones que este trabajo pretende respaldar mediante un aporte económico geográficamente posicionado. Estas informaciones son las principales realidades, que sostiene el informe bianual del Banco Mundial *“Conectarse para competir 2016: La logística comercial en la economía mundial”* (o *Connecting to Compete : trade logistics in the global economy*, en Inglés) que infiere lo siguiente, desde la perspectiva del

comercio internacional de bienes y servicios; los criterios clave del desempeño logístico, son la eficiencia en el despacho aduanero, la calidad de la infraestructura, y la puntualidad de los embarques, tomando eso en cuenta, casi la totalidad de los países de mejor desempeño logístico siguen a la vanguardia del sector desde el 2010. Aunque, dentro de los 15 países de mejor desempeño ha variado marginalmente desde entonces, prevaleciendo los actores dominantes del sector de las cadenas de suministro, tales como Alemania, los Países Bajos y Singapur.

En la última versión del informe en el periodo del 2016, Alemania ocupó el primer lugar de la escala y Siria, el último, destacando el hecho de que los países ubicados en la parte inferior de la clasificación son economías frágiles afectadas por conflictos armados, desastres naturales, inestabilidad política o limitaciones geográficas. Por esto y otros factores persiste la “brecha logística” entre países desarrollados, en vías de desarrollo y los llamados sub-desarrollados. En lo referente al análisis de las competencias logísticas llevadas a cabo por el Banco Mundial los estados con ingresos altos promedian puntajes de un 45 % mayores que los países de ingreso bajo, evidenciando a través de los años pequeñas y mediana mejoras en el desempeño en el segundo grupo. No obstante, esa tendencia se revirtió en este mismo periodo y agravando la brecha entre estos ampliando la escala.

Entre los criterios adicionales en la logística del comercio de bienes y servicios, la confiabilidad ocupa un lugar especial, debido a que su, por así llamarla, "presencia" en la cadena de suministro internacional, sigue siendo un factor de preocupación importante tanto para los comerciantes como para los prestadores de servicios de logísticos. Adicionalmente a eso, el hecho corroborado de que, en los 30 países con mayor puntaje en el índice de desempeño logístico, tan solo 1 de cada 10 embarques no cumple con los criterios de calidad, no ayuda demasiado. Así pues, en los 30 países de peor desempeño, la cantidad de embarques que no cumple con esos parámetros, triplicando la cifra anterior.

Este mismo informe a determinado que *"el nivel de ingreso no explica por sí solo el desempeño"*. Esto se refiere explícitamente a la intrínseca voluntad gubernamental, en conjunto al sector empresarial, de introducir reformas e implementar buenas prácticas y políticas tengan un impacto directo en la fluidez de los embarques transfronterizos. Apelando al caso del territorio aduanero único de la Comunidad de África Oriental, que permitió una abrupta reducción en los plazos para el despacho de aduanas en los corredores regionales, son casos como este demuestran de qué forma este tipo de modificaciones normativas pueden tener efectos positivos directos en la eficiencia de las cadenas de suministro.

Es imperante agregar, el hecho que la infraestructura sigue siendo muy relevante para garantizar una conectividad básica y el acceso a vías de salida para la mayoría de los países en desarrollo. Asumiendo que, en todos los grupos de ingreso, se proyectan o realizan mejoras continuas a la infraestructura. No obstante, su ritmo varía según su capacidad financiera. De igual forma, muestran similitudes en los niveles de satisfacción a nivel profesional, respecto a la infraestructura de información y comunicaciones, y presentan una opinión negativa consensuada la infraestructura ferroviaria. Por el contrario, presentan discrepancias sobre la generalizada preocupación de la gestión fronteriza, siendo lo peor renqueados los que continúan lidiando con trámites burocráticos y largas demoras, esto se observa especialmente en los países de ingreso bajo limitados por su geografía, como los aquellos que carecen de salida al mar.

2.1.2 POTENCIAL DE CRECIMIENTO DEL SECTOR TURISMO

Para determinar el potencial de crecimiento del sector Turismo de Santa Cruz de Barahona, se debe comprender la situación general del Turismo del país en general, para comprender el lugar de Santa Cruz de Barahona dentro de la dinámica. Según datos del Banco Central Dominicano en el periodo enero – mayo del presente año (2018) el país recibió alrededor de 2,853,998 visitantes con fines turísticos por vía aérea, representando un aumento del 5,9% respecto al mismo periodo el año anterior. Asimismo, esta institución autónoma, determino que la llegada total de pasajeros por esta misma modalidad, sin excluir a los residentes y

no residentes, durante este mismo periodo logro alcanzar los 3,102,477 presentando un crecimiento de 5,4%.

El mismo informe determino que Norteamérica continúa siendo la principal región emisora de turistas al país, con el 61.3% de los visitantes, seguida por Europa (23.1%), Suramérica (12.3%), Centroamérica y El Caribe (3.0%) y Asia y el resto del mundo (0.3%). Inclusive, se presenta un aumento de un 7.6% de visitantes procedentes de Norteamérica, y un 13.1 desde Suramérica, destacándose los procedentes de Argentina (29,076), Brasil (14,007), Chile (4,559) y Uruguay (1,888). Por otro lado, Europa, presentó una disminución de 2.4% en los primeros cinco meses del año como consecuencia de las reducciones experimentadas en los visitantes de Alemania (-21,139), Rusia (-10,436), Suecia (-4,279), España (-4,090) e Italia (-1,031), que no pudieron ser compensadas por los aumentos desde países como Francia (6,354), Portugal (5,597) y Ucrania (4,159).

El flujo de visitantes desde Centroamérica y El Caribe experimentó una contracción de 16,564 pasajeros (-18.0%) entre enero y mayo, producto principalmente de la baja en la llegada de pasajeros desde Panamá (-7,206), Puerto Rico (-5,459) y Cuba (-2,255), mientras que Asia y el resto del mundo contribuyeron con 1.137 turistas adicionales, para un crecimiento relativo de 15.5%.

Es pertinente comentar, que sea rumoreado constantemente y en repetidas ocasiones, por diferentes medios, sobre supuestas propuestas de inversión en el aeropuerto María Montes. Sin embargo, nada concreto ni comprobable.

2.1.3 POTENCIAL DE CRECIMIENTO DEL SECTOR MINERO

En base a la investigación realizada del sector minero en Santa Cruz de Barahona, no hay información suficiente para siquiera especular sobre un crecimiento futuro de este. En cambio, se muestra una tendencia general al decrecimiento del mismo a nivel nacional, por lo que podemos sospechar y no afirmar, que este segmento de mercado regional sufre el mismo destino.

2.2 PLANES PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL, PROVINCIALES Y REGIONALES.

El Ministerio de Economía, Planificación Y Desarrollo Ministerio - **MEPYD**, dentro del marco de acción de la **END**, está desarrollando el Plan para el Desarrollo Económico Local, Provincial y Regional, como base para focalizar los esfuerzos a las realidades particulares de las provincias y localidades relevantes. Esto satisface la necesidad de información, para el cumplimiento del objetivo específico de *“Establecer un perfil comparativo de la mecánica económica de las provincias Barahona, Santo Domingo”* estipulado en el anteproyecto de este trabajo.

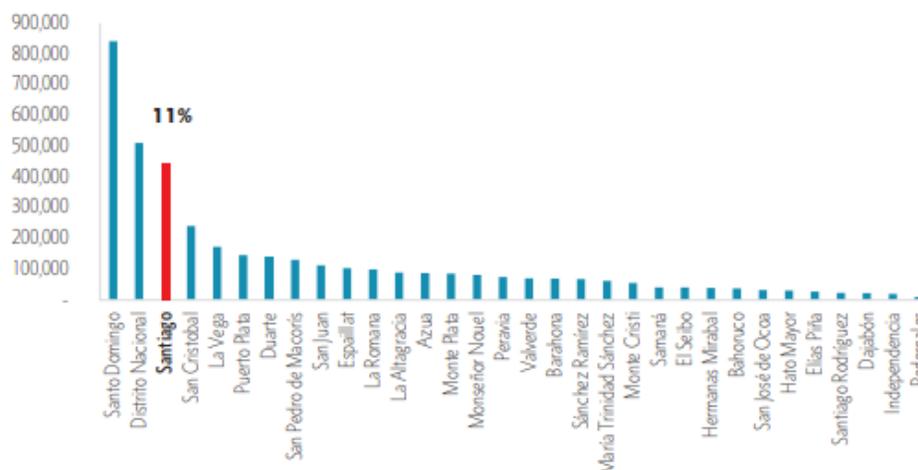
Entonces procederemos con un resumen de la descripción del perfil económico establecido por este documento respecto a estas a esta provincia.

2.2.1 PLAN DE DESARROLLO ECONÓMICO PROVINCIAL; SANTIAGO

El Plan de Desarrollo Económico Provincial de Santiago – **PDEPS**, toma como referencia el IX Censo Nacional de Población y Vivienda, de diciembre del 2010, Santiago tenía una densidad poblacional de 963,422 habitantes; compuestos por una relación 50% - 50% entre hombres y mujeres, posicionándola en la quinta posición en cuanto a densidad poblacional con 344 hab/km², solo detrás del Distrito Nacional y las provincias Santo Domingo, San Cristóbal y La Romana. Enfatizando el hecho de la disminución del ritmo de crecimiento de la población dominicana en general, con una tasa actual de 1.21%.

Santiago es una de las pocas provincias que no asido afectadas por esta tendencia, con el incremento sustancial de sus habitantes, con un ritmo de crecimiento anual de 0.759%. En esta dinámica, su población aumentó de 908 mil habitantes en 2002 a 963 mil en 2010, según el IX Censo Nacional de Población y Vivienda. Entorno a esto, es la tercera provincia a nivel nacional en generación de empleos, con 442,597, lo que representó el 11.0% del total del empleo nacional, de acuerdo a cifras de la Encuesta Nacional de Fuerza de Trabajo - **ENFT 2013**.

Figura 6: Cantidad de Empleo por Provincia, 2013



Fuente: ITESM – IDR, julio 2015, con información de la ENFT / BCRD, 2013.

Según la ENFT, la Población en Edad de Trabajar - **PET** en esta, ascendía a 920,173 personas mayores de 10 años, con una distribución 48%-52% entre hombres y mujeres, de esta unos 497,076, que representa al 54%, era económicamente activa, que tenía una distribución 61%-39% entre hombres y mujeres. Asimismo, dispone de una tasa de desempleo promedio en Santiago del 5.4%, significativamente por debajo del promedio nacional de un 7.0%.

Según el plan, para estructurar la actividad económica de la provincia de Santiago, es necesario analizar los clústeres productivos actuales o emergentes, su peso económico e identificar las oportunidades estratégicas de desarrollo de los mismos. Esto debido a que en general, las provincias en República Dominicana tienen una estructura económica algo compleja y es importante determinar

aquellas áreas donde se tienen evidencias concretas de un mayor potencial. A través de la aplicación de la metodología Identificación de Oportunidades Estratégicas para el Desarrollo – **IOED**, el Plan de Desarrollo Económico Provincial de Santiago – **PDEPS**, identifiqué en la provincia lo que denomina como sectores motores, es decir las actividades con mayor peso económico, los sectores líderes que son las actividades altamente competitivas y los sectores estrellas que son las actividades especializadas con alta propensión a generar clústeres. Para este análisis las fuentes de información económica fueron las únicas fuentes existentes a nivel sectorial relacionadas con la provincia; los Censos Nacionales de Población versión 2002 y 2010, y las Encuestas Nacionales de Fuerza de trabajo versiones 2003 y 2010, facilitando el proceso de análisis, ya que, estas fuentes son por naturaleza comparables y complementarias.

El Instituto para el Desarrollo Regional de la Escuela de Gobierno y Transformación Pública del Tecnológico de Monterrey, realizaron un análisis económico, con el objetivo de identificar los clústeres con oportunidades de desarrollo y consolidación, que brinden un aprovechamiento actual y cuenten con potencialidades de crecimiento sostenible en el largo plazo. El Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) validó los resultados del estudio. A continuación, se muestran los clústeres identificados y validados para la provincia Santiago

Tabla 9: Clústeres Estratégicos en la provincia Santiago

1. Agropecuario
2. Agroindustrial
3. Textil y Calzado
4. Servicios Logísticos
5. Servicios de Apoyo a los Negocios
6. Servicios de Salud
7. Servicios Financieros Especializados
8. Procesamiento de Productos Minerales Metálicos y No Metálicos
9. Tecnologías de la Información*

Fuente: ITESM – IDR, julio 2015.

*Clúster emergente.

Figura 10: Aspectos Relevantes de los Clústeres Estratégicos





Fuente: ITESM – IDR, julio 2015, con información del Directorio de Empresas y Establecimientos publicada por ONE, del Directorio de Empresas del Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación, y del Centro de Exportación e Importación de República Dominicana (CEI-RD).

Clúster Agroindustrial en la provincia Santiago; Según el Censo, el peso provincial del clúster agroindustrial representa el 5.23%. En este se elaboran principalmente, productos alimenticios y bebidas, y productos del tabaco. Según la citada Encuesta Nacional de Fuerza de Trabajo, este clúster brinda empleo a más de 7,900 personas en el rubro de productos alimenticios y bebidas (MEPYD, 2017)

Clúster Textil y Calzado en la provincia Santiago; Entre las principales actividades económicas de la provincia Santiago están las del clúster textil y calzado. Según el

Censo, este tiene un peso nacional de 0.56% y se concentra en actividades de fabricación de maletas, bolsos de mano, entre otros. Este brinda empleo a más de 3,500 personas. (MEPYD, 2017)

Clúster de Servicios Logísticos en la provincia Santiago; el clúster Servicios Logísticos tiene un peso nacional de 0.52%. En este se realizan principalmente actividades de transporte por vías terrestres, y en términos aproximados se emplea a 15,600 personas. (MEPYD, 2017)

Tabla 12: Clúster de Servicios Logísticos en Santiago y su Peso a Nivel Nacional y Provincial

Clúster	Base de Datos	Actividades Prometedoras	Empleo	Peso Nacional de Actividad	Peso Provincial de Actividad	Peso Nacional del clúster	Peso Provincial del clúster
Servicios Logísticos	Censo	Transporte por Vía Terrestre; Transporte Por Tuberías	15,679	0.52%	4.80%	0.52%	4.80%
	ENFT	Otros tipos de transporte por vía terrestre	26,563	0.71%	6.28%	0.71%	6.28%

Fuente: ITESM – IDR, julio 2015, con información del IX Censo Nacional de Población y Vivienda publicado por ONE, 2010, y de la ENFT / BCRD, 2010.

Clúster de Procesamiento de Productos Minerales Metálicos y No Metálicos en la provincia Santiago; Según la misma fuente censal, este clúster de Procesamiento de Productos Minerales Metálicos y No Metálicos tiene un peso nacional de 0.12%. Dentro de sus actividades se destacan, principalmente, la fabricación de

metales comunes y productos elaborados de metal, dando empleo a más de 3,600 personas, en términos aproximados. (MEPYD, 2017)

Clúster de Servicios Financieros Especializados en la provincia Santiago; Este clúster tiene un peso nacional de 0.24% y realiza actividades auxiliares de intermediación financiera. Emplea más de 2,100 personas. Igualmente, realiza actividades en torno al rubro de financiación de seguros y pensiones, en las que se emplean a más de 1,900 personas. (MEPYD, 2017)

Tabla 15: Clúster de Servicios Financieros Especializados en Santiago y su Peso a Nivel Nacional y Provincial

Clúster	Base de Datos	Actividades Prometedoras	Empleo	Peso Nacional de Actividad	Peso Provincial de Actividad	Peso Nacional del clúster	Peso Provincial del clúster
Servicios Financieros Especializados	Censo	Actividades Auxiliares de la Intermediación Financiera	2,141	0.07%	0.66%	0.24%	2.26%
		Financiación de Planes de Seguros y de Pensiones, Excepto los Planes de Seguridad Social de Afiliación Obligatoria	1,977	0.07%	0.60%		
		Intermediación Financiera, Excepto la Financiación de Planes de Seguros y de Pensiones	3,257	0.11%	1.00%		
ENFT		Intermediación monetaria	3,504	0.09%	0.83%	0.31%	2.78%
		Otros tipos de intermediación financiera	5,383	0.14%	1.27%		
		Financiación de planes de seguros y de pensiones, excepto los planes de seguridad social de afiliación obligatoria	1,977	0.05%	0.47%		

Fuente: ITESM – IDR, julio 2015, con información del IX Censo Nacional de Población y Vivienda, ONE 2010, y de la ENFT / BCRD, 2010.

Clúster de Servicios de Apoyo a los Negocios en la provincia Santiago; El Clúster de Servicios de Apoyo a los Negocios tiene un peso nacional de 0.37% y realiza actividades empresariales. Tiene en calidad de empleados a 11,351 personas. Según la Encuesta Nacional de Fuerza de Trabajo, tiene un peso provincial de 3.81%. (MEPYD, 2017)

Clúster Agropecuario en la provincia Santiago; En el caso del clúster Agropecuario, representa un peso nacional de 0.63% y en él se realizan actividades de agricultura, ganadería, caza, entre otros, según el citado censo. Este clúster emplea a más de 19 mil personas. En la Encuesta Nacional de Fuerza de Trabajo, tiene un peso provincial de 8.33%. (MEPYD, 2017)

Tabla 17: Clúster Agropecuario Santiago y su Peso a Nivel Nacional y Provincial

Clúster	Base de Datos	Actividades Prometedoras	Empleo	Peso Nacional de Actividad	Peso Provincial de Actividad	Peso Nacional del clúster	Peso Provincial del clúster
Servicios de Apoyo a los Negocios	Censo	Agricultura, Ganadería, Caza y Actividades de Servicios Conexas	19,078	0.63%	5.84%	0.63%	5.86%
	ENFT	Cultivos en general; cultivo de productos de mercado	21,258	0.57%	5.03%	0.94%	8.33%
		Cría de animales	3,574	0.10%	0.85%		
		Cultivo de productos agrícolas en combinación con la cría de animales (exploración mixta)	883	0.02%	0.21%		

Fuente: ITESM – IDR, julio 2015, con información del IX Censo Nacional de Población y Vivienda, ONE 2010, y de la ENFT / BCRD, 2010.

Una vez que establecida la estructura productiva, el **PDEPS** realizó una votación para determinar el sentir general referente a todos los puntos relevantes de la economía de la provincia cibaëña resultando en 47 elementos, de los cuales, se extrajeron los 19 más votados que expresan las dificultades identificadas durante la elaboración del plan y como plantean afrontarlas. Asimismo, para los fines comparativos de este trabajo se seleccionaron 4 ejes que generan rivalidad comercial entre Santiago y Santa Cruz de Barahona, estos son;

El eje de Productividad registró la mayor concentración de elementos, tres de ellos con igual porcentaje (26%), en los cuales se aspira a: i) convertir a Santiago en centro logístico de la región; ii) trabajar de forma coordinada con todos los actores identificados con el desarrollo económico local para apoyar continuamente el mejoramiento de la competitividad; y iii) conseguir mejores niveles de productividad en la región y poder competir a nivel internacional.

Una de las cualidades principales de la productividad es su calidad, y, por tanto, se ha priorizado (22%) la aspiración de otorgar “altos niveles de calidad en los servicios públicos y privados” que ofrezca Santiago, y la visión de que Santiago sea “la provincia con la mayor tasa de bienestar socio económico”, se convierta en un “centro agroindustrial” y donde se fortalezcan las relaciones de la industria con la academia.

En el eje de Infraestructura Pública se identificaron cuatro elementos, de los cuales se destacaron y priorizaron tres; el principal, que obtuvo la segunda posición (35%), se refiere a la aspiración de “contar con un sistema de transporte público y de carga, seguro y económico”. Este elemento se complementa con la propuesta priorizada (26%) de tener una “infraestructura vial provincial e interprovincial competitiva y adecuada”. También se priorizó (22%) el deseo de convertir a Santiago en líder en “la prestación de servicios de salud accesibles y de calidad”, lo que requiere el “fortalecimiento de la cobertura y modernización” del sector, elemento también propuesto por los participantes, más no priorizado.

En el eje de Regulación se identificaron cuatro elementos de visión, de los cuales dos obtuvieron la mayor e igual cantidad de votos (26%). Se trató de la idea de “consolidación de la gobernabilidad regional y la transparencia”, y la que expresa: “contamos con entidades públicas y privadas institucionalizadas”. Con estos elementos se aspira a convertir a Santiago en una provincia que sea marco de referencia para la toma de decisiones en la creación y seguimiento de planes de acción que cuenten con mecanismos de rendición de cuentas. En este contexto, los participantes también reconocieron la necesidad de un “ordenamiento territorial urbano y rural” en armonía con el medio ambiente, y de políticas macroeconómicas para “elevar la competitividad de la región”.

En el eje de Comercio Exterior se ubicaron dos elementos de visión priorizados por los participantes: “continuar siendo la provincia de mayor impacto en el renglón de exportación agropecuario” (30%) y ser “líder regional de exportación” (26%), mismas que van de la mano con las antes mencionadas en el eje de Productividad. Sin embargo, es importante reconocer que los participantes han especificado la exportación del sector agropecuario, del cual uno de sus principales referentes es la industria del cigarro.

2.3 INVERSION EXTRANJERA EN REPÚBLICA DOMINICANA

El Informe *“La Inversión extranjera directa en República Dominicana y su impacto sobre la competitividad de sus exportaciones”* de la **CEPAL**, en junio del 2004, determino que la inversión extranjera siempre ha estado presente en el mercado dominicano. Sin embargo, su influencia comenzó a incrementar de forma significativa a mediados de los años noventa, y convirtiéndose en un pilar de su inserción en el mercado internacional.

La República Dominicana es un sólido receptor de inversión extranjera en el Caribe, esto debido a su vinculación con factores de carácter horizontal, tales como; estabilidad política, crecimiento económico y reformas estructurales. Además, de determinaste sectoriales destacados, en el área de manufacturera: Acceso especial a Estados Unidos y un exitoso desarrollo de las Zonas de

Procesamiento de Exportaciones – **ZPE**; en el área de servicios: La reforma a las empresas públicas y renovadas legislaciones sectoriales, que apertura nuevos espacios a inversionistas extranjeros, no tradicionales.

En la República Dominicana la Inversión Extranjera a la llegada de Empresas Transnacionales o **ET** que desarrollaron dos nuevas e innovadora estrategias, en ámbito nacional: la búsqueda de eficiencia para conquistar terceros mercados en segmentos de prendas de vestir y confecciones, y búsqueda de mercados locales de servicios, en especial energía, telecomunicaciones y comercio minorista.

Las **ZPE** son más reducidas en términos de montos de capital, pero no dejan de ser importantes por su efecto sobre las exportaciones, generando un incremento considerable en las cuotas de comercio internacional para el país, especialmente en el mercado norteamericano. Por esto, modificaron la estructura exportadora del país, en favor de manufacturas no basadas en recursos naturales. Aunque, debido a su naturaleza, las operaciones de las **ET** bajo el denominado Sistema de Producción Compartida, carecen de impacto significativo en materia de transferencia de tecnología y generación de encadenamientos productivos locales.

Las inversiones en los subsectores de servicios, y turismo, en tanto, son la causa principal del incremento de **IE** en el período 1997-2002. Hacia el futuro, mejorías en la cantidad y calidad de esta dependerá de los siguientes factores:

- El desempeño económico
- La capacidad del Estado para enfrentar debilidades estructurales

- o La organización de un mejor aparato institucional de promoción de inversiones

REPÚBLICA DOMINICANA: PRINCIPALES EMPRESAS CON PARTICIPACIÓN EXTRANJERA

(millones de dólares)

Nro.	Empresa	Inversionista	Origen	Sector	Capital
1	CODETEL ^a	Verizon	EE.UU.	Telecomunicaciones	370
2	Central Romana Corporation ^b	Central Romana Corp	EE.UU.	Agricultura	92
3	E. León Jiménez C.	Philips Morris (50%)	EE.UU.	Tabaco	17
4	Falconbridge Dominicana	Falconbridge	Canadá	Minería	15
5	Shell ^c	Shell Company (50%)	Holanda	Petróleo	14
6	Citibank	CitiCorp	EE.UU.	Banca	13
7	ExxonMobil	ExxonMobil Corp.	EE.UU.	Petróleo	11
8	Texaco Caribbean	Texaco	EE.UU.	Petróleo	10
9	Colgate Palmolive	Colgate Palmolive	EE.UU.	Manufacturas	10
10	Scotiabank	Bank of Nova Scotia	Canadá	Banca	8
11	British American Tobacco	British American Tobacco	Reino Unido	Manufacturas	n.d.
12	EDE Este	AES Corp.	EE.UU.	Energía	n.d.
13	EDE Norte ^d	Unión Fenosa (50%)	España	Energía	n.d.
14	EDE Sur ^d	Unión Fenosa (50%)	España	Energía	n.d.
15	E. Generadora Haina	Seabord (50%)	EE.UU.	Energía	n.d.
16	E. Generadora Itabo	Coastal Power/AES (50%)	EE.UU.	Energía	n.d.
17	Abbott Laboratories	Abbott Laboratories	EE.UU.	Instrumentos médicos	n.d.
18	Baxter	Baxter Healthcare	EE.UU.	Instrumentos médicos	n.d.
19	Tricom	Motorola (40%)	EE.UU.	Telecomunicaciones	n.d.
20	Orange Dominicana	France Telecom	Francia	Telecomunicaciones	n.d.
21	Centennial	Centennial Corp.	EE.UU.	Telecomunicaciones	n.d.
22	Iberostar	Iberostar	España	Turismo	n.d.
23	Barceló	Barceló	España	Turismo	n.d.

Fuente: CEPAL, Centro de Información de la Unidad de Inversiones y Estrategias Empresariales de la División de Desarrollo Productivo y Empresarial, sobre la base de U.S. Department of State (2001).

^a Fue subsidiaria de la empresa norteamericana GTE por dos décadas, y luego, como resultado de la fusión entre GTE y Bell Atlantic en el 2000, es controlada por Verizon.

^b Posee diversas actividades, como plantaciones de azúcar, hoteles y bienes raíces.

^c Shell comparte en un 50% la única refinería de petróleo del país con el gobierno.

^d Ambas empresas se encuentran en proceso de volver a manos del Estado, véase sección energía.

- o La asociación a nuevas inversiones a una estrategia de desarrollo productivo del país.

En la imagen anterior, podemos ver el listado de empresas que contenían inversión mixta, para el periodo 2000-2005, que en la actualidad siguen operando con este mismo formato con inversionistas diferentes y enfoques cambiados. Tales como, Altice Dominicana anteriormente Orange Dominicana y TRICOM, CODETEL que paso a ser Verizon Dominicana y para luego convertirse en CLARO, entre otros.

**CAPITULO III. MODELO DE DESARROLLO MEDIANTE
INVERSION EXTRANJERA DIRECTA.**

3.1 MODELO DE INVERSION EXTRANJERA SELECCIONADO

Habiendo concluido la observación del sistema de desarrollo en Santa Cruz de Barahona, entendiendo las características de su mercado, y logrado comprender su situación económica, determinados que estos son las mejores estrategias de captación de inversión extranjera para concretar un modelo de capital mixto;

- Desarrollar una estrategia Join Venture, con la finalidad de la adquisición del Know How y coordinación de operaciones internacionales, más allá del área de experiencia. Además, de la obtención de los recursos financieros necesarios, para el desarrollo de las operaciones.

3.2 ESTRATEGIA SECTORIAL

Habiendo concluido el estudio del comportamiento histórico del mercado interno y mercados anexos de Santa Cruz de Barahona, y determinado los actores institucionales y empresariales más activos, estableciendo las características de los sectores económicamente relevantes. Al igual, que determinando el potencial de dichos sectores entorno a la dinámica internacional y nacional. Además, de establecer el enfoque de acción para el desarrollo del mercado dominicano en todos los niveles, mediante las iniciativas gubernamentales, tomando en cuenta las redundancias de las líneas de acción.

Determinamos que, de acuerdo a nuestro entendimiento de las necesidades actuales y recursos disponibles, es pertinente desarrollar la/s siguiente/s estrategias/s;

- Establecer una Propuesta de desarrollo para el sector de infraestructura logística y de transporte, entorno a los objetivos específicos y líneas de acción pertinentes del **END** y proyectando los posibles inversionistas interesados.

-

3.3 ECONOMÍA TERRITORIAL Y SECTORIALMENTE INTEGRADA

Tomando el argumento central del tercer eje, de la END que busca implementar *“una economía territorial y sectorialmente integrada, innovadora, diversificada, plural, orientada a la calidad y ambientalmente sostenible, que crea y desconcentra la riqueza, genera crecimiento alto y sostenido con equidad y empleo digno, y que aprovecha y potencia las oportunidades del mercado local y se inserta de forma competitiva en la economía global”* (Ministro de Economía, 2012). Este contempla un desarrollo territorialmente unificado, tanto como sea posible a nivel nacional, promulgando un equilibrio macro-sectorial diversificado, que priorice la inserción laboral y potencialice la participación de la producción nacional en el mercado doméstico dominicano, a la vez, que se aprovechan los potenciales mercados internacionales a disposición. Esta no es solo una admisión de las debilidades comerciales nacionales, sino también un reconocimiento de que

territorialmente la República Dominicana posee una desigualdad considerablemente alta, que se traduce en una carga monumental para los territorios comercialmente rentables.

En base a estas realidades, la ciudad de Santa Cruz de Barahona y su provincia, tienen poco que aportar, debido a las condiciones anteriormente descritas en el capítulo I. La integración con los objetivos planteados por los cuatro ejes, principalmente los del tercero son significativamente duros. Sin embargo, nos son un objetivo imposible de conseguir, por eso en el marco de las problemáticas descritas en este trabajo, el mismo se orientará en la END para la debida integración y desenvolvimiento del desarrollo provincial con el nacional. Por consiguiente, continuaremos estableciendo una correlación entre los objetivos y las formas en que esta puede aportar a los mismos de forma activa, mientras priorizamos participaciones sectoriales.

La Ley de Estrategia Nacional de Desarrollo de la República Dominicana 2030, referente al tercer eje, plantea que el desarrollo económico del país ha de sustentarse en el logro de cinco objetivos generales o ejes, que fueron descritos con anterioridad en este trabajo.

Objetivo General No. 1; Economía articulada, innovadora y ambientalmente sostenible, con una estructura productiva que genera crecimiento alto y sostenido, con trabajo digno, que se inserta de forma competitiva en la economía global.

Objetivo General No. 2; Energía confiable, eficiente y ambientalmente sostenible

Objetivo General No. 3; Competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y la responsabilidad social

Objetivo General No. 4; Empleos suficientes y dignos

Objetivo General No. 5; Estructura productiva sectorial y territorialmente articulada, integrada competitivamente a la economía global y que aprovecha las oportunidades del mercado local

Dentro de los cinco objetivos generales del marco de la Ley de Estrategia Nacional de Desarrollo de la República Dominicana 2030, dada el contexto actual de la ciudad, los que mayor potencial poseen son el tercero y con esfuerzo el quinto. Esto debido a que la base para una “ Competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y la responsabilidad social “, ya está presente, se cuenta con un aeropuerto y un puerto, los cuales, solo requieren la aplicación de

una estrategia focalizada a sus realizadas particulares y no al paralelismo con sus homólogos nacionales, como asido el caso en ocasiones posteriores.

3.3.1 INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

Centrándonos en el torno a la ciudad de Santa Cruz de Barahona, y en cumplimiento del objetivo específico Objetivo específico veintitrés del Plan Nacional Plurianual del Sector Publico: Infraestructura, logística y transporte al servicio de la producción y la competitividad, referente al Objetivo Especifico 3.3.6. de la Estrategia Nacional de Desarrollo de la República Dominicana 2030 y sus líneas de acción, este punto se centra en lo siguiente “ Expandir la cobertura y mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios de transporte y logística, orientándolos a la integración del territorio, al apoyo del desarrollo productivo y a la inserción competitiva en los mercados internacionales”.

Especialmente en lo referente al Aeropuerto Internacional María Montéz – AIMM, que está ubicado frente a las costas de la península de Barahona, cuyo nombre es en honor de la famosa actriz de cine dominicana apodada “la reina del technicolor”. Este 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. Se planteó como entrada aérea al atractivo turístico de la zona ecoturística del Suroeste del país, que incluye: Lago Enriquillo, el

mayor de las Antillas; los baños térmicos de Las Marías, playas exóticas y paseos de montaña.

El director del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), Alejandro Herrera, ha expresado en reiteradas ocasiones la necesidad de reavivar el proyecto, que nunca ha podido sustentarse debido sus fallidos intentos de fotocopiar el modelo de punta cana, lo que es totalmente improcedente en la provincia sureña. Asimismo, no debemos olvidar la mencionada situación del puerto de Barahona, de propiedad pública, administrado en totalidad (aunque sin demasiado interés) por la autoridad portuaria dominicana, es objeto de un oligopolio debido a sus dos concesiones, una a la empresa Cemex Dominicana que explota una mina de yeso y la otra al Consorcio Azucarero Central de Barahona con su producción de azúcar; ambas empresas son de capital extranjero, principalmente por este último que solo sabe estancar sosteniblemente los planes de expansión y mejoramiento del tránsito naval de mercancías a la región, y aportando cada vez menos a la capacidad económica de la misma.

Ese puerto no recibe contenedores ni maneja carga suelta sino a granel como sal, yeso, carbón mineral, clinker y combustible para las plantas eléctricas. En general, el arribo de buques en ese muelle es prácticamente nulo. Además, la única ruta de comercio terrestre es la carretera Francisco del Rosario Sánchez, que unifica la frontera y Santo Domingo, que pasa atreves de la ciudad, sus respectivas

bifurcaciones unen la región suroeste con la región sureste y casualmente conectada por la carretera hacia la provincia San José de Ocoa. Tomando en cuenta estas realidades, nos enfocaremos en las potenciales aportaciones de la ciudad a los objetivos específicos del tercer objetivo general, perteneciente al tercer eje.

La Ciudad de Santa Cruz de Barahona, como se destaca con anterioridad, posee las más completa infraestructura en cuanto al transporte se refiere, dándole un excepcional potencial logístico sin rentabilizar. Aunque el sector transporte es de sus principales actividades económicas, como central del transporte interurbano de la región y cruce obligatorio para el transporte de mercancías hacia el sur de Haití, pero la realidad es que cuenta con una escasa coordinación, haciendo difícil el traslado hacia otras provincias dentro de la región, aun mas cuando se trata de trasladarse a la región norte, lo que es sin miedo a exagerar toda una faena digna de una epopeya, puesto que solo se cuenta con la vía fronteriza, la ya mencionada carretera de San José de Ocoa o la carretera Duarte para dicho fin, siendo la última siempre la opción más rentable y agradable para el usuario. Por consiguiente, ante la necesidad preexistente de crear una propuesta vial integral que propicie el desarrollo logístico de la región conforme lo estipulado en el objetivo específico 3.3.6, su línea de acción que pretende *“Desarrollar un sistema de priorización de proyectos de infraestructura de transporte y logística en función de su rentabilidad económica y social y su aporte a una red de comunicaciones*

que integre el territorio nacional”. Se propone la creación de un sistema vial centralizado en Santa Cruz de Barahona (conectando directamente las provincias Bahoruco, Elías Piña, San Juan de la Maguana, Independencia, Pedernales y Azua) y que se conecte directamente a Santiago, para conectar triangularmente el país con sus principales puertos en Santo Domingo, con el puerto de Puerto Plata y el de Barahona, proporcionado más opciones de movilidad de mercancías dentro de la geografía nacional, en cumplimiento con la línea de acción 3.3.7.2 que llama a *“Incentivar la conformación de una eficiente red multimodal de transporte y servicios logísticos con cobertura en todo el país, que contribuya a elevar la competitividad de la economía y su integración con los mercados internacionales”*. Asimismo, esta ruta propiciaría una vía de interconexión terrestre más directa con la vecina nación de Haití, facilitando el flujo de mercancía y materias primas preexistente, desde el punto de encuentro fronterizo en la ciudad de Jimaní.

Siguiendo el lineamiento del objetivo específico 3.3.6, el desarrollo de infraestructura para el transporte y logística, debe realizarse con varios focos complementarios, pero funcionalmente separados, de otro modo incurrirían en obstaculizarse mutuamente o en un utilitarismo de la misma, como es el caso de la carretera Santo Domingo-Samaná, que solo persigue el flujo terrestre de turistas hacia la afamada provincia peninsular, hecho que ha mostrado ser un rotundo fracaso. Continuando, con esta línea de pensamiento es correcto decir que el paso

lógico sería reinventar el actualmente semi-abandonado puerto de Barahona, que daría mayor sentido a la elaboración de una carretera Barahona-Santiago, este se encuentra bajo la administración de sus dos concesionarios, principalmente el Consorcio Azucarero Central de Barahona, quien ocupa casi el 100% del actual espacio utilizable en el puerto, el cual, solo contribuyó el pasado periodo de la zafra azucarera con 389,855 **TMM** (Toneladas Métricas Molidas) que representa una caída del 38% de su producción conforme al periodo anterior de 631,477 **TMM**, y solo formar parte del 10% de la producción nacional con su único producto la azúcar crema, quedándose muy por detrás de la central de la Romana y el Ingenio Cristóbal Colon que se mantienen a la vanguardia de una industria de US\$ 95.5 millones (en el periodo 2015-2016), consumida en un 99% por el mercado estadounidense, mostrando sin lugar a dudas que conforme pase el tiempo su destino es ceder totalmente el paso a recintos mejor preparados y con una mejor noción de esta industria internacional. Por lo tanto, es oportuno el rescate de esta infraestructura que tiene a su disposición la bahía de Neiba (la más grande del país) que puede florecer bajo un formato similar al puerto multimodal Caucedo, de administración mixta mediante la concesión a la empresa DPWorld, pero lo factible sería seguir el mismo modelo del puerto de Singapur para establecernos como el HUB logístico del caribe, aprovechando el enorme espacio sin ocupar en la bahía, además de la posición geográfica de la isla y diseñar un puerto con capacidad entre 2 y 3 millones de TEU (el puerto multimodal Caucedo tiene una capacidad entre 1 y 2 millones de TEU) y complementar sus operaciones con los puertos de

mediano-bajo rendimiento en América Latina y el Caribe, tales como; el puerto de Freeport en Bahamas (en el puesto 19no con una movilidad de 850,426 TEU), el puerto de Portonave en Brasil (en el puesto de 20mo con una movilidad de 811,905 TEU), el puerto de Veracruz en México (en el 15to puesto con una movilidad de 1,117,304 TEU), el puerto Limón-Moin en Costa Rica (en el 12vo puesto en la región después del multimodal Caucedo, con una movilidad de 1,199,628 TEU) y todos los puertos de las Antillas Menores (principalmente Aruba y Trinidad y Tobago), aprovechando la reticencia a las grandes sumas de renovación portuaria, como los 4 mil millones de dólares que invierte México, que no necesariamente significan un aumento de la actividad económica interna, como es el caso de la empobrecida provincia colon que cuenta con el puerto no. 1 de la región, en cumplimiento con la línea de acción 3.3.7 que insta a *“Convertir al país en un centro logístico regional, aprovechando sus ventajas de localización geográfica”*.

“Para lograr un desempeño logístico adecuado se requiere la integración de numerosos elementos en toda la cadena de suministro” (Zhao, H, 2018)

La aplicación de esta propuesta sería oportuna debido a que el movimiento de carga en contenedores en los puertos de la región de América Latina y el Caribe se incrementó en alrededor de 6,1% durante 2017, según el *“Perfil Marítimo y Logístico”* de la CEPAL. Esto representa una recuperación respecto a lo

registrado los tres últimos periodos anuales, con tasas de crecimiento bajo el promedio o negativas respecto al movimiento de contenedores a nivel regional. Según el ranking entregado, se confirman las señales de mejoría del comercio exterior de la región en el periodo 2017. Aunque, se sigue repitiendo la heterogeneidad de las tasas de crecimiento de esta actividad en los puertos.

En ese orden, los países cuyos terminales portuarios de contenedores tuvieron una mayor contribución a la variación en el volumen de carga operado con respecto al año anterior, ordenados de mayor a menor según su variación relativa, son: República Dominicana (24,0%), Colombia (13,3%), México (12,2%), Panamá (10,1%) y Brasil (5,0%). Les siguieron, con una menor contribución al cambio en el volumen regional pero destacable variación relativa en el desempeño individual: Honduras (9,8%), Perú (9,4%), Argentina (6,7%), Uruguay (5,8%), Chile (5,7%) y Ecuador (4,7%). Finalmente, aquellos países que tuvieron también un importante desempeño en lo individual, aunque una participación marginal en la variación del volumen regional es: Suriname (13,9%), Granada (11,6%) y Nicaragua (9,5%). (Caribe, 2018)

Otro punto a destacar es que el volumen total de la actividad portuaria en la región, que durante el pasado periodo del 2017 alcanzó aproximadamente 50,6 millones de TEU. Semejante a sus contribuciones a la variación de volumen, los primeros 40 puertos del ranking de la CEPAL representan poco más de 87%,

correspondiente a 44,0 millones de TEU de las operaciones de este tipo de carga en la región, presentando un rendimiento similar al del año anterior. Asimismo, los restantes 100 puertos mueven el 13% restante, correspondiente a 6,6 millones de TEU. Adicionalmente, a eso los puertos top 10 de la región capturan en forma agregada el 48,2% de la carga en contenedores, con un rendimiento ligeramente superior al del pasado periodo, en el que alcanzaron el 47,4%. Sin embargo, su variación del tráfico operado fue de 7,9%, muy por encima de la variación regional, que alcanzo una pérdida del 4,0% en periodo del 2016.

Esto se sustenta por el reporte de la CEPAL, respecto a la importante mejoría del tráfico de contenedores en puertos durante el mismo periodo (2017), propiciado por el repunte del comercio mundial, que según el informe publicado por la firma consultora Alphaliner, el top 110 de los puertos de contenedores del mundo aumentó en promedio 6,1%, es implica, que de forma agregada alcanzaron los 600 millones de TEU, contrastados con los 565 millones de TEU registrados en el anterior periodo del 2016. Destacando que de estos 98 tuvieron ganancias en sus volúmenes y solo 12 reportaron pérdidas. Conforme a ediciones anteriores del ranking de la CEPAL, los datos recopilados muestran una definida y marcada heterogeneidad en el comportamiento de los movimientos portuarios, tanto colectivamente como individualmente.

Esta tendencia general al crecimiento, ha mostrado se una fuerza global que no piensa amainar pronto, ya que, en el CEAS (Costa Este de América del Sur), referente a instalaciones en Argentina, Brasil y Uruguay, se identificaron un aumento del volumen operado de TEU en las terminales para contenedores en un 5,3%, una increíble recuperación respecto al lamentable desempeño del 2016 con un 2,8%. También, el COAS (Costa Oeste de América del Sur), que comprende puertos en de Perú, Chile, Ecuador y Colombia, experimento un fenómeno similar con un desempeño positivo del 6,4%, con casi tres puntos porcentuales por encima de periodo anterior.

Por su parte, en ambas costas de América Central (incluido México), Costa Este (CEAC) y Costa Oeste (COAC), el tráfico de contenedores operado tuvo un crecimiento positivo (en la CEAC de 12,6% y en la COAC de 4,8%) que revirtió lo ocurrido en 2016 (con caídas de -1,2% y -1,3%, respectivamente). En la CEAC se destaca el mayor nivel de actividad desplegado en los puertos de Panamá, México y Honduras; por su parte, en la COAC se apreció una mayor actividad de los puertos de México, Costa Rica, Nicaragua y Honduras.

Finalmente, en el Caribe y la Costa Norte de América del Sur (CNAS) el movimiento de contenedores en los terminales portuarios fue disímil. Por un lado, en el Caribe volvió a decaer (-1,1%; en 2016 había disminuido -2,5%), y, por otro, en la CNAS se evidenció una importante mejora respecto a lo sucedido en 2016

(11,4%; frente a apenas 0,4% en 2016). En el Caribe sobresale el aumento del tráfico de contenedores en los puertos de República Dominicana, Granada y, en menor medida, Antigua y Barbuda y Martinica, mientras que en la CNAS destacan los de Colombia y Suriname. (Caribe, 2018)

Es un hecho que el momento no podría ser mejor, para las inversiones de expansión en el sector portuario, pero su aprovechamiento es solo posible mediante la asunción de un compromiso auténtico, que proporcione las debidas garantías a la calidad de las obras de infraestructura, que cumplan con los estándares reales a nivel internacional de las obras, contribuyendo así a alcanzar la línea de acción 3.3.6.2 que llama a *“Garantizar la calidad de las obras de infraestructura mediante una estricta aplicación de la normativa, en particular, la relativa a la vulnerabilidad a fenómenos naturales”*. Aunque, con sus debidas adaptaciones a la situación nacional, para que no se repitan los casos de expectativas desmedidamente altas que resultaron en éxitos moderados que aun cuestan bastante a la economía nacional. Es pertinente establecer una normativa elástica que focalice alcanzar metas basadas en infraestructuras de vanguardia, aclarando el hecho de que queremos seguirlas paulatinamente en el tiempo y no alcanzarlas, puesto que nuestra realidad como nación en desarrollo, que no nos permitimos soñar tan alto aún. Sin embargo, si es posible garantizar la aplicación de las debidas contingencias a los fenómenos naturales en los que ya podemos considerarnos expertos, en comparación con el resto de la región, debido a los

avances de los últimos años en la coordinación de contramedidas de mitigación de daños ante estos.

Estas obviamente contemplarían principalmente fenómenos como huracanes, tormentas tropicales, depresiones tropicales, terremotos y aunque no menos importantes avalanchas, deslizamientos de tierra, inundaciones, crecidas de ríos e incendios forestales. Cabe destacar, sin embargo, que en tanto sigan persistiendo las salvedades de los inversionistas a las políticas económicas de salvaguarda a la inversión de capital, sumada a la precaria participación económica de Santa Cruz de Barahona en la economía nacional y sus desalentadores pronósticos, la sostenibilidad de los fondos para el desarrollo y mantenimiento de las infraestructuras propuestas está en la cuerda floja. En consecuencia, y en la animosidad de la línea de acción 3.3.6.3 referente a *“Desarrollar un sistema eficiente y financieramente sostenible de mantenimiento de infraestructura de transporte y logística, incluyendo la adecuada señalización”*, sugerimos se duplique el modelo de la *“Ley No. 2801 que crea una Zona Especial de Desarrollo Fronterizo, que abarca las provincias de Pedernales, Independencia, Elías Piña, Dajabón, Montecristi, Santiago Rodríguez y Bahoruco”*, para la ciudad de Santa Cruz de Barahona y los alrededores de la Bahía de Neiba, constituyendo una *“Zona Especial de Desarrollo Portuario”*, contemplando una consensuada política de financiamiento a largo plazo autónoma con participación estatal moderada (no más del 45% de participación, para asegurar el peso del estado en

el proyecto, sin restársela a los inversionistas) y ningún asociado superior a esta, con tasas de amortización autorreguladas con periodos de revisión bianuales y venta privada, con opciones de reemisión de títulos, asegurando la fluidez del capital y evitando la saturación de fondos. De igual forma, sería oportuno considerar, dada la disponibilidad de espacio, una administración privada diversificada, es decir establecer zonas administrativas semi-independientes que funcionen por su/s respectiva/s terminal/es, ya sean para mercancía general, granel sólido, granel líquido, contenedores, pasajeros o hidrocarburos, GNL, carbón, procesamiento de mercancías, funcionando con estándares comunes de operatividad mientras conservan sus respectivas especialidades y segmento del mercado, a la vez que interactúan entre sí, emulando el sistema aplicado en el puerto de Rotterdam. Esto facilitaría considerablemente la atracción de nuevos inversores y dinamizaría la actividad portuaria.

En cuanto, al sistema terrestre se refiere Santa Cruz de Barahona y el resto de la región se rigen por un sistema administración y financiamiento de infraestructuras desde el gobierno central, mediante modelo de subcontratación y escasa supervisión antes, durante y posterior a la obra. Es extremadamente raro que alguna instancia del estado se involucre personalmente en dicho proceso, y de hacerlo sería el Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones que utiliza el formato descrito, con la adicción de una mayor supervisión. Así pues, la sostenibilidad que esta supuesta a garantizarse con el sistema de peajes,

inexistente en la zona, es pertinente la implementación de este mismo sistema en las vías de traspaso entre las regiones Enriquillo, El Valle, Cibao Central y Valdesia, agregando así el número de peajes preexistentes a 14, con una estimación de precios similares a los de la Circunvalación Santiago para empezar y se sugiere su adicción a la cuota de traspaso fronterizo en general. También sugerimos la implementación del Sistema de Administración del Mantenimiento de Caminos – **SAM** especializado, desvinculándolo administrativamente del el Fideicomiso RD Vial, permitiéndole a **SAM** el control de toda la gestión de la conservación en el área, que siguiendo el modelo chileno practique la Administración Directa a nivel provincial y regional.

Este sistema permitirá controlar los avances de las obras de conservación y renovación, que se ejecuten en terreno y los costos asociados a las operaciones, determinando costos unitarios, productividad, y rendimiento. Este sistema, por competencia institucional debe estar radicado en el Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones, ejerciendo las funciones de planificar, organizar, dirigir, controlar y ejecutar las labores de construcción y conservación de esta red vial. En cuanto a la última asignación funcional de preservación del Patrimonio Vial, se enmarca a una subdirección de Mantenimiento y Explotación, mediante su departamento competente. Esta es la que aplicaría las modalidades de **SAM** ejecuta mediante Administración Directa y Contratos (Tradicionales, Globales), que asumiría el control regional incumbente de la gestión de la administración directa por el

departamento asignado, sosteniendo la responsabilidad de normar, planificar, supervisar, evaluar y gestionar con sus homólogos nacionales el mantenimiento de la red vial nacional, a fin de lograr preservar el patrimonio vial y optimizar los recursos disponibles.

La selección del Sistema de Administración del Mantenimiento de Caminos – **SAM**, de origen chileno se debe a que, según los informes del Foro Económico Mundial en su Informe Global de Competitividad, el Índice de Desempeño de Logística del Banco Mundial

Es importante para garantizar la sostenibilidad de las infraestructuras determinar los procesos o etapas de control, puesto que son estos los que están supuestos a retroalimentar la planificación del plan de desarrollo. Es habitual que este proceso, se diferencie en cada uno de los niveles operacionales y que la información crezca conforme las operaciones maduran y evolucionan, siguiendo esta línea de pensamiento, podemos concebirlos así; Informes de Control a nivel Provincial o Informes de Control a nivel Regional. Aunque, su relevancia es determinada por su utilidad, que varía del nivel administrativo que la adquiera, se destacan los controles a nivel provincial, en este nivel se recoge los datos relacionados directamente con la ejecución de las operaciones, localización de éstas, registro de los recursos utilizados y en general todo aquello que permita evaluar la gestión de las unidades básicas, que en Chile se le denomina “Cuadrilla”.

Adicionalmente, se espera que el sistema **SAM** generen los siguientes informes; Resumen Mensual de Costos y Productividad por Operación, Resumen Mensual de Obras de Conservación, Informe de Evaluación de la Productividad, Informe de Evaluación por Eficiencia en la Utilización de la Maquinaria. Esto partes de las actividades de cumplimiento de la “Ley General de Libre Acceso a la Información Pública, No.200-04” y como estrategia de la competitividad de los contratistas estatales.

Entorno a la línea de acción 3.3.6.4 que busca “*Desarrollar una dotación de infraestructura y servicios logísticos que integre el territorio nacional y apoye a la producción y comercialización de bienes y servicios, con el propósito de reducir costos, elevar la productividad y crear mayores oportunidades de empleo*”, la situación es mucho más compleja que simplemente rescatar estructuras preexistentes con mucho potencial y reencausarlas como hemos estado haciendo hasta ahora, debido a que para alcanzar esta meta, es necesario un consolidado entendimiento de cuáles son las fortalezas explotables que se puedan rentabilizar eficazmente en el mercado internacional. De nuevo, podemos sostenernos de los modelos de Singapur, Rotterdam e inclusive Panamá, donde gran parte de sus actividades complementarias a sus infraestructuras logísticas (puertos, aeropuertos y carretera) son la manufactura o reprocesamiento de materia prima en productos semi-terminados o terminados conforme su área de experiencia,

tomamos particularmente el caso del primero donde la importación de Petróleo Crudo representa un valor de US\$13,9 Miles de millones y la exportaciones de Refinado de Petróleo vale unos US\$32,5 Miles de millones, agregándole industrias como el procesamiento de metales o ensamblaje de microcomponentes de dispositivos electrónicos. Este modelo también se repite con las Zonas Francas anexas al puerto Multimodal Caucedo manufacturando insumos médicos y productos textiles, por lo tanto, es cuestión de entender cuáles son las áreas destacables, o potenciales debido a acuerdos comerciales vigentes de República Dominicana , de Santa Cruz de Barahona y sus inmediaciones, para poder capitalizar sus industrias mediante un modelo de Join Venture con capital público (es decir disponible en el mercado bursátil), con empresas de experiencia con intenciones de expansión.

El promover el modelo Joint Venture ofrece la necesidad de que, para aprovechar las facilidades de las infraestructuras y el mercado internacional de República Dominicana, el incluir el capital nacional, sea cual fuera el área comercial. Al mismo tiempo, que se mantiene la línea de las Zonas Francas, hasta que ya no sean perentoria su función. Así pues, es importante preestablecer focos de interés para procesamiento, de los cuales los tratados u acuerdos de libre comercio pueden ser importantes precursores, por ende, enfoquemoslos desde dicha perspectiva.

Refiriéndose al popular **DR-CAFTA**, una de las principales ventajas es la tasa cero y otras preferencias arancelarias de la que disponemos para una amplia gama de productos, que se aplican a las mercancías de las partes que cumplen con los criterios de origen establecidos en el tratado contenidos en el Artículo 3.25 *“Reglas de Origen y Asuntos Conexos”* del Capítulo 3 que ordena a cada Parte considerará toda la información que uno de los involucrados (oferente u demandante) presente evidencia que demuestre la producción sustancial de la mercancía en su territorio, y que estos considerarán que existe producción sustancial si un relacionado en la transacción demuestra que sus productores nacionales son capaces de suministrar cantidades comerciales de dicha mercancía de manera oportuna. Asimismo, en su Artículo 4.1 *“Mercancías Originarias”* establece que salvo que se disponga lo contrario en dicho capítulo, cada parte dispondrá que una mercancía es originaria cuando: es una mercancía obtenida en su totalidad o producida enteramente en el territorio de una o más de las Partes; es producida enteramente en el territorio de una o más de las Partes y cada uno de los materiales no originarios empleados en la producción de la mercancía sufre un cambio aplicable en la clasificación arancelaria especificada o la mercancía satisface de otro modo cualquier requisito de valor de contenido regional aplicable u otros requisitos especificados, o es producida enteramente en el territorio de una o más de las Partes, a partir exclusivamente de materiales originarios. (Exterior, 2004)

Este tratado abre las puertas a cinco diferentes mercados próximos en distancia, y aunque Estados Unidos es el principal socio comercial de la República Dominicana, los mercados de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua, son susceptibles en diversos niveles a sus exportaciones por valores de US\$42.8M, US\$8.79M, US\$22.8M, US\$26.2M y US\$19.2M, que consisten precisamente en materias primas para la producción u otros productos semi-procesados, en el primer caso podemos decir que sus importaciones desde la República Dominicana son muy semejantes (poliacetales, hierro, insumos médicos, tabaco crudo, etc..) es factible pre-procesarlos facilitando su transformación en dichos mercados.

En cuanto a los Estados Unidos, tenemos tasas preferenciales en productos de todo tipo, tales como; las carnes de aves, pescados, mariscos, hortalizas, frutas; productos alimenticios procesados tales como: las compotas, jaleas y mermeladas, confituras o dulces, conservas de frutas. Además de jabones y artículos de higiene; cepillo de dientes, cepillos de peinar, detergentes. Asimismo, incluye materiales de empaques, calzados para usos especiales (botas de seguridad y calzados de protección), productos químicos, equipos electrónicos (cámaras, proyectores, etc...), baterías, neumáticos y partes para vehículos de motor, entre otros productos. Otros productos que no pagarán arancel son grasas y aceites animales, medicamentos, gomas para vehículos, medicamentos, maderas aserradas, prendas y complementos de vestir, electrodomésticos,

ambulancia, vehículos fúnebres, camiones, papel, pañales desechables, asientos, camas, aparatos de alumbrado público, útiles deportivos, plásticos, calzados, chamán, vinos espumosos. Además de las mercancías y productos señalados anteriormente, tendrán una tasa de cero aranceles los vehículos de motor que se encuentran en la categoría de desgravación "X", los cuales tienen un arancel normal del 20% y se han venido desgravando desde marzo del 2007 hasta la fecha. Por otro lado, las la DGA y la SEIC señalaron que la desgravación de materias primas para la elaboración de productos terminados, presenta oportunidades para el crecimiento de la competitividad hacia otros mercados.

Dada la naturaleza del acuerdo con el CARIFORUM - Comunidad Europea y el Acuerdo de Alcance Parcial con Panamá, tienen una naturaleza sugestivamente rígida y restrictiva, no es posible darles un enfoque apropiado para este trabajo. Por lo tanto, se abordarán en una versión posterior.

Con respecto a la línea de acción 3.3.6.6 que busca *“Establecer un marco legal e institucional que delimite las competencias en materia de diseño y ejecución de políticas y normas de ordenamiento del transporte y garantice su efectiva fiscalización”*, en nuestra opinión ya existe un marco legal competente en materia de políticas y normas de ordenamiento para el sector transporte. Sin embargo, su gran flagelo es la gestión del mismo, sobre todo para Santa Cruz de Barahona, donde la autoridad pertinente no se ha encontrado nunca presente, y lo mismo

para el resto de la región. Por consiguiente, es pertinente generar un reclutamiento y entrenamiento de nuevo personal, el cual, tenga un firme mecanismo de control y constante supervisión, así como, un programa constante de educación orientada al servicio, con la finalidad de superar el sistema ejecutado en la capital dominicana.

Habiendo contemplando las opciones para ejecutar la línea de acción 3.3.6.5 *“Desarrollar las capacidades para promover y gestionar la participación público-privada en proyectos de infraestructura y en la provisión de servicios de transporte y logística, asegurando una adecuada protección de los intereses nacionales y la seguridad jurídica de los inversores”*, hemos optado por el establecimiento de una Zona Especial Legislativa, acompañamiento a la Zona Especial de Desarrollo Portuario, entorno a la Bahía de Neyba que esté sujeta a los regímenes normativos propuestos de la segunda y contemple un reglamento especial, que cree la jurisprudencia respecto a gestión público – privada y la seguridad jurídica anexa a las orden comen preexistente entorna a la Zona Especial de Desarrollo Portuario. Adicionalmente, la creación de un protocolo de resolución de conflictos entre las partes, procurando la conciliación como principal medio.

La línea de acción 3.3.6.7 que plantea *“Desarrollar e implementar un marco regulatorio e institucional que garantice un sistema de transporte de pasajeros y de carga de calidad, ordenado, seguro, ambientalmente sostenible, que opere en*

condiciones de competencia, con libertad de participación y contratación, a fin de reducir la incidencia del gasto de transporte en los presupuestos familiares y en los costos empresariales” plantea la problemática del sector de transporte interurbano dominicano, que a nuestro entender radica en que este no posee una fuente de información centralizada, la cual, proporcione a los usuarios el conocimiento pertinente para una gestión eficiente y dinámica de sus servicios. Asimismo, el sector cuenta con una gran variedad de oportunidades comerciales no explotadas debido a la carencia de una gestión coordinada y oportuna. Por lo que proponemos, para lograr la intención plasmada por la línea de acción, es la creación de una plataforma de negocios digital para el sector del transporte interurbano de la República Dominicana. Esta realizaría un mapeo de los servicios de transporte disponibles en la geografía nacional, y proporciona información certera de sus rutas, precios, disponibilidad e informes pertinentes (tales como reporte de situaciones, valoración y comentarios de usuario, e informaciones de contacto). Además, genera un constante flujo de datos para el análisis y desarrollo de actividades comerciales en el sector, tales como comparación de precios (estableciendo la media del mercado), medición de impacto de gestiones publicitarias, políticas de tránsito, movilidad urbana, entre otras.

Referente al tema el cofundador y CEO de Moovit (App para el transporte público, con más de 120 millones de usuarios en 80 metrópolis mundiales y más), Nir Erez, ha expresado que *“Estos datos analíticos son importantes para movilidad,*

compañías de infraestructuras... Licenciamos nuestros datos para municipios, pero también para empresas privadas, como compañías de infraestructuras. No estamos acercándonos al mundo de la distribución porque nuestros datos ofrecen mucha información sobre las personas cuando están en movimiento. Además, estamos cercanos en el mundo urbano, tenemos poco que decir fuera de las ciudades”

3.4 PROPUESTA DE INVERSORES INTERNACIONALES PARA INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA Y TRANSPORTE

Jurong Port Pte Ltd

Sector: Industrial

Industria: Logística & Transportación

Dirección; 37 Jurong Port, Road Singapore, 619110, Singapore

Empresa del Capital Chino, esta ha participado por más de 50 años en toda la estructura portuaria de Singapur, trabajando con un estrecho vínculo con la Junta de Desarrollo Económico de Singapur, encargada de crear y ejecutar las estrategias de fortalecimiento y posicionamiento global de la economía singapurense.

CONCLUSIONES

En términos generales, Santa Cruz de Barahona, posee un enorme potencial logístico en bruto, que necesita de una política de desarrollo personalizada, integral y con altos niveles de control, llamarla la “Perla del Sur” en definitiva no es una exageración. En el caso, de que contrastáramos la información proporcionada por el “Plan de Desarrollo Económico de Santiago” con la información sectorial y potencial económico de esta ciudad, nos daríamos cuenta, que si bien la economía de Santiago como ciudad principal de la región norte tradicional es mucho más madura y se enfrenta a problemáticas mucho más complejas, también es cierto que se destaca el hecho de que la elasticidad respecto a su diversidad de mercado está alcanzando su máximo potencial, permitiéndole avanzar solo en los mismo renglones de siempre, contemplando pocas alternativas realmente relevantes. Sin embargo, Santa Cruz de Barahona, no está limitada por su mercado interno, sino que las posibilidades de articulación comercial son tan amplias como el mercado interno de la región sur y la inmensidad de oportunidades que ofrece el mercado marítimo de la región de América Latina y el Caribe, que, si bien posee el riesgo futuro de especialización, no es un obstáculo que no se pueda superar con una buena planificación a largo plazo y políticas correctivas periódicas.

En muy raras ocasiones, se cuenta con un mercado casi en blanco, carente de las complejidades del éxito comercial, que dificultan el cambio de dirección. Santa Cruz de Barahona, es un mercado sin dirección que solo se sujeta de algunas balsas de lo que alguna vez fue una economía floreciente, que soportaba gran parte de la economía nacional. Sin embargo, ahora es solo un gasto fiscal, que no termina de acoplarse al marco accionar general de dominicano. Uno que cabe destacar, que no lo toma muy en cuenta, más que como un suplidor de recursos para otras industrias más grandes, algo que a la larga todos sabemos es insostenible. Aunque, la inversión turística muestra ir por buen camino, aun no cambia la realidad de la población en general del territorio, además de mostrar un accionar descoordinado dejando al descubierto mutuas deficiencias, que no se presentan en otros puntos de la geografía nacional, dejando entre dicho el futuro desempeño de la industria turística.

En base a los modelos internacionales mencionados en este trabajo, hay un alto grado de posibilidades para el cumplimiento del objetivo de convertir a la República Dominicana, solo hace falta interpretar adecuadamente, lo que por años hemos dejado al sentido común.

RECOMENDACIONES

Dada la naturaleza de este trabajo de grado, la implementación de las recomendaciones está intrínsecamente contenidas en el capítulo tres, de este mismo documento.

BIBLIOGRAFIA

- Caribe, C. E. (28 de Mayo de 2018). *https://www.cepal.org*. Obtenido de cepal:
<https://www.cepal.org/es/comunicados/movimiento-carga-contenedores-puertos-la-region-aumento-61-2017>
- Comercio, S. d. (1966). LEY ORGANICA DEL MINISTERIO. *LEY NO.290-66 LEY ORGANICA DEL MINISTERIO* (pág. 5). Santo Domingo, Distrito Nacional : Secretaría de Estado de Industria y Comercio .
- DOMINICANO, E. C. (2017). Ley No.37-17 Que Reorganiza Ministerio de Insdustria y Comercio y PYMES, y Decreto No.100-18 Que dicta el Reglamento de Aplicacion de la Ley No.37-17. *Ley No.37-17 Que Reorganiza Ministerio de Insdustria y Comercio y PYMES, y Decreto No.100-18 Que dicta el Reglamento de Aplicacion de la Ley No.37-17* (pág. 72). Santo Domingo, Distrito Nacional: Ministerio de Industria y Comercio y PYMES.
- Exterior, S. D. (2004). Tratado de Libre Comercio Centroamérica - Estados Unidos - República Dominicana. *DR-CAFTA*. Washington : IX Reunión del Comité de Negociaciones Comerciales del ALCA.
- Garcia, P. (20 de Enero de 2017). República Dominicana tiene minería en 24 provincias. *El Dinero*.

Información, L. (15 de Mayo de 2017). *La Información*. Obtenido de lainformacion.com.do:

<http://lainformacion.com.do/noticias/nacion/84613/mic-explica-alcances-y-beneficios-de-la-ley-de-emprendimiento>

Ley 1- 2012 sobre la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030. (25 de enero de 2012). *Ley 1- 2012 sobre la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030*. Distrito Nacional, Santo Domingo, República Dominicana.

MEPYD. (2017). *Plan de Desarrollo Económico Provincial de Santiago*. Santo Domingo, Distrito Nacional: MEPYD.

Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana. (2012). *Plan Nacional Plurianual del Sector Público 2013-2016*. Santo Domingo: Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana.

Ministro de Economía, P. y. (2012). Ley de Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 . *Ley de Estrategia Nacional de Desarrollo 2030* (pág. 94). Santo Domingo, Distrito Nacional: Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo .

Negocios, S. d. (13 de Febrero de 2018). Proyecto en Barahona tendrá 1,200 habitaciones. *Listin Diario*.

(PNUD), O. d. (2010). PERFIL SOCIO-ECONOMICO Y MEDIOAMBIENTAL, BARAHONA. Santo Domingo, Distrito Nacional: Instituto de Investigaciones Socioeconómicas de la Universidad Autónoma de Santo Domingo.

Escribano, D. G. (2010). TEORÍAS DEL DESARROLLO. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Dirección General de Minería, M. d. (1 de Marzo de 2018). *Concesiones de Explotación Otorgadas*. Recuperado el 9 de Marzo de 2018, de http://www.dgm.gov.do/images/docs/mapas/Listado_Concesiones_Explotacion.pdf

Dirección General de Impuestos Internos. (s.f.). *Dirección General de Impuestos Internos*. Recuperado el 9 de Marzo de 2018, de <http://www.dgii.gov.do/>: <http://www.dgii.gov.do/contribuyentes/mipymes/Paginas/mipymes.aspx>

Dirección General de Impuestos Internos. (30 de Diciembre de 2008). *Dirección General de Impuestos Internos*. Recuperado el 9 de Marzo de 2018, de www.dgii.gov.do: <https://www.dgii.gov.do/contribuyentes/mipymes/Documents/Ley-488-08.pdf>

García, P. (20 de Enero de 2017). República Dominicana tiene minería en 24 provincias. *El Dinero* .

Medina, D. (28 de Diciembre de 2017). Decreto 437-17. Santo Domingo de Guzman, Distrito Nacional, República Dominicana: Presidencia de la República Dominicana .

MIPYMES, V. d. (2017). *1ER INFORME NACIONAL DE LOS CENTROS MIPYMES República Dominicana 2015-2017*. Distrito Nacional: Ministerio de Industria y Comercio, MIPYMES.

ACQWEATHER. (16 de Junio de 2018). *acqweather*. Obtenido de www.acqweather.com:
<http://www.acqweather.com/DESASTRES/DESASTRES.html>

Amador, Á. (03 de Febrero de 2015). *MÁS QUE INGENIERÍA*. Obtenido de masqueingenieria.com: <https://masqueingenieria.com/blog/que-es-una-terminal-portuaria/>

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (20 de Agosto de 2013). *Biblioteca del Congreso Nacional de Chile*. Obtenido de www.bcn.cl:
<https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/singapur-centro-maritimo-internacional>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (28 de Mayo de 2018). *CEPAL*. Obtenido de www.cepal.org:
<https://www.cepal.org/es/comunicados/movimiento-carga-contenedores-puertos-la-region-aumento-61-2017>

Congreso Nacional Dominicano. (2012). Ley No. 2801 que crea una Zona Especial de Desarrollo Fronterizo, que abarca las provincias de Pedernales, Independencia, Elías Piña, Dajabón, Montecristi, Santiago Rodríguez y Bahoruco. G.O.10072 (pág. 5). Santo Domingo, Distrito Nacional: Congreso Nacional Dominicano.

Congreso Nacional Dominicano. (2017). Ley General de Libre Acceso a la Información Pública, No.200-04. Ley No.200-04 (pág. 16). Santo Domingo, Distrito Nacional: Congreso Nacional Dominicano.

Delgado, E. (10 de junio de 2018). *El Dinero*. Obtenido de www.eldinero.com.do:
<https://www.eldinero.com.do/19952/la-produccion-de-azucar-sufre-baja-pero-sigue-rentable/>

DOMINICANO, I. A. (2016). *Memoria Institucional*. Santo Domingo, Distrito Nacional: INAZUCAR.

FIDEICOMISO RD VIAL. (14 de Junio de 2018). *FIDEICOMISO RD VIAL*. Obtenido de rdvial.gob.do: <http://rdvial.gob.do/nosotros/qui%C3%A9nes-somos/>

JMarcano. (12 de Abril de 2012). *JMarcano*. Obtenido de www.jmarcano.com:
<http://www.jmarcano.com/mipais/geografia/regiones.html>

La Información. (15 de Mayo de 2017). *La Información*. Obtenido de lainformacion.com.do:

<http://lainformacion.com.do/noticias/nacion/84613/mic-explica-alcances-y-beneficios-de-la-ley-de-emprendimiento>

MEXICOEXPORT. (15 de Julio de 2018). *mexicoxport*. Obtenido de [mexicoxport.com: http://mexicoxport.com/noticias/37811/modernizacion-de-puertos-es-un-reto-para-paises-de-america-latina](http://mexicoxport.com/noticias/37811/modernizacion-de-puertos-es-un-reto-para-paises-de-america-latina)

Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo. (2017). *Economía*. Obtenido de [http://economia.gob.do:](http://economia.gob.do)
<http://economia.gob.do/mepyd/viceministerios/planificacion/planes-para-el-desarrollo-economico-local-provinciales-y-regionales/>

Ministerio de Obras Públicas de Chile. (2018). *SISTEMA DE ADMINISTRACION DEL MANTENIMIENTO (SAM)*. Chile: Ministerio de Obras Públicas de Chile.

Observatory of Economic Complexity. (9 de julio de 2018). *OECD*. Obtenido de [https://atlas.media.mit.edu/es/:](https://atlas.media.mit.edu/es/)
https://atlas.media.mit.edu/es/visualize/tree_map/hs92/export/dom/show/1701/2016/

Wikipedia. (11 de junio de 2018). *Wikipedia*. Obtenido de [es.wikipedia.org:](http://es.wikipedia.org)
https://es.wikipedia.org/wiki/HKND_Group

Wikipedia. (10 de julio de 2018). *Wikipedia*. Obtenido de [es.wikipedia.org:](http://es.wikipedia.org)
https://es.wikipedia.org/wiki/Bah%C3%ADa_de_Neiba