



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

Título:

**IMPACTO DE LOS CENTROS LOGISTICOS COMO EJES
CATALIZADORES DEL CRECIMIENTO ECONOMICO
DOMINICANO PARA EL PERIODO 2016-2020**

Sutentantes:

Martha Isabel Ventura Ventura	2013-1029
Katherine Elizabeth Jiménez Ortiz	2012-1940
Claudia Marie Sosa Reyes	2012-1721

Asesores:

**Juana Patricia Céspedes
Ilena Rosario Rodríguez**

**Monografía para Optar por el Titulo de:
Licenciatura en Negocios Internacionales**

**Distrito Nacional, República Dominicana
Agosto, 2016**

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	I
DEDICATORIAS	III
ACRÓNIMOS	XI
RESUMEN	XII
INTRODUCCIÓN	XIV
CAPÍTULO I. GENERALIDADES DE LA LOGÍSTICA Y EL SECTOR ECONOMICO DE LA REPUBLICA DOMINICANA.	
1.1. GENERALIDADES DE LA LOGÍSTICA	2
1.2. SECTOR ECONOMICO DE LA REPUBLICA DOMINICANA.....	9
CAPÍTULO II. CENTROS LOGÍSTICOS EN REPÚBLICA DOMINICANA Y LATINOAMÉRICA.	
2.1. GENERALIDADES DE LOS CENTROS LOGISTICOS.....	17
2.1.1. Según de la rotación de las mercancías	19
2.1.2 Según los modos de transportes	20
2.1.3 Otros centros Logísticos	20
2.2. CENTROS LOGÍSTICOS EN LATINOAMÉRICA Y REPÚBLICA	
DOMINICANA.....	22
2.3. INSTITUCIONES RELACIONADAS EN LA REPUBLICA DOMINICANA ..	31
CAPÍTULO III. ESTRATEGIAS QUE INFLUENCIARÍAN EN LA ECONOMÍA DOMINICANA.	
3.1. REPUBLICA DOMINICANA Y LOS CENTROS LOGISTICOS.....	39
3.2. CENTRO LOGISTICO CAUCEDO	42
3.3. ESTRATEGIAS PARA EL CRECIMIENTO DE LA ECONOMIA	
EN REPUBLICA DOMINICANA PERIODO 2020	49
CONCLUSION	XVI
RECOMENDACIONES	XIX
BIBLIOGRAFIA	XXI
ANEXOS	

AGRADECIMIENTOS

A Dios Muchísimas gracias por las bendiciones brindadas, la salud y la perseverancia las cuales me han permitido ser una persona mejor cada día, porque él se merece todo el honor y toda la Gloria por siempre y es un placer para mi honorarlo en cada paso recorrido.

Quiero agradecer de una manera especial a mi Padre, Leonardo Jiménez, muchísimas gracias por el apoyo siempre brindado, por los Buenos consejos y por el esfuerzo que hiciste estos años para que hoy en día yo sea quien soy, gracias por enseñarme a valorar las cosas y hacerme entender que sin esfuerzo los logros no tienen sentido. Te amo Papi.

A mi madre Elizabeth Ortiz, gracias por haberme dado la vida, y preocuparte siempre, gracias por la confianza brindada y por el amor que siempre me has dado. Te amo!\

A mi novio Jose Luis Arias que aunque haya llegado en los últimos meses de mi trayecto no está de más decir que me ha apoyado en cada uno de los días que ha estado conmigo, gracias por ser mi amigo, mi consejero y mi paño de lágrimas. Te adoro!

A mis asesoras: Patricia Céspedes e Ilena Rosario, porque a pesar de sus labores siempre estuvieron dispuestas a apoyarnos. Gracias!

A mis compañeros de clase Gracias por Haber estado ahí siempre en las buenas y en las malas, por el conocimiento adquirido y por las horas de estudio que se han visto cosechadas en esta etapa, porque fueron buenos momentos los que pasamos todos juntos y porque desde el principio nos esforzamos para llegar a la meta.

Finalmente a mis amigas y compañeras de monográfico Claudia Sosa y Martha Ventura, que siempre han sido un motor que enciende mi motivación en cada paso que hemos recorrido juntas, agradezco haber compartido con ustedes el estrés, el intercambio de ideas, el estancamiento que siempre viene después de muchas horas de trabajo, los chistes y el cariño incondicional que siempre he recibido de ustedes, han sido un gran apoyo para que este trabajo culminara con éxitos, hemos llegado a la meta chicas. Las amo! Felicidades!!

Katherine E. Jimenez Ortiz.

DEDICATORIAS

Luego de muchas horas de estudios, de muchos esfuerzos, de muchos días en los cuales pensaba que este día nunca llegaría, hoy definitivamente es un sueño realizado y ahí es cuando te detienes un Segundo y dices “Lo hice”, pero no obstante a esto te detienes a pensar quienes te impulsaron cada día para lograr tu meta.

En primer lugar gracias a Dios porque me permitió ver todos los amaneceres que estuvieron antes de este día, el cual ha sido mi motor siempre y me ha ayudado a luchar por las cosas que realmente son importantes en la vida.

También este logro va para mis progenitores; mis padres, ya que sin ellos esta meta habría sido imposible.

Dedico además este trabajo a mis compañeros de universidad, a mis amigos, a mis familiares y a todas esas personas que estuvieron conmigo durante todo el trayecto de mi Carrera dándome siempre su apoyo y su mejor sonrisa.

Finalmente dedico este trabajo a las personas que pueden creer que lograr un objetivo es difícil, puedo decir que a veces el camino se torna enrevesado, pero cuando llegas a tu meta no hay nada más satisfactorio que saber que tu esfuerzo al final valió la pena.

Katherine E. Jiménez Ortiz.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, a Dios las gracias por darme la oportunidad de cumplir esta meta. Gracias mi Dios por todas las bendiciones que me permites vivir día a día porque a pesar de los obstáculos que la vida nos pone en el camino me demuestras que tú eres el que me guía en cada paso que doy.

A mis padres, Rafael Ventura y Martha Ventura por ser mi roca, mi apoyo, mi punto de partida y mis instructores de vida. No me quedara vida para agradecerles por sus esfuerzos, sus enseñanzas y el amor incondicional que transmiten en cada consejo. Gracias por la educación y los valores, con los que me criaron ya que me han hecho la persona que soy hoy. Por último, gracias por enseñarme con sus acciones que el esfuerzo y la determinación pueden llevarte a lograr cada meta que me proponga en la vida y esta, es una de ellas.

Mi familia, hermano, tío/as, primo/as por enseñarme la definición de la palabra unión, por celebrar cada logro, cada meta, que cada paso que dé en la vida me apoyaran incondicionalmente y demostrarme que por el simplemente de estar vivo, rodeado de las personas a quien amas es un motivo de celebración.

Mis amigas, compañeras de vida y ahora mis futuras colegas, Katherine Jiménez y Claudia Sosa, gracias antes que todo por las risas, ya que sin ellas no hubiéramos podido recorrer todo este camino, por siempre extenderme una mano de apoyo cuando más lo necesité, por ser las optimistas en mis momentos

de negación, por demostrarme que no importa cuántos obstáculos existan siempre hay una luz al final del camino. A pesar del estrés, las frustraciones y la presión constante, con compañeras con ustedes se puede sonreír y decir “todo saldrá bien” y lograr el objetivo. Tantos días pensando que no íbamos a terminar y AL FIN, al fin lo hicimos. Las Adoro.

Mis amigos, compañeros, que me apoyaron desde el comienzo de este trayecto y continúan ahí hasta el final de este. Mis compañeros de trabajo gracias por cubrirme la espalda mientras tenía que hacer algo relacionado con la universidad. Me han demostrado que sin el trabajo en equipo no se logra realizar nada en la vida. GRACIAS LO LOGRÉ.

Martha Isabel Ventura V.

DEDICATORIA

La culminación de este trayecto no solo es producto del esfuerzo individual sino también colectivo. Se debe reconocer el mérito propio por alcanzar los objetivos propuestos, aunque sin olvidar que se parte de cero, y que solo se puede llegar más lejos porque otros han acumulado el conocimiento necesario para hacer progresar el nuestro.

Dios, por prepararme mental y físicamente para encontrar el camino que estaba destinada a seguir y darme la motivación cada día en seguir en él.

En especial, a mis padres, su mayor orgullo y esfuerzo fue lograr ver esto. Les adjudico todos mis logros, mis anhelos, deseos, metas y proyectos de vida. Esta ya finalizada les pertenece a ustedes por ser mis primeros mentores y la mano incondicional lista para levantarme cada vez que caigo.

Mi hermano Randy Ventura, por también haberte convertido en mi chofer en cada momento que necesite de ti, que espero continúes el camino que llevas a esta ahora y pronto será tu turno. Creo en ti.

A mis compañeros de Universidad por sonreír cuando lo necesite, por apoyarme cuando me estancaba y demostrarme que un compañero también puede convertirse en un amigo cuando ambos recorren el mismo camino.

Por último, a los profesores que estos 4 años marcaron mi vida, enseñándome a enamorarme de mi carrera y continuar en este camino porque vale la pena el resultado obtenido.

Martha I. Ventura V.

AGRADECIMIENTOS

Muchas Gracias a mi padre Dios, por ser quien me haya impulsado en este camino de aprendizaje, por ser el primero en levantarme y animarme a seguir hacia la meta, gracias porque aún incluso cuando yo no creía en mí, Dios si creyó. Muchísimas gracias, porque una vez más puedo confirmar que tus promesas se cumplen en tu tiempo perfecto.

Así también, agradezco de una manera especial a mis padres: Teófilo Sosa y Norma Reyes, porque han sido mi soporte, por llevarme en caminos de bien y justicia, por enseñarme a ser una joven con valores. Gracias, por la confianza depositada en mi durante estos casi 4 años de carrera, por el sacrificio que han dado por mí, por el amor incondicional y porque nunca me ha faltado nada. Los amo en gran manera.

A mis compañeras, Martha Ventura y Katherine Jiménez, han sido un apoyo, un equipo pero más que nada han sido mis amigas en esta montaña rusa. Tengo por cierto que todas las luchas, las madrugadas, las discusiones, el estrés, la presión, las risas, han sido para bien porque ya hemos llegado a la meta, sabiendo que el sacrificio trae bendición. Gracias compañeras de la vida.

Asimismo, quiero agradecer de manera singular, al Ministerio Para Cristo, porque mis años en la universidad cobraron otro sentido cuando les conocí, gracias a todos mis hermanos y hermanas en Jesús, han marcado mi vida. Me

regocijo, porque no solo puedo decir que estudié una carrera sino algo más que eso, hice una familia que es para siempre, con una misma visión de predicar de Cristo y establecer su reino aquí en la tierra, mostrando que Jesús no es una religión sino una relación. Gracias porque muestran que aún hay esperanza en el mundo.

Igualmente, gracias a todos aquellos amigos y amigas el cual la vida me presentó en este camino, puedo decir que aún existen personas con valores, que persiguen sus sueños, que son luchadoras, que tienen un corazón de bondad y se desprenden sin esperar nada a cambio. Gracias porque cada uno de ustedes ha sembrado una semilla en mi vida.

Finalmente, a mis asesoras Patricia Céspedes e Ilena Rosario, gracias por su tiempo y dedicación.

Claudia Sosa

DEDICATORIA

A Dios, por ser la roca fuerte y el autor de todo, gracias por haberme permitido vivir esta experiencia y aprender que las aflicciones del presente no son comparadas con la gloria venidera que ha de manifestarse. Gracias porque lo que una vez dijiste hoy se transforma en hechos.

Dedico este trabajo a mis Padres: Teófilo Sosa y Norma Reyes, no hay palabras que puedan expresar mi agradecimiento, gracias por invertirse en mí, por apoyarme en cada sueño. Ustedes son mi mejor ejemplo del trabajo duro, el esfuerzo y dedicación. Les amo de manera infinita.

A mis hermanos, Joel Sosa y Jatna Sosa, por su apoyo en este largo recorrido, gracias por estar conmigo.

Así también, lo dedico a aquellos profesores que no solo se preocuparon en dar un tema de clase o cumplir con un programa, sino que también se invirtieron en aconsejarme para la vida y formar personas de valor para la sociedad.

Finalmente, dedico este logro, a todas aquellas personas que me han enseñado a luchar, a tener fe, y a entregar lo mejor siempre. El cielo es el límite!

Claudia Sosa

ACRÓNIMOS

END: Estrategia Nacional de Desarrollo

HUB: Define a un puerto en el que una o varias compañías marítimas tienen establecido un centro de conexión o distribución.

CEI-RD: Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana.

DGA: Dirección General de Aduanas.

DR CAFTA: Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Centroamerica y Republica Dominicana

EPA: Economic Partnership Agreements-EPA's

CARICOM: Comunidad Del Caribe

ZAL: Zona de Actividades Logísticas

MEPYD: Ministerio de Economía, planificación y desarrollo de la Republica Dominicana

CNC: Consejo Nacional de Competitividad.

ADOEXPO: Asociación Dominicana de Exportadores

ANRD: Asociación de Navieros de la Republica Dominicana.

CEA: Certificación como Operadores Económicos Autorizados

IDL: Índice Desarrollo Logístico

IED: Inversión Extranjera Directa.

CEPAL: Comisión Económica Para América Latina y el Caribe.

RESUMEN

El presente análisis busca determinar el impacto de los centros logísticos como ejes catalizadores del crecimiento económico dominicano para el periodo 2016-2020 en el estudiaremos las generalidades de la logística, y como los centros logísticos han repercutido en la economía del país beneficiándolo de una mayor demanda de empleo especializado y no especializado, mayor inversión extranjera, mayor competitividad de la economía, productos a menor costo de la población, y otros efectos colaterales.

El desarrollo logístico ha sido uno de los temas más reflexionados en el proceso de formulación de estrategia Nacional de Desarrollo en la Republica Dominicana. Como está consignado en la Visión 2030, queremos que la República Dominicana sea un país próspero; un país desarrollado. Este desarrollo hay que procurarlo en un contexto globalizado, en el que las principales economías del mundo están cada vez más interconectadas; y en el que la logística y la facilitación del comercio son factores competitivos clave.

La tendencia a la liberación del comercio mundial, evidenciado por la continuamente creciente cantidad de Tratados de Libre Comercio (TLC), hace que la tasa de crecimiento de comercio exterior continúe, por lo menos, al mismo ritmo de crecimiento en los próximos años, con economías y cadenas de suministro cada vez más interconectadas e interdependientes. La Republica

Dominicana ha estado muy activa en este sentido, resaltando no solo el DR-Cafta que incluye a nuestro mayor socio comercial, pero también el EPA con los países europeos.

En economías más desarrolladas donde se mide con exactitud el impacto de este sector, por cada 100 empleos directos de logística, se generan otros 84 empleos de sus proveedores de las áreas de automotor, energía, tecnología, bienes raíces, construcción, y otros servicios relacionados. La logística es un ente catalizador y propulsor de otras industrias de las economías nacionales. Al incrementar su competitividad, sectores como manufactura, comercio, turismo, entre otros, se hacen más competitivos.

La República Dominicana es un país lo suficientemente capacitado para llegar a ser el HUB del Caribe, convirtiéndose en proveedor de todos los servicios de la cadena logística, desde la recepción hasta la entrega final del producto, por ese motivo es importante estudiar y analizar todos los puntos necesarios para el crecimiento de esta área en la economía del país, además, verificar como podrían influir los tratados comerciales en los Centros Logísticos en República Dominicana y que grado de crecimiento obtendrá nuestro país con esta implementación logística.

INTRODUCCIÓN

El concepto de centro logístico es un término relativamente nuevo; la logística en la empresa era una actividad que recaía en todos y cada uno de los departamentos, sin que tuviera una constancia real de su magnitud. Actualmente, la logística constituye un todo y está considerada como una de las actividades principales de la cadena de suministro. Sin materias primas no hay producto acabado, pero sin logística no hay organización, no hay abastecimiento, almacenaje, transporte, etc.

No hace más de 10 o 12 años se empezó a escuchar el concepto de centro logístico. Muchas empresas han externalizado parte de sus tareas y/o han ampliado su segmento de mercado, por lo que comenzó a resultar conveniente disponer de diversos *hubs* en puntos estratégicos. Los centros logísticos surgieron en torno a esta necesidad de brindar un servicio de valor añadido, cercano al cliente y también en ocasiones a la empresa.

El centro logístico en todas sus versiones (plataforma logística, zona de actividades logísticas, entre otros) ofrece servicios desde almacenaje, consolidación-desconsolidación de mercancías, servicios añadidos hasta el transporte (mantenimiento de vehículos, talleres, etc) produciendo una ruptura de la cadena de suministro, pero añadiendo una nota de valor a ella.

En la Republica Dominicana el 3 de septiembre del año 2015 se promulgo el Decreto 262-15 impulsando al país en sus aspiraciones de convertirse en el líder logístico regional, ganándoles a importantes contendientes como Panamá, Colombia, Cuba y Jamaica. Este instrumento legal fue el resultado de una ardua labor de colaboración entre los sectores público y privado. Esencialmente se crea un nuevo régimen aduanero denominado “Deposito Logístico”, que permite mantener inventarios en estado suspensivo de aranceles sin identificar cuál será su destino final, hasta tanto no se efectuó la venta del producto, habilitando a la empresas para mantener inventarios regionales en nuestro país.

La industria logística hacer notables aportes a las economías que han elegido hacer de ella una estrategia nacional de desarrollo.

CAPÍTULO I.
GENERALIDADES DE LA LOGÍSTICA Y EL SECTOR
ECONOMICO DE LA REPUBLICA DOMINICANA.

1.1. GENERALIDADES DE LA LOGÍSTICA

Logística

Logística es un término que frecuentemente se asocia con la distribución y transporte de productos terminados; sin embargo, ésta es una apreciación parcial de la misma, ya que la logística se relaciona con la administración del flujo de bienes y servicios, desde la adquisición de las materias primas e insumos en su punto de origen, hasta la entrega del producto terminado en el punto de consumo. De esta forma, todas aquellas actividades que involucran el movimiento de materias primas, materiales y otros insumos forman parte de los procesos logísticos, al igual que todas aquellas tareas que ofrecen un soporte adecuado para la transformación de dichos elementos en productos terminados: las compras, el almacenamiento, la administración de los inventarios, el mantenimiento de las instalaciones y maquinarias, la seguridad y los servicios de planta (suministros de agua, gas, electricidad, combustibles, aire comprimido, vapor, etc.).

Las actividades logísticas deben coordinarse entre sí para lograr mayor eficiencia en todo el sistema productivo. Por dicha razón, la logística no debe verse como una función aislada, sino como un proceso global de generación de valor para el cliente, esto es, un proceso integrado de tareas que ofrezca una mayor velocidad de respuesta al mercado, con costos mínimos. (Morrentoso, 2000)

Historia de la Logística

El nacimiento de la logística se remonta al origen del ser humano, desarrollándose paralelamente. Su concepto no fue considerado en aquella época, pero ya los individuos o familias empleaban la logística en su vida cotidiana. De esta manera almacenaban la comida en las cuevas (ya que sólo había abundancia de alimentos en ciertas épocas del año) con el propósito de tener comida durante el frío y largo invierno, gestionando desde el desconocimiento el proceso de aprovisionamiento y el control de inventarios.

En los orígenes los productos no se transportaban, sino que se consumían en donde se producían o encontraban. Apenas existía un “simple transporte particular” para mover los bienes hacia las cuevas para ser almacenados, obligando a los humanos a vivir cerca de los lugares de producción maximizando la rentabilidad presente y futura de la civilización, en términos de costos y efectividad. La logística se hace fundamental en el comercio. (Jamart, 2015)

A medida que el ser humano y la sociedad evolucionaban, comenzaron a presentarse problemas de coordinación en la línea de producción, de abastecimiento de materias primas, almacenamiento del producto y su distribución. Comenzaba a hacerse más compleja la cadena logística.

El término "Logística" proviene de la raíz griega Logis, que significa «cálculo», y del latín Logística, término con el que se identificaba en épocas de la Antigua Roma al administrador o Intendente de los ejércitos del Imperio.

Algunos de los principios de la Administración de Empresas se originaron en las Instituciones Militares, la logística no es la excepción. Esta se desarrolló en el área militar con el fin de atender necesidades de las fuerzas militares, haciendo más eficientes los recursos y exigiendo al máximo la capacidad de las operaciones logísticas para el cumplimiento de la misión u objetivo de la fuerza o nación interesada. (UNAD, 2016)

Durante el siglo XIX el concepto de logística se extendió como arte de la guerra que atiende al movimiento de las tropas en campaña, su alojamiento, transporte y avituallamiento. Después de la segunda guerra mundial la logística militar se incorporó al mundo empresarial y las técnicas logísticas evolucionaron rápidamente.

La logística se aplica en la empresa para identificar todas aquellas actividades relacionadas con el aprovisionamiento y suministro de productos. Durante su época de desarrollo y expansión (entre 1950-1960) se empezó a aplicar en Estados Unidos en las actividades de almacenamiento, transporte y distribución comercial. Las empresas americanas consiguieron incrementar sus beneficios hasta un 25% al reducir los costes de almacenaje y transporte. (Serrano, 2014)

Una vez concluida la segunda guerra mundial, la demanda creció en los países industrializados y la capacidad de distribución era inferior a la de venta y producción. Esto ocasionó la proliferación de los productos en los departamentos de mercadeo, que optaron por vender cualquier artículo en

cualquier lugar posible, y los canales de distribución comenzaron a ser obsoletos. Por tanto la alta gerencia, consiente que la distribución física tenía que ser eficiente y representar rentabilidad en lugar de gastos, comenzó a probar modificaciones sustanciales en los sistemas de distribución y esta comenzó a tener identidad propia dentro de la estructura de la organización. Así se dan los orígenes de la logística en los que el departamento de distribución controlaba el almacenamiento, el transporte y en parte el manejo de pedidos. (Meserón, 2007)

Avances de la Logística

A mediados de los sesenta, los empresarios comenzaron a comprender que la reducción de inventarios y cuentas por cobrar aumentaba el flujo de caja y vieron que la rentabilidad podía mejorar si se planeaban correctamente las operaciones de distribución. A finales de esta misma década, aparece el concepto de gestión de materiales, desarrollado a partir de una situación de escasez y discontinuidad de los suministros, pero cuyo fin era el mismo: proporcionar un determinado nivel de servicio con un costo social mínimo. Este período que va hasta 1979 se conoce como el de la "madurez" de la logística, porque la empresa se concientiza de la importancia de ella. A partir de 1980, se consolida la logística como consecuencia de la incertidumbre generada por la recesión económica característica de la década. Se hace indispensable una gerencia de todo el proceso de distribución. A pesar de todo, hoy día existen todavía organizaciones que no se han concientizado de la imperiosa necesidad de

contar con la gerencia logística y el departamento de distribución. (Meserón, 2007)

Evolución de los enfoques logísticos en los últimos 50 años

1950:

- Descubrimiento del gran potencial de la logística integral y la concienciación de los costos totales.
- EL enfoque de costo como estructura sistemática.
- Equilibrio costo-costo

1955:

- Se propuso la optimización del servicio al cliente a través de un mejor desempeño de la logística como estrategia para generar ganancias y lograr ventaja competitiva. Ahora se trataba del “equilibrio costo-servicio.

1965:

- La logística se centró en un nuevo recurso, el *outsourcing*.

1970:

- Interés en la integración de las operaciones logísticas de la empresa.
- La reducción del costo de la tecnología de información permitió a los gerentes.
- Concentrarse más en el mejoramiento de la calidad operativa.

1985:

- En esta etapa se modificaron las prácticas para el ordenamiento de pedidos.
- Los gerentes de logística comenzaron a medir y reportar el desempeño operativo en términos financieros.

1995:

- Se desarrollaron relaciones muy cercanas con los clientes, y se dio importancia a establecer alianzas con los proveedores.
- Se descubrió que en el enfoque de negocios había que reemplazar las actitudes de competencia por las de colaboración y cooperación a todo lo largo de la cadena de suministros.

2000 en adelante:

Existe una clara conciencia de la necesidad de realizar una transformación en la administración para poder afrontar con éxito la administración logística de la cadena de suministro. (UNAD, 2016)

Importancia de la Logística

La logística gira en torno a crear valor para los clientes y proveedores de la empresa y para los accionistas de esta. El valor de la logística se expresa fundamentalmente en términos de tiempo y lugar. Los productos y servicios no tienen valor a menos que estén en posesión de los clientes cuando (tiempo) y

donde (lugar) ellos deseen consumirlos. Una buena dirección logística visualiza cada actividad en la cadena de suministros como una contribución al proceso de añadir valor. Si solo se le puede añadir poco valor, entonces se podrá cuestionar si dicha actividad debe existir. Sin embargo, se añade valor cuando los clientes prefieren pagar más por un producto o un servicio que lo que cuesta ponerlo en sus manos. Por varias razones, para muchas empresas de todo el mundo la logística se ha vuelto un proceso cada vez más importante al momento de añadir valor. (Ballou, 2004)

Objetivos de la Logística

La logística tiene como objetivo principal satisfacer la demanda en las mejores condiciones de servicio, coste y calidad. Garantizar la calidad del producto y servicio es una ventaja competitiva y reducir costes permite aumentar el beneficio de la empresa: por ello, la logística se encarga de gestionar los medios necesarios (locales, medios de transporte, programas de gestión informática) y movilizar los recursos humanos y financieros más adecuados.

Los objetivos que se consiguen con una buena planificación logística son:

- Adquirir los materiales en las condiciones más adecuadas, de esta forma evitamos realizar operaciones de desembalaje, preparación y adaptación posterior.
- Reducir los costes de transporte, realizando agrupación de cargas y minimizando etapas y distancias en el recorrido.

- Reducir los costes de manipulación procurando cambiar la mercancía de lugar el menor número de veces.
- Reducir los grupos de clasificación del stock, así como minimizar el volumen, el espacio y el número de recintos destinados a almacenaje.
- Reducir el número de revisiones y control de existencias, haciéndolas Necesarias y de la forma más fácil y cómoda posible. (Serrano, 2014)

1.2 SECTOR ECONOMICO DE LA REPUBLICA DOMINICANA

Aspectos Económicos Generales

Durante las dos últimas décadas, la República Dominicana (RD) se ha establecido como una de las economías de más rápido crecimiento en las Américas con una tasa de crecimiento medio del PIB real del 5,4% entre 1992 y 2014. La RD sigue siendo la economía más rápida en la región en 2014 y 2015, con un PIB que se sitúa en el 7 por ciento. El reciente crecimiento ha sido impulsado por la construcción, la industria manufacturera y el turismo. Por el lado de la demanda, el consumo privado ha sido recientemente fuerte, como resultado de una inflación baja (por debajo del 1%, en promedio, en el 2015), la creación de empleo, así como el alto nivel de remesas.

A pesar de su fuerte crecimiento y la estabilidad macroeconómica, el país no ha sido testigo de importantes mejoras en el bienestar, hasta hace muy poco. La pobreza aumentó de 32 por ciento en 2000 a casi el 50 por ciento en 2004 a raíz

de la crisis financiera y económica de 2003, antes de la disminución gradual al 41 por ciento en 2013 y una brusca caída en los últimos dos años hacia tasas prevalecientes en el año 2000.

Según el Doing Business del Grupo del Banco Mundial de 2016, la RD sigue siendo una de las 15 principales economías en el índice de facilidad de hacer negocios en América Latina. En las últimas décadas, el país también ha transformado su base económica y ha diversificado sus exportaciones. Las mejoras en el clima de negocios han facilitado el comercio internacional e impulsado el crecimiento de las exportaciones. Sin embargo, se necesitan más reformas para mantener su competitividad en la región y más allá. (Mundial, 2016)

Indicadores Económicos:

- **Población:** 9,755,954 habitantes
- **Grupo Étnicos:** Blancos, Negros, Mulatos.
- **PIB:** US\$45,717.6 millones
- **PIB Tasa de Crecimiento:** 1.25%
- **PIB Per Cápita:** US\$4,797.8
- **Moneda:** Peso Dominicano

Las importaciones a República Dominicana

La República Dominicana se ha comprometido dentro de un proceso de apertura de su economía desde el comienzo de los años 90, persiguiendo de esta forma su integración dentro del comercio mundial. El gobierno de la República Dominicana se concentra actualmente en la adopción de medidas modernas y de gran alcance como política de modernización.

El comercio internacional juega un papel importante dentro de la economía de la República Dominicana. Los bienes importados representan el 60% del valor total de los bienes consumidos dentro del mercado nacional. Por otro lado, las exportaciones han aumentado considerablemente durante estos últimos años debidos principalmente al desarrollo de las zonas francas.

La ley No. 173 sobre la representación comercial rige las relaciones comerciales entre las empresas extranjeras y sus representantes dentro del mercado dominicano, y se aplica de acuerdo a su artículo a " no importa que forma de relación establecida entre un concesionario y un concedente a través de la cual el primero se compromete en República Dominicana a promover la importación, la distribución, la venta de productos y servicios, el alquiler o cualquier otra forma de comercio o de explotación de productos provenientes del extranjero, actuando como agente, representante, comisionado, concesionario o cualquier otra forma".

La ley No.146-00 de fecha 27 diciembre 2000 introdujo una serie de tasas aduanales que establecen un nuevo impuesto de 0.3%, 8%, 14% y 20%. Los impuestos se calculan y se perciben en pesos dominicanos. Además de los impuestos aduanales, el importador debe pagar: a) El Impuesto Selectivo al Consumo, b) El Impuesto sobre Bienes Industrializados y de Servicios (ITBIS). En algunos casos es necesaria una licencia de importación, como por ejemplo para los productos químicos y farmacéuticos. Todas las importaciones deben ser acompañadas de una factura consular que puede ser obtenida en los consulados en el extranjero.

Las exportaciones a República Dominicana

La República Dominicana exporta una gran variedad de productos terminados y semi-terminados. La mayoría de las exportaciones se encuentran en el sector de las zonas francas, las cuales comprenden ropa, zapatos, artículos eléctricos, medicamentos, cigarros, alimentos, entre otros. Las exportaciones tradicionales comprenden: azúcar, café, cacao y tabaco. El país exporta también minerales como el oro, el aluminio, la plata y el ferroníquel.

La ley No. 69 de 1979 sobre exportaciones, beneficia a empresas exportadoras de productos no tradicionales, de un régimen de importación temporal, donde los productores pueden importar productos sin pagar impuestos aduanales, cuando los productos sean utilizados dentro de los 12 meses siguientes para fabricar o reparar los productos no tradicionales destinados a la exportación.

No es necesario obtener una licencia de exportación, es suficiente con presentar un formulario de declaración, el cual puede ser obtenido en las oficinas del Centro Dominicano de Promoción de Exportaciones (CEDOPEX), el cual ofrece los servicios para promover las exportaciones dominicanas en mercados internacionales.

Los sistemas de preferencias ofrecen a los exportadores dominicanos las exenciones de impuestos aduanales con relación a numerosos productos fabricados en República Dominicana. Estos son el Sistema Generalizado de Preferencias (SGP), la Iniciativa para la Cuenca del Caribe (ICC) y las rubricas 806.30001 y 807.00.001 de tarifa aduanal de los Estados Unidos (U.S. Tariff Schedule). Además, la República Dominicana es miembro de la Convención de Cotonou, firmada en julio 2000, posterior a la Convención de Lomé y beneficia de derechos preferenciales que la Convención confiere a los países ACP. Dicha Convención continuará beneficiándonos hasta el año 2008 con preferencias comerciales unilaterales.

Inversión Extranjera en la Republica Dominicana

República Dominicana tiene la economía más grande de Centroamérica y el Caribe, y es conocida por su actitud positiva hacia las inversiones extranjeras. Según el Banco Mundial, República Dominicana se ubicó como el país que ha recibido la mayor inversión extranjera directa (IED) en el Caribe en 2012. En ese mismo año, el flujo de IED hacia República Dominicana creció un 59% apoyado

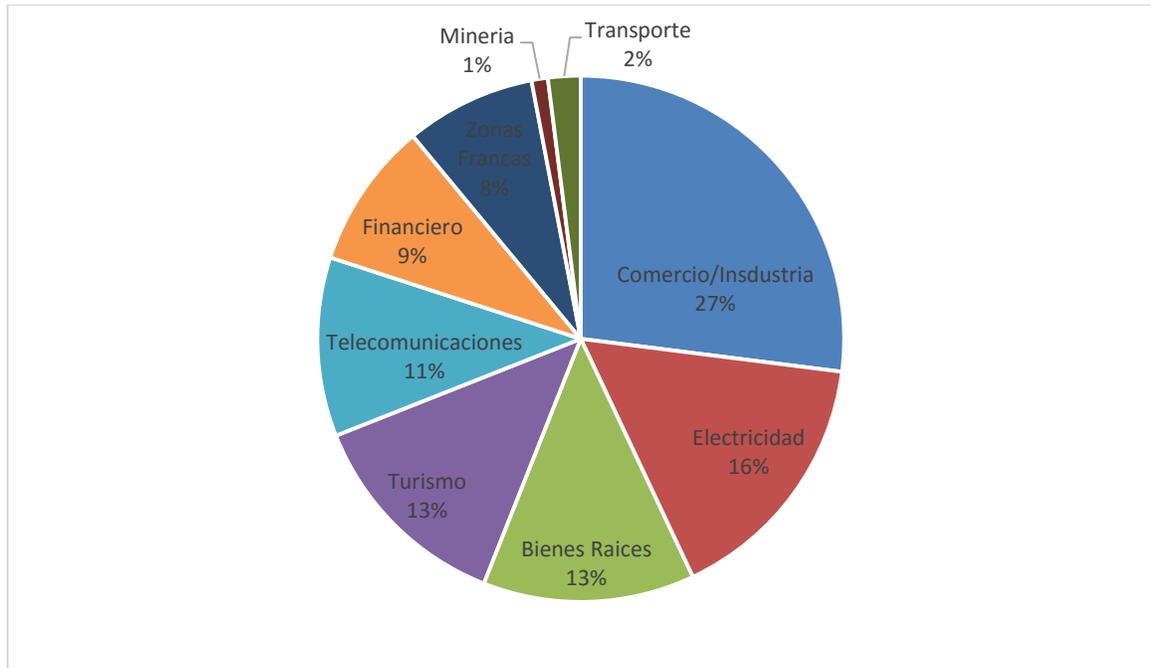
por la adquisición por parte de Anheuser-Busch In Bev¹ de la Cervecería Nacional Dominicana, el mayor fabricante de cerveza del país, por más de \$1,23 mil millones de dólares americanos. Incluso sin esta adquisición, la IED en República Dominicana habría sido la más alta en el 2011, impulsada por el aumento de inversiones en electricidad, manufactura y minería. La inversión también aumentó en el sector manufacturero de las zonas de libre comercio, en el turismo y en los bienes raíces.

República Dominicana cuenta con un sector financiero sólido y consolidado y una comunidad empresarial bien organizada. Esto les proporciona a los recién llegados las redes necesarias para insertarse rápidamente en la industria y el comercio. Geográficamente, República Dominicana está situada en el centro de América, cerca de los principales mercados. Como tal, ha firmado acuerdos comerciales que proporcionan acceso privilegiado al mercado hacia y desde los Estados Unidos, Europa, América Central y el Caribe.

A República Dominicana llega la mayor cantidad de vuelos provenientes de casi todos los países del Caribe, y tiene ocho aeropuertos internacionales. Las autopistas y carreteras facilitan el viaje a las tres costas situadas al norte, este y sur del país. (Republica Dominicana lo Tiene todo, n.d.)

¹ Anheuser-Busch In Bev es una multinacional Belga, la cual es la mayor fabricante de cerveza a nivel mundial

Flujo sectorial de la Inversión Extranjera Directa en Rep. Dom. Enero-Diciembre 2014



Fuente: CEI-RD

La Republica Dominicana es el país que recibe el mayor flujo de IED en la región del Caribe según la CEPAL. Sin embargo en comparación con el tamaño de su economía, se queda rezagada frente a otras economías. Por lo cual, se deben implementar políticas que mejoren el clima de negocios dentro del país, para poder elevar significativamente las IED en los diversos sectores de la Economía, necesarios para potenciar el crecimiento económico.

**CAPÍTULO II.
CENTROS LOGÍSTICOS EN REPÚBLICA DOMINICANA Y
LATINOAMÉRICA.**

2.1. GENERALIDADES DE LOS CENTROS LOGISTICOS

Centros Logísticos

Los centros logísticos son entendidos como equipamientos localizados estratégicamente en regiones altamente productivas con el objeto de concentrar y suministrar servicios complementarios a sus actividades principales y trabajar en función de la integración física del territorio y de la conformación de un tejido social que propenda por su bienestar, por el fortalecimiento de sus actividades productoras y por la consolidación de los vínculos político administrativos que promueven la competitividad territorial.

De igual forma los centros logísticos son conocidos dentro de la política nacional de logística, como: el conjunto de instalaciones inmobiliarias (bodegas, plantas de producción, etc.) en donde se involucra totalmente a la infraestructura de transporte como medio de conexión entre ellos, centros de servicios especializados: “áreas especializadas en el manejo, control y distribución de mercancías, que concentran en un mismo sitio físico todos los servicios que requiere la economía actual, incluidos: servicios portuarios, cargue y descargue, trámites aduaneros, patio de contenedores, estacionamiento de camiones, intermodalidad aérea fluvial-marítima-terrestre, servicios a la carga, servicios para el control fitosanitario, ruptura y consolidación de la carga, servicios financieros, servicios de comunicaciones, actividades de comercio electrónico, entre otros.

Una de las ventajas más sobresalientes de este tipo de infraestructuras es que permiten integrar la comercialización de mercancías locales por medio de cadenas o redes de centros logísticos, con los flujos de comercialización internacionales; y mejorar la eficiencia en la movilización y transporte de los productos al interior de la región que los produce. (Villazón, 2010)

Origen de los centros logísticos

El nacimiento de centros de actividades logísticas tuvo lugar de manera casi paralela en dos ámbitos funcionalmente diferenciados: las ZAL y los centros logísticos de transporte terrestre.

Los primeros centros de actividades logísticas se ubicaron en los puertos, como superficies de apoyo en segunda línea para las actividades de transporte marítimo, o como resultado de políticas urbanísticas o de zonificación tendentes a concentrar o reubicar las empresas de regeneración de los centros urbanos. Estas últimas han estado a menudo relacionadas con operaciones de regeneración de los centros urbanos.

Generalmente, el objetivo principal que persiguen los puertos mediante la creación de ZAL es la fidelización de las rutas de las navieras y de los flujos marítimos mediante la puesta a disposición de espacios para la consolidación y des consolidación, de centros de distribución regional, nacional e internacional y de otras actividades de valor añadido. Las zonas de actividades logísticas aparecieron en el entorno de los de los grandes puertos como resultado de la

demanda de servicios de los cargadores y operadores marítimos, más allá de la estricta estiba y desestiba de los buques. Una vez generalizada la contenerización en el transporte marítimo y adaptadas las terminales portuarias a la gestión de los contenedores, los horizontes para la mejora de la posición competitiva de los puertos pasa por la introducción de servicios logísticos de valor añadido, con lo que se vincula el transporte marítimo a las cadenas terrestres y se desarrolla el concepto de nodo intermodal. (Prat, 2012)

Funciones y tipología de los centros logísticos

Existe un amplio abanico de tipologías y funciones de los centros de actividades logísticas, sin que por ello pierda sus características comunes. Pueden definirse dos parámetros básicos que determinan las funciones y clasificación de los centros: según la rotación de las mercancías y según los modos de transporte utilizables.

❖ 2.1.1. Según de la rotación de las mercancías

- **Centros de alta rotación:** Son aquellos que agrupan principalmente empresas de transporte (de grupaje y de carga fraccionada), centros de distribución urbana o metropolitana o plataformas de reexpedición (cross docking). En estas plataformas las mercancías no permanecen almacenadas más de veinticuatro horas, salvo en casos excepcionales. Estos centros son denominados en muchas ocasiones ciudad de transporte (freight village), centros de transporte, centro de mercancías.

- **Centros de baja rotación:** Estos centros acogen principalmente grandes plataformas de distribución regional nacional e internacional, centros de distribución de grandes empresas y cadenas, almacenes reguladores, plataformas de grandes operadores logísticos, etc. En estos centros los almacenes suelen contar de mayores dimensiones que en los centros de alta rotación.

❖ 2.1.2 Según los modos de transportes

- **Monomodales:** Son aquellos que gestionan exclusivamente mercancía transportada por un solo modo de transporte. Estos centros son los más habituales.
- **Intermodales:** Se ha convertido en un latiguillo que acompaña denominación de muchos centros logísticos o industriales situados más o menos cerca de terminales ferroviarias, puertos y aeropuertos.
- **Multimodales:** Son aquellos que integran en un mismo entorno físico más de dos modos de transporte, siempre que las empresas instaladas realicen operaciones que impliquen la utilización de dichos modos.

❖ 2.1.3 Otros centros Logísticos

Existen diversos tipos de centros donde se realizan actividades logísticas y que, por sus características especiales, merecen una mención específica.

❖ **Especiales**

- **Recintos aduaneros (Zonas Francas):** Son recintos con un estatus aduanero especial que permite el almacenaje de productos con beneficios tributarios, como la exención de derechos de importación, impuestos especiales, IVA sobre las mercancías en depósito franco y para los servicios prestados sobre ellas, entre otros.
- **Mercados mayoristas y mercados centrales:** Los mercados mayoristas de productos perecederos (alimentación, flores, etc.) han constituido en algunas ocasiones el inicio o han acompañado el desarrollo de algunos centros logísticos relevantes.
- **Campa de automóviles:** También puede considerarse como un tipo especial de centro logístico. En este caso, el almacenamiento del producto no se realiza en un almacén sino en una plataforma descubierta. Puede haber campas con gestión de flujos logístico mayoristas y capilares, y también con actividades de valor añadido en la preparación de los vehículos para su venta al cliente.
- **Otros centros monoproducto:** La campas de automóviles o el mercado central son una tipología de centro monoproducto, aunque pueden existir otros especializados en mercancías y gráneles petroquímicos. En mercancía peligrosas, en productos siderúrgicos o en materiales de construcción o minería.

❖ **Según sus usos**

Los usos permitidos en un centro logístico están determinados por la normativa urbanística propuesta por el promotor, que debe haber sido aprobada por el ayuntamiento y las autoridades urbanísticas competentes. En este sentido pueden existir centros logísticos puros, con una restricción absoluta a la instalación de empresas que realicen otras actividades que no sean de transporte y logística, y centros mixtos donde sí se autorice la instalación de empresas industriales, comerciales o de servicios. Aun así, en los centros puros pueden autorizarse actividades de servicios complementarios (gasolineras, restaurantes, talleres, etc.) (Prat, 2012)

2.2. CENTROS LOGÍSTICOS EN LATINOAMÉRICA Y REPÚBLICA DOMINICANA

Generalidades de los Centros Logísticos en Latinoamérica

La política comercial de la región, ya sea orientada hacia el interior o hacia el exterior, se ha centrado tradicionalmente en la eliminación de los obstáculos arancelarios y no arancelarios. Por mucho tiempo ha sido este un elemento considerado como el catalizador que mejoraría el comercio regional y su efecto en la economía en general. La facilitación del comercio, sin embargo, y en particular la que tiene que ver con los costos del transporte, desde hace mucho se ignora dentro de la agenda regional que tiene que ver con el comercio. Los últimos años han sido testigos de un desarrollo dinámico y de envergadura en el

comercio internacional, y con la apertura de las economías a la expansión de las cadenas de suministro, la corriente de la globalización ha demostrado su carácter intensivo en cuanto a transporte. Esta realidad se ha hecho más evidente en el desarrollo y los cambios ocurridos en los sistemas de movimiento de carga a escala global.

En los últimos años, el Gran Caribe ha sido testigo de un crecimiento notable en el volumen del tráfico de contenedores, regido en parte por el desarrollo y la ampliación de la infraestructura portuaria. Dentro de este nuevo entorno, y en anticipación al crecimiento adicional del tráfico derivado de la ampliación del Canal de Panamá, el desarrollo de los servicios logísticos tiene en este momento que ser considerado como un empeño cardinal. A escala global, la agenda del transporte de mercancías se ha girado hacia el uso de los conceptos de logística y cadena de suministro en la mayor parte de sus procesos. Los Gobiernos que buscan elevar la competitividad de sus economías tienen necesariamente que aumentar la calidad del desempeño de su logística interna para poder lograrlo. (Nicholson)

El movimiento de cargas del comercio internacional ha mostrado una dinámica que lo torna cada vez más relevante. En los últimos años, se ha producido una apertura de las economías y, consecuentemente, se han expandido las cadenas de abastecimiento; bien puede afirmarse que la globalización ha resultado intensiva en transporte. Los movimientos de cargas vinculados al comercio

interno de los países también han crecido, asociados a varios años de crecimiento de sus economías, mejoras en la infraestructura, y un quinquenio de crecimiento real de la región.

Pero los cambios no han sido sólo cuantitativos: la organización del movimiento de cargas ha sido objeto de transformaciones muy importantes. A partir de los años 80, las firmas productoras y comercializadoras de bienes comenzaron a revisar sus estrategias de gestión de materiales, atendiendo simultáneamente a los costos del transporte, a la calidad del servicio brindado a sus clientes, y a los costos derivados de almacenar mercadería a lo largo del proceso de abastecimiento, producción y distribución. El resultado de esta visión, que es la que caracteriza a la moderna logística de cargas, ha sido una tendencia creciente hacia el *“just-in-time”*, que ha significado un cambio profundo en la forma en que los actores toman sus decisiones: los generadores de cargas ya no procuran minimizar su costo de transporte, sino su costo logístico, que incluye el transporte en sus diversas etapas, pero también los costos de inventario y otros asociados. Y los operadores a quienes confían la responsabilidad de hacerlo no sólo se ocupan del traslado de los bienes, sino que organizan la cadena logística y aseguran la sincronización de sus entregas. Estas nuevas modalidades fueron acompañadas por la expansión del uso del contenedor, de fuerte incidencia en la actividad naviera y en los puertos, y por notables cambios y uso intensivo de las tecnologías de la información y las comunicaciones.

Los gobiernos han ido tomando nota de este nuevo escenario y, en su búsqueda de mejorar la competitividad de sus economías, procuran elevar la calidad del desempeño logístico. Sin embargo, hacerlo implica actuar sobre sus múltiples determinantes; en una primera lectura, el énfasis se centra en proveer infraestructura, pero un análisis más profundo pone al descubierto la relevancia que tienen las regulaciones de los servicios de transporte, el desempeño del sector privado (generadores de carga, intermediarios y operadores), y los procedimientos y trámites propios del comercio y el transporte internacional. La agenda de la logística de cargas constituye todo un desafío: es una agenda compleja y transversal, que requiere coordinar la acción de numerosas áreas de gobierno, sus iniciativas e inversiones, con los actores privados quienes, en definitiva, son los responsables por implementar procesos que mejoren su desempeño.

Los cambios en los mercados van imponiendo una modificación en el enfoque de las políticas públicas: la agenda del transporte de cargas ha ido migrando para incorporar los procesos propios de las cadenas de abastecimiento y logística. Y, en el ámbito del comercio internacional, la agenda de la facilitación comercial va más allá de los procedimientos y trámites propios de la actividad, y adquiere un enfoque integral, apoyado también en la perspectiva de las cadenas de abastecimiento. (Aguerre).

Generalidades de los Centros Logísticos en República Dominicana

Los Centros Logísticos están llamados a reducir costos de inventarios, aumentar la cantidad y la diversidad de bienes e insumos disponibles para el mercado local, y posibilitan un mejor escenario para el abastecimiento oportuno, en beneficio del sector industrial, comercial y consumidor en general. Todo lo anterior permite elevar el nivel de competitividad de los exportadores nacionales y, por tanto, es obligación del Estado crear las condiciones necesarias para el pronto desarrollo de las actividades logísticas ligadas a los Centros Logísticos.

Estos avances permiten aumentar el nivel de competitividad de los exportadores nacionales, también constituyen una fuente para la generación de empleos directos e incremento de los ingresos del Estado como consecuencia de un aumento en el flujo de comercio.

En adición a la localización geográfica de los Centros Logísticos, el éxito de los mismos no solo depende de los costos de instalación y desarrollo asociados, sino también del uso de procedimientos aduaneros simplificados, basados en las mejores prácticas internacionales. En la medida en que los operadores económicos involucrados en la cadena logística internacional ofrezcan a las Administraciones de Aduanas un nivel elevado de garantías en materia de seguridad, incluyendo su certificación como Operadores Económicos Autorizados (CEA), podrán beneficiarse de procedimientos aduaneros simplificados, tales como los que estimula la Convención Internacional para la

Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kioto), del cual República Dominicana es parte.

La Republica Dominicana dispone de infraestructuras apropiadas para el desarrollo de Centros Logísticos y cuenta con los actores económicos que podrán sacar el máximo provecho a aquellas. Para el logro de tales objetivos, se hace necesario que el Estado Dominicano establezca una norma clara, que viabilice las operaciones y los servicios de los Centros Logísticos, ajustada a las mejores prácticas internacionales, y que promueva la inversión local y extranjera. (Presidencia de la Republica Dominicana)

Obligaciones De La Empresa Operadora Del Centro Logístico.

Las empresas habilitadas por la DGA para operar un Centro Logístico, se abogan a:

- i. Proyectar, construir, conservar y mantener una infraestructura física adecuada para el funcionamiento del Centro Logístico.
- ii. Garantizar las facilidades de infraestructura y de servicios a las Empresas Operadoras Logísticas que se instalen en el Centro Logístico.
- iii. Proveer, directamente o a través de terceros, la infraestructura, equipos y servicios necesarios, tendientes a dotar al Centro Logístico de todo lo necesario para que las Empresas Operadoras Logísticas puedan desarrollar sus operaciones, incluyendo los servicios de agua,

electricidad, telecomunicaciones, "software", laboratorios de medición o de pruebas metrológicas, entre otras, atendiendo a la naturaleza de las mercancías que se pretendan ingresar al Centro Logístico.

- iv. Mantener el control y la seguridad general del Centro Logístico y de todas las áreas que estén bajo su dominio, en el entendido de que cada Empresa Operadora Logística será responsable ante el fisco y demás autoridades nacionales relacionadas, de la seguridad dentro de sus edificios y respecto del personal bajo su dirección, y las mercancías recibidas.
- v. Presentar y mantener actualizado un plan contra robos e incendios.
- vi. Cumplir en forma permanente con las normas medioambientales aplicables.
- vii. Mantener Póliza de seguro contra incendio, robos, inundaciones y catástrofes naturales
- viii. Constituir una garantía global, a favor de la DGA, por un monto que se definirá y se revisará periódicamente, en función del volumen de las operaciones realizadas por la Empresa Logística, para responder por posibles derechos e impuestos de las mercancías recibidas en sus depósitos, siempre y cuando actúen como depositarios. (Presidencia de la Republica Dominicana)

Beneficios De Los Centros Logísticos.

Para los usuarios de este nuevo régimen aduanero, existe una tendencia mundial hacia la tercerización, y la logística forma parte de ello. Por ejemplo, en los EE.UU., las empresas tercerizan el 81% del transporte doméstico, el 73% del almacenaje y el 57% de la gestión aduanal. Siendo así, se vislumbra que la mayoría de los operadores logísticos serán empresas especializadas en proveer servicios de logística. La competitividad de este modelo se sustenta en los siguientes valores para los usuarios de los operadores logísticos:

Baja inversión en activos fijos: Los usuarios no necesitan destinar capital para la construcción de almacenes, montacargas, sistemas de informática especializada, liberando estos fondos para concentrarlos donde más impacto tienen para sus empresas.

Eficiencias de escala: Al manejar altos volúmenes de carga de múltiples clientes, se logran eficiencias en el manejo del inventario, tanto por el uso racional de los recursos materiales y humanos, como por la experticia que logran estos operadores.

Flexibilidad: Posibilidad de incrementar volúmenes de inventarios y de manejos de forma inmediata, al igual que disminuir sus costos al instante cuando los volúmenes bajan, ya que se paga un precio variable por almacenaje y por manejo, de acuerdo a las actividades del día.

Enfoque en su negocio: Al no tener que gestionar operativamente los inventarios, los usuarios pueden concentrar sus esfuerzos en sus competencias medulares, y en las actividades que más valor le agregan a sus organizaciones. Para el comercio exterior en general, aun no siendo usuarios de los centros logísticos, los beneficios están en:

- 1) Una mayor frecuencia y cobertura geográfica de aerolíneas de carga y líneas navieras.
- 2) Fletes reducidos debido a mayor competencia (ejemplo Panamá).
- 3) Disponibilidad de mayor cantidad de suplidores con productos en República Dominicana incluyendo materia prima.
- 4) Menor precio para los servicios de sus proveedores de logística por las eficiencias logradas (aun los usuarios estando fuera de los centros logísticos).

La Republica Dominicana se beneficiará de una mayor demanda de empleo especializado y no especializado, mayor inversión extranjera, mayor competitividad de la economía, productos a menor costo para la población, y otros efectos colaterales como el incremento en los visitantes de negocio. La región del Caribe en su conjunto también es favorecida, tal vez siendo esto no tan obvio para todos.

La orden mínima frecuente es un contenedor completo desde cada fábrica. Como el volumen de consumo en la isla caribeña no es alto, el distribuidor debe elegir entre importar cantidades significativas de un producto que tendrá en

inventario por mucho tiempo, o simplemente no importar ciertos productos. Si elige lo primero, el costo es alto de mantener este inventario, especialmente el costo de financiarlo, y a consecuencia el precio al consumidor es alto. Si se elige lo segundo, sufre la variedad y disponibilidad de productos que se venden en estos mercados de destino, y que en la práctica se puede ver que es limitado. Sin embargo, ahora se abre la posibilidad que los suplidores tengan inventarios cerca de los mercados de destino (no solo para el Caribe), garantizando una entrega más rápida. Al tener inventarios consolidados en República Dominicana para la población antillana de más de 40 millones de personas, si contamos solamente la población de las islas del Caribe, podrá tener y ofrecer mayor variedad de productos, incrementando así sus ventas. El operador logístico incluso le podrá dar la oportunidad de enviar contenedores consolidados, donde se embarquen productos de varias empresas suplidoras, con los beneficios en frecuencias y costos que esto implica. (Schad)

2.3. INSTITUCIONES RELACIONADAS EN LA REPUBLICA DOMINICANA

Dirección General De Aduanas (DGA)

La DGA nace para Facilitar y controlar el comercio de la República Dominicana con el resto del mundo, teniendo como fundamento la eficiencia y transparencia de los procesos aduaneros, acorde con las mejores prácticas internacionales de la administración aduanera, el control de la evasión fiscal y el comercio ilícito, el

fortalecimiento de la seguridad nacional y la protección de la salud y el medio ambiente.

Esta tiene como misión facilitar y controlar el comercio de la República Dominicana con el resto del mundo, teniendo como fundamento la eficiencia y transparencia de los procesos aduaneros, acorde con las mejores prácticas internacionales de la administración aduanera, el control de la evasión fiscal y el comercio ilícito, el fortalecimiento de la seguridad nacional y la protección de la salud y el medio ambiente. (Aduanas)

Ministerio De Economía, Planificación y Desarrollo (MEPYD)

El ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana conduce y coordina el proceso de formulación, gestión, seguimiento y evaluación de las políticas macroeconómicas y de desarrollo sostenible. Ser el Órgano Rector del Sistema Nacional de Planificación e Inversión Pública y del Ordenamiento del territorio. Formular la Estrategia de Desarrollo y el Plan Nacional Plurianual del Sector Público, incluyendo la coordinación necesaria a nivel municipal, provincial, regional, nacional y sectorial, para garantizar la debida coherencia global entre políticas, planes, programas y acciones. Formular y proponer al Consejo de Gobierno una política de desarrollo económico, social, territorial y administrativa sostenible tomando en cuenta el uso racional y eficiente de los recursos productivos e institucionales.

Coordinar la formulación y ejecución de los planes, proyectos y programas de desarrollo de los organismos públicos, comprendidos en el ámbito del Sistema Nacional de Planificación e Inversión Pública. Desarrollar y mantener el sistema estadístico nacional e indicadores económicos complementarios al mismo. Mantener un diagnóstico actualizado y prospectivo de la evolución del desarrollo nacional que permita tomar decisiones oportunas y evaluar el impacto de las políticas públicas y de los factores ajenos a la acción pública sobre el desarrollo nacional. Evaluar los impactos logrados en el cumplimiento de las políticas de desarrollo económico, social, territorial, administrativos y de recursos humanos, mediante la ejecución de los programas y proyectos a cargo de los organismos del Sector Público.

Negociar y acordar con los organismos multilaterales y bilaterales de financiamiento a definición de la estrategia para el país en lo que respecta a la identificación de las áreas, programas y proyectos prioritarios a ser incluidos en la programación de dichos organismos. Definir, en consulta con los organismos involucrados, los compromisos no financieros que se acuerden con los organismos multilaterales y bilaterales, dando seguimiento al cumplimiento de los mismos. Otorgar la no objeción a los proyectos de inversión pública, independiente de su fuente de financiamiento, que serán incluidos en el Plan Nacional Plurianual y el Presupuesto Plurianual del Sector Público.

Ejercer la coordinación del Centro Nacional de Fomento y Promoción de las Asociaciones sin fines de lucro, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley No. 122-05. Realizar las demás funciones que le confieran otras disposiciones legales. (SEEPyD)

Consejo Nacional De Competitividad (CNC)

El objetivo principal del CNC es formular, implementar y desarrollar las estrategias competitivas de los sectores productivos vitales de la economía del país, con el fin de estructurar una política nacional para enfrentar los retos de la globalización y la apertura comercial.

El CNC mantiene una visión de trabajo y liderazgo en la cual se busca, mediante el diseño de instrumentos de política y planes concretos de inversión, diversificar y fortalecer los principales sectores productivos en el marco de una macro estrategia competitiva nacional.

Esto se lleva a cabo mediante:

- La implementación del Plan Nacional de Competitividad Sistémica.
- La promoción de la asociatividad como parte integral de la Responsabilidad Social Empresarial.
- El desarrollo del modelo de Clústeres.
- El propiciar un espacio de diálogo público-privado para la discusión de políticas.

- La promoción de mejoras en el ambiente y clima de negocios.
- La promoción de reformas y modernización del marco jurídico.
- El monitoreo y seguimiento al desempeño competitivo.

El CNC tiene el objetivo de resolver las debilidades y limitantes existentes en el sistema productivo nacional, a fin de proceder con el fortalecimiento de la economía local y el desarrollo de clústeres que permitan acceder a los mercados a los que el país necesita exportar de forma competitiva. (CNC, 2016)

Centro De Exportación E Inversión De La República Dominicana (CEIRD)

El Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana tiene como misión la promoción y fomento de las exportaciones dominicanas y las inversiones, a fin de impulsar la inserción competitiva del país en los mercados internacionales de bienes y servicios. (CEI-RD, 2016)

Asociación Dominicana De Exportadores (ADOEXPO)

La Asociación Dominicana de Exportadores, Inc. (ADOEXPO), es una entidad privada sin fines de lucro, incorporada mediante el Decreto No. 2374 de fecha 15 de Junio de 1972, que se rige por los Estatutos aprobados el 4 de Marzo de 1972 y por las leyes de la República Dominicana para la defensa de los Exportadores.

ADOEXPO es una institución de defensa y orientación del sector exportador de la República Dominicana, así como de otras empresas que de alguna manera se

relacionan con el sector y conjuntamente con el sector oficial trazar las políticas de exportación de la República Dominicana.

Su finalidad principal, es proveer servicios y apoyo eficientes a nuestros asociados para mejorar su competitividad y eficiencia en la gestión de negocios de exportación.

Además promovemos las exportaciones dominicanas, tanto a nivel nacional como internacional, en provecho de la economía dominicana, asistiendo a Misiones Comerciales, Ferias Internacionales y contactando nuevos mercados a través de las relaciones con países dentro de los diferentes acuerdos que tiene la República Dominicana.

Velamos por los intereses de la clase exportadora nacional, cooperando así al desarrollo de las exportaciones, prestándoles la debida asistencia técnica, legal, social y administrativo.

Es de nuestro interés propiciar un clima de armonía y cooperación entre el sector privado exportador, el Estado y sus organismos. (ADOEXPO)

Asociación De Navieros De La Republica Dominicana (ANRD)

La filosofía naviera se enmarca dentro del contexto de relaciones comerciales con las autoridades dominicanas, las asociaciones empresariales nacionales y extranjeras, los sindicatos y usuarios de los puertos, para realizar el mejor desarrollo del comercio exterior dominicano.

Actualmente, veinte y seis empresas conforman la Asociación, habiendo representaciones de los puertos del interior y cubriendo las actividades de carga, pasajeros, terminales y logística en todos los puertos dominicanos.

La ANRD participó en la fundación de la Autoridad Portuaria Dominicana en el año 1970 y forma parte de su Consejo de Administración, es miembro de organismos empresariales y mantiene relaciones laborales con los sindicatos de trabajadores portuarios, así como con las autoridades que intervienen en las importaciones y exportaciones, en beneficio de los usuarios del comercio exterior dominicano, con oficina localizada en el puerto de Haina Oriental. Su misión es Representar, fortalecer y promover eficientemente al sector Naviero – Portuario de la República Dominicana, procurando mejores niveles de competitividad. (ANRD)

**CAPÍTULO III.
ESTRATEGIAS QUE INFLUENCIARÍAN EN LA
ECONOMÍA DOMINICANA.**

3.1. REPUBLICA DOMINICANA Y LOS CENTROS LOGISTICOS

¿Por Qué Republica Dominicana?

Muchos se preguntaran que cualidades tiene nuestro país para ser los pioneros en Centros Logísticos a nivel Caribeño. Veamos un pequeño análisis en el cual nos compararemos desde seis aspectos con nuestra competencia Principal.

- 1) **Cantidad de consumidores locales.** Aquí tenemos mucha ventaja sobre Jamaica y Panamá, especialmente si consideramos la población de nuestro vecino Haití. Colombia es notablemente aventajada en ese sentido.
- 2) **Tamaño de la economía local.** Similar al punto anterior, excepto que Panamá se acerca a nuestro PIB.
- 3) **Posición geográfica.** Todos conocemos de nuestra ventaja geográfica, pero especialmente Jamaica tiene ventajas similares. Panamá tiene una ventaja diferente a la nuestra por su canal interoceánico, y Cuba, más bien por su cercanía a la economía más grande del mundo, la de los Estados Unidos.
- 4) **Conectividad para la carga.** Aquí vamos en Segundo lugar, solo detrás de Panamá, lo cual es de esperarse y será difícilmente abatible en este aspecto hacia el Caribe específicamente, podemos lograr mayor conectividad.

- 5) **Infraestructura logística.** Estamos justamente en el medio. Hemos avanzado enormemente en los últimos 10 años con la remodelación del Puerto de Haina y la puesta en marcha del Puerto de Caucedo, así como las concesiones de otros puertos y aeropuertos. La red vial ha contribuido considerablemente en este renglón, así como la reciente construcción de almacenes de clase mundial.
- 6) **Servicios logísticos.** Favorablemente lideramos en este renglón, donde tenemos una significativa cantidad de proveedores logísticos tanto nacionales como multinacionales. La oportunidad obvia de mejora que tenemos en este renglón consiste en tener un transporte terrestre de alta calidad y seguridad a un costo competitivo. (Schad, 2015)

País	Población Local (Millones)	PIB (US\$ Billones)	Posición Geográfica Para Caribe	Conectividad Marítima	Infraestructura Logística	Calidad Servicios Logísticos
Colombia	47,7	378	Regular	33,1	2,44	2,64
Cuba	11,2	77	Regular	5,9	1,84	2,08
Jamaica	2,7	14	Buena	24,5	2,84	2,72
Panamá	3,8	46	Regular	43,7	3,00	2,87
Rep. Dominicana	10,4	64	Regular	26,3	2,61	2,91

Empresas que invierten en el Centro Logístico.

Vale destacar que este ambicioso Proyecto que tiene una inversión nacional y extranjera global de 3,300 millones de pesos y dará empleos a unos mil trabajadores, al tiempo que estimulara la competitividad del país.

Algunas de las empresas privadas las cuales han invertido en este Proyecto son:

- Dubái Port (DP World)
- Marítima Dominicana
- IKEA
- Agencias Navieras B&R
- Crowley
- Zonas Francas
- Laboratorios Rowe
- Frederick Schad
- Cámara de Comercio Española

Cada vez es más notable que la Republica Dominicana no para de crecer a nivel económico, ofreciendo innovadoras alternativas al régimen aduanero y logístico que prevalece en nuestro país, lo que atrae a un sin número de inversionistas extranjeros. El Centro Logístico es una de los tantos atractivos de inversiones que posee nuestro país, el cual es una alternativa clave para que Republica Dominicana se convierta en el Hub del Caribe como se visualiza actualmente.

3.2. CENTRO LOGISTICO CAUCEDO

Puerto Multimodal Caucedo

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

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

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

Se trabaja en conjunto con la Dirección General de Aduanas y las diferentes asociaciones relacionadas al sector naviero dominicano con la finalidad de ofrecer a los importadores y exportadores dominicanos una excelente cadena servicios logísticos. (Caucedo DP World).

Centro Logístico Caucedo

El puerto Multimodal Caucedo está empeñado en hacer de República Dominicana una nación más competitiva en el mercado global en materia de logística. De acuerdo con sus ejecutivos, para el año 2014 arrancarían con una inversión inicial de US\$15 millones en la ejecución del Centro Logístico de Caucedo, que harían extensivo a monto invertido de US\$150 millones entre 2014 y 2015.

Esa inversión está contemplada en la segunda etapa del proceso de modernización de Caucedo, que también proyecta inyectar US\$200 millones hasta el año 2020.

Samuel Conde “explicó que la carga marítima se determina mediante la experiencia empírica de que por cada punto de crecimiento porcentual del PIB nacional las cargas crecen tres puntos y con esa proyección se observó que el muelle de Haina iba a estar congestionado y habría que ir acorde con las necesidades. Recordó que Caucedo arrancó con una inversión de US\$300 millones (US\$200 millones en financiamientos y el resto de una parte local y otra extranjera). Mientras esto ocurría, dijo, Panamá invierte US\$3.5 billones en la ampliación del canal de Panamá. Aseguró que Caucedo se hizo con características post-Panamax (mayor capacidad para grandes buques que actualmente no pueden usar el Canal de Panamá)”

Lo más importante del caso es que el país podrá sacar provecho de la carga que pasa por el canal de Panamá, debido a que por esa vía pasa el 70% de la carga marítima que entra y sale de Estados Unidos, apuntó el presidente de la Asociación de Navieros, Heinsen, al recalcar que Caucedo es un gran sitio de acopio que va a atraer un aumento del volumen de negocios. El planteamiento de Heinsen fue avalado por el gerente de Caucedo, José Nelton González, quien destacó el potencial de RD, ya que de 60 días ahora se toma 30 días una ruta a China y a La India.

Heinsen dijo, al respecto, que el canal de Panamá ha permitido que barcos más grandes crucen por el área del Caribe y por tanto se espera que cuatro puertos puedan ser usados para transbordo y Caucedo podrá ser aprovechado para conectar a Centroamérica, Suramérica, y Norteamérica.

Heinsen destacó que bajo la nueva sombrilla estatutaria operan cinco terminales entre las que figura Caucedo, Haina, Santo domingo, y La Romana, que representan el manejo de terminales y la conformación institucional y objetivos claros sobre medioambiente, el Consejo Nacional de Competitividad, la seguridad portuaria y la Ley de Aduanas. ENVIAR

Con la asistencia del presidente Danilo Medina fue inaugurado el Centro Logístico Caucedo, que promete convertir a República Dominicana en el principal y más eficiente destino regional para el transporte de mercancías marítimas y aéreas.

El presidente de la Zona Franca Multimodal Caucedo, Samuel Conde, destacó la valiosa contribución del Gobierno dominicano y del presidente Danilo Medina para que hoy en día este nuevo centro logístico sea una realidad, asegurando "que resulta un instrumento efectivo que estimulará la competitividad del país".

De su lado, el Sultán Ahmed Bin Sulayem, uno de los inversionistas del proyecto, dijo que con la inauguración de esta primera etapa del establecimiento, estamos presenciando los comienzos de una gran oportunidad para desarrollar la República Dominicana como un centro de comercio y logística en la región.

Señaló que la inversión es muestra del compromiso que tienen con esta nación caribeña, y que les brindan, además, a los importadores y exportadores la oportunidad de mejorar la eficiencia de sus cadenas de suministro.

El Centro Logístico desarrollará actividades de carga, descarga y almacenamiento y proveerá de facilidades y servicios para satisfacer a los empresarios nacionales y extranjeros, en las labores de importación y exportación.

Este primer centro logístico del área del Caribe reducirá significativamente los costos de la cadena de suministro, procura procedimientos aduanales más eficientes y aumenta las disponibilidades y visibilidad de los inventarios de las empresas. (Presidencia Republica Dominicana, 2015)

Centros Logísticos y Acuerdos Comerciales

Los Centros Logísticos constituyen una tendencia mundial para facilitar el comercio internacional y reducir costos en la cadena logística de suministros; por esta razón los acuerdos comerciales no consta de ningún tipo preferencia arancelaria a la hora de importar cualquier tipo de producto a Republica Dominicana.

Tratados comerciales y Centros Logísticos	
DR-CAFTA	La importación de mercancía aplica para todas las mercancías, no hay ninguna división especial de ninguna mercancía que permita la entrada solo por ese puerto, todos los arreglos y tratados que existen hoy tienen el mismo control en Caucedo.
EPA	
CARICOM	
Centro América	

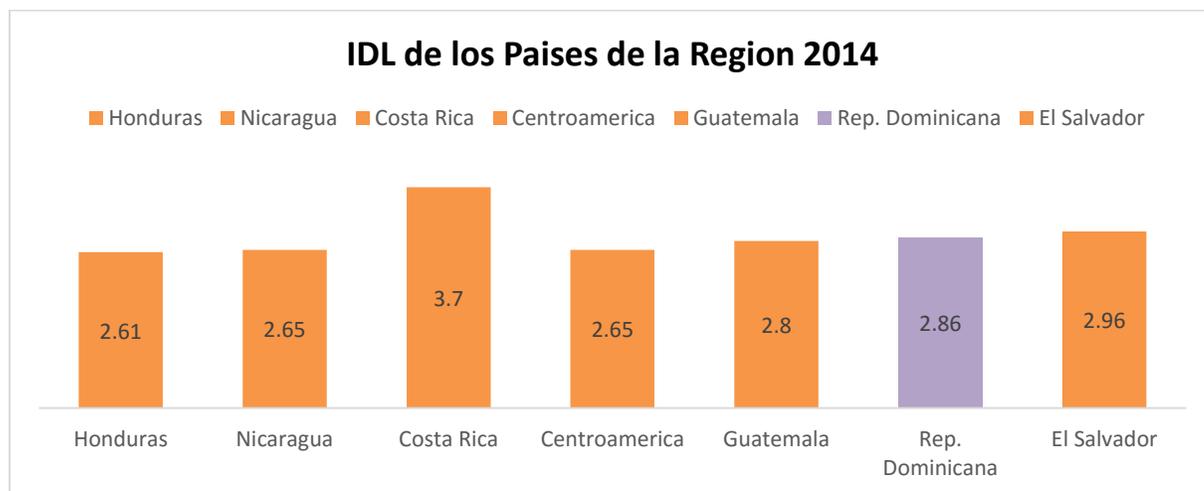
De paso, además, para sacarle mejor provecho a las oportunidades abiertas en el marco del **TLC** con Estados Unidos y Centro América. Tomemos en cuenta que más del 40% de nuestras exportaciones tienen como destino los Estados Unidos.

En este mismo sentido, el gran reto y oportunidad reside precisamente, no solo en poder colocar los productos dominicanos de la forma más eficiente y eficaz posible en el mercado mundial sino también en aprovechar las oportunidades

que genera la ampliación del canal de Panamá, que permitirá el paso de mega embarcaciones pudieran potenciar a la República Dominicana como centro de trasbordo o distribución de carga por Europa y América.

Desarrollo Logístico y Facilitación del Comercio

La República Dominicana es un pequeño estado insular en desarrollo; nuestro desempeño logístico ha mostrado un buen dinamismo, con, tendencia a mejorar. Y así como están identificados los espacios en que se ha construido las fortalezas, también están identificados los campos donde es preciso avanzar. De acuerdo al índice de Desempeño Logístico (IDL) del Banco Mundial, La República Dominicana avanzó notablemente en el ámbito de la competitividad logística en los últimos siete años. De su informe más reciente (2014), sobre *Logística y Competitividad para el Desarrollo*, se desglosan análisis como los siguientes:



Fuente: Informe de Logística y Competitividad para el Desarrollo 2014
Banco Central

El análisis del Grafico explica que para el año 2014 llego a 2.86 aumentando 0.48, de 2.38 que poseía en el 2007; al comparar Republica Dominicana con los competidores del DR-CAFTA, el avance se muestra más significativo. En poco tiempo el país pasó de ser la segunda economía más rezagada de ese grupo, después de Nicaragua, a ser la segunda economía más avanzada de dicho grupo, superada solo por El salvador.

RD goza de una de las mejores puntuaciones del IDL (2.86) entre los países de la región. Destaca en las áreas de “puntualidad de envíos” (3.18), transporte internacional (2.93), competencia logísticas (2.91), seguimiento y localización (2.91), pero teniendo amplio margen de mejora en aduanas (2.58) e infraestructura (2.61).²

Una nota relevante, la Republica Dominicana tiende ser la economía del DR-CAFTA con desarrollo logístico más competitivo. Durante el periodo, nosotros mejoramos a mayor velocidad que EL Salvador: mientras aquella economía avanzo 0.30 puntos, nosotros lo hicimos en 0.48 puntos.

² Para entender el Índice de Desarrollo Logístico: cinco sería el Desarrollo Logístico Ideal, y cero, el peor.

3.3. ESTRATEGIAS PARA EL CRECIMIENTO DE LA ECONOMIA EN REPUBLICA DOMINICANA PERIODO 2020

Retos que enfrenta La Republica Dominicana

Un reciente trabajo patrocinado por el Banco Interamericano de Desarrollo indicaba que los retos que afectan las cadenas de suministro en República Dominicana van desde congestiones frecuentes en las carreteras del área de Santo Domingo, deficiente infraestructura terrestre para acceder a los principales puertos, altas inversiones necesarias para adaptar los puertos a los nuevos buques de la clase NPX, tarifas marítimas a otras islas del Caribe más altas que a Europa o USA, falta de una infraestructura de 'cadena de frío' tanto en puertos como aeropuertos, dificultades de las pymes en la identificación de mercados y compradores potenciales y alto costo de la electricidad, entre otros.

El informe citado indicaba que en el nuevo escenario derivado de la ampliación del Canal de Panamá, la infraestructura será un aspecto clave para los puertos que compiten por convertirse en hub primario.

La provisión eficiente de los servicios de infraestructura es uno de los aspectos más importantes de las políticas públicas en procura de mejorar el bienestar económico y social, especialmente en nuestro caso, que hemos de seguir apuntando al crecimiento hacia el exterior, por lo pequeño de nuestro mercado.

Los rezagos en provisión de servicios de infraestructura adecuados constituyen obstáculos de primer orden para el logro de tasas de crecimiento económico alto

y sostenido, y para la concretización de la Visión 2030 consignada en la Estrategia Nacional de Desarrollo. (Montas, 2014)

Todo lo cual habrá de alcanzarse mediante “la expansión de la cobertura, y el mejoramiento de la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios de transporte y logística” del país.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha apoyado a través de diferentes mecanismos, entre los cuales se encuentra el financiamiento y contratación de un estudio para el diagnóstico de la logística de cargas y comercio exterior en cada uno de los países de la región. Los resultados de dicho diagnóstico permitieron desarrollar propuestas generales de acción para cada país. Más recientemente, el BID ha destinado recursos de asistencia técnica para apoyar la formulación de Planes Nacionales en Logística de Cargas (PNLogs).

Estrategias Para El Crecimiento Económico De La Republica Dominicana

Cada vez es más notable el desarrollo de la Republica Dominicana, la estrategia nacional de inversiones le ha permitido a nuestro país constar de una infraestructura portuaria y logística eficiente con una alta capacidad, capaz de integrar la mayor parte de los modos de transporte que presta servicios con elevados estándares en materia de seguridad, confiabilidad, sustentabilidad e integración con el territorio y sus ciudades. Todo esto estimula el crecimiento y diversificación del comercio exterior Dominicano.

Entre los desafíos estratégicos que presentarían se identificaron ocho los cuales serán detallados a continuación:

- Aumentar las capacidades portuarias.
- Mitigar y superar las tensiones crecientes entre puertos y ciudades.
- Basar la competitividad en recursos humanos de calidad mundial.
- Diseñar un marco de relaciones laborales modernas.
- Impulsar el desarrollo de la infraestructura de transporte.
- Reducir las brechas de competitividad en la cadena logístico-portuaria.
- Superar la dispersión y los déficits institucionales.
- Acelerar la incorporación de la innovación tecnológica

Se propone una visión estratégica para el desarrollo de los puertos y su logística. En primer término, la necesidad de fortalecer una institucionalidad que asegure políticas públicas consistentes en el tiempo, basadas en la participación de todos los actores que intervienen en los sistemas logísticos y portuarios, a nivel nacional y regional. En Segundo lugar, el tránsito desde una política focalizada en puertos estatales y sus respectivos representantes hacia otra más completa la cual abarque la totalidad de los puertos del país. En tercer término se encuentra el avanzar cada vez más en materia de logística que aborde todos los medios de transporte para así contar con un Sistema organizado de transporte.

En cuarto lugar, avanzar desde un enfoque casi exclusivamente concentrado en puertos hacia una visión integral del Sistema logístico y portuario. Por último la realización de una política pública que aborde eficazmente la relación Puerto-ciudad y las sustentabilidad ambiental de los puertos y sus corredores logísticos.

CONCLUSION

Los Centros Logísticos están llamados a reducir costos de inventarios, aumentar la cantidad y la diversidad de bienes e insumos disponibles para el mercado local, y posibilitan un mejor escenario para el abastecimiento oportuno, en beneficio del sector industrial, comercial y consumidor en general. Todo lo anterior permite elevar el nivel de competitividad de los exportadores nacionales y, por tanto, es obligación del Estado crear las condiciones necesarias para el pronto desarrollo de las actividades logísticas ligadas a los Centros Logísticos.

Estos centros también constituyen una fuente para la generación de empleos directos e incremento de los ingresos del Estado como consecuencia de un aumento en el flujo de comercio.

En adición a la localización geográfica de los Centros Logísticos, el éxito de los mismos no solo depende de los costos de instalación y desarrollo asociados, sino también del uso de procedimientos aduaneros simplificados, basados en las mejores prácticas internacionales. En la medida en que los operadores económicos involucrados en la cadena logística internacional ofrezcan a las Administraciones de Aduanas un nivel elevado de garantías en materia de seguridad, incluyendo su certificación como Operadores Económicos Autorizados (CEA), podrán beneficiarse de procedimientos aduaneros simplificados, tales como los que estimula la Convención Internacional para la

Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kioto), del cual República Dominicana es parte.

La República Dominicana dispone de infraestructuras apropiadas para el desarrollo de Centros Logísticos y cuenta con los actores económicos que podrán sacar el máximo provecho a aquellas. Para el logro de tales objetivos, se hace necesario que el Estado Dominicano establezca una norma clara, que viabilice las operaciones y los servicios de los Centros Logísticos, ajustada a las mejores prácticas internacionales, y que promueva la inversión local y extranjera.

Según (Montas, 2015) existe una conexión entre el desarrollo logístico y el crecimiento económico; y por transitividad, esa conexión se tiene con la apuesta de la creación de empleo y la reducción de la pobreza. En suma, el desarrollo logístico está asociado al desarrollo de una sociedad más cohesionada, menos empobrecida y más igualitaria. El sentido del crecimiento económico, al que el desarrollo logístico aporta, es el desarrollo de una sociedad más cohesionada.

República Dominicana es un país de ingreso medio; con un ingreso per cápita que ronda los \$10 mil dólares per cápita, en PPP. Somos el país con mayor población (después de Guatemala) y con la 14 economía más grande del grupo de países del RD-CAFTA que ha crecido por encima del 5% en promedio en los últimos lustros. La realidad es que, el buen desempeño en el crecimiento económico no ha menguado el desafío que representan los altos niveles de

pobreza (por encima del 40% de la población) y de desigualdad (0.47 del GINI) característicos de nuestro desarrollo. El Gobierno que encabeza el Presidente Danilo Medina en la actual Administración, tiene como uno de sus nortes principales el desarrollo social: la lucha contra la pobreza y el logro de mejores niveles de igualdad social. Y ha escogido como medios para ello la creación de empleos, la protección social y la mejora de la calidad de la educación.

Nuestro país, aún debe completar varios desafíos y retos para que pueda aprovechar al máximo las ventajas competitivas de este. Creemos que Republica Dominicana puede convertirse en líder regional del caribe.

En otra instancia, se conoce la iniciativa del Puerto Multimodal Caucedo. Esta empresa está apostando a desarrollar un centro logístico en sus instalaciones. Este centro logístico ayudará a mejorar la competitividad de dicho puerto a nivel regional, contribuirá a atraer nuevas cargas y consolidar su posición como hub frente a otros competidores. Este proyecto será muy edificante para el desarrollo futuro del país, y para el desarrollo del comercio en particular, la visión estratégica que se está concretizando en Caucedo. Sin embargo, no dejando de lado que es mucho el espacio, mucha la política y mucho el esfuerzo de inversión que hay que realizar para avanzar en el cometido de hacernos de una dotación de infraestructura y logística de calidad y competitiva.

RECOMENDACIONES

- Seguir manteniendo una Buena reputación de Republica Dominicana a los otros países del Caribe, continuando con buenas calificaciones en áreas como la puntualidad de envíos, el transporte internacional, competencia logística, seguimiento y localización.
- Invertir en infraestructuras que soporten el crecimiento a nivel logístico para la Republica Dominicana y así en un futuro ésta no se quede rezagada.
- Que la Asociación Dominicana de Centros y Operadores Logísticos (ASOLOGI) a pesar de ser una institución reciente, pueda mantener firme el paso en cuanto al fomento de los centros logísticos, proveyendo soluciones y estrategias para el crecimiento de esta fuente de comercio internacional.
- Mantener una influencia de la función logística en los puertos marítimos para crear competitividad que garantice fortaleza en el comercio exterior.
- Que el Estado pueda mostrar interés sobre los funcionamientos de los centros logísticos, ya que estos dan apertura a una economía dinámica y diversificada.

- Ya que la meta es convertirse en líder regional del caribe, es necesario aprovechar y potencializar al máximo las ventajas propias del país, que estas puedan ser sacadas sabiamente para el bien común de la isla y podamos en un futuro competir de manera agresiva y fuerte sobre aquellos competidores vecinos del caribe.
- Al igual que la implementación de estos centros nos brindaran crear relaciones internacionales con otros países, que al mismo tiempo podamos ser capaces de negociar otros puntos que puedan ser de interés para ambos.
- Temas como la inversión, apertura de comercio, ventaja competitiva, aprovechamiento de infraestructuras y espacios, los costos, flexibilidad, tiempo, etc., deben ser siempre tomados en cuenta para el soporte de estos centros.

BIBLIOGRAFIA

- ADOEXPO. (s.f.). *Asociación Dominicana de Exportadores, Inc.* Santo Domingo:
<http://adoexpo.org/es/nosotros/naturaleza-y-fines.html>.
- Aduanas, D. G. (s.f.). *MISIÓN*. Santo Domingo:
<http://www.aduanas.gob.do/sobrenosotros?perPage=50#divQuienesSomos>
s.
- Aguerre, J. A. (2010). *La logística de cargas en America Latina y el Caribe: una agenda para mejorar su desempeño*. Washington DC, USA: Banco Interamericano de Desarrollo.
- ANRD. (s.f.). *ASOCIACION DE NAVIEROS DE LA REPÚBLICA DOMINICANA*. Santo Domingo: <http://www.asociacionnavieros.com/es/la-asociacion/>.
- Apordom*. (s.f.). Obtenido de <http://www.apordom.gov.do/multimodal.html>
- Ballou, R. (2004). *Logística: administracion de la cadena de suministro*. MEXICO: PEARSON.
- Caucedo DP World*. (s.f.). Obtenido de <https://caucedo.com/>
- CEI-RD. (2016). *Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana*. <http://cei-rd.gob.do/es/sobre-nosotros/>.
- CNC. (2016). *Consejo Nacional de Competitividad*. Santo Domingo:
<http://www.cnc.gob.do/index.php/sobre-nosotros/quienes-somos>.
- Jamart, S. (22 de junio de 2015). *blogística*. Obtenido de *blogística*:
<http://blogistica.es>

- Meserón, S. (2 de diciembre de 2007). *Evolucion de la logistica*. Obtenido de Evolucion de la logistica: <http://evoluciondelalogistica.blogspot.com>
- Montas, T. (2014). Los centros Logisticos: componente estrategico del desarrollo competitivo de la Republica Dominicana. *Ministerio de Economia, Planificacion y Desarrollo*, (pág. 20).
- Montas, T. (2015). *Los centros logísticos: componente estratégico del*. Santo Domingo: <http://economia.gob.do/mepyd/wp-content/uploads/archivos/despacho/discursos-y-ponencias/presentacion-seminario-centros-logisticos.pdf>.
- Morrentoso, E. (2000). *El proceso logístico y la gestion de la cadena de abastecimiento*.
- Mundial, B. (30 de MARZO de 2016).
<http://www.bancomundial.org/es/country/dominicanrepublic/overview#1>.
Obtenido de
<http://www.bancomundial.org/es/country/dominicanrepublic/overview#1>:
<http://www.bancomundial.org/es/country/dominicanrepublic/overview#1>
- Nicholson, G. (17 de Agosto de 2015). *Asociacion de Estados del Caribe*.
Recuperado el 30 de Junio de 2016
- Prat, I. (2012). *Centros Logisticos*. Valencia: Marge.
- Presidencia de la Republica Dominicana. (3 de Septiembre de 2015). Decreto 262-15. *Promulgacion de los Centros Logisticos*. Santo Domingo.

Presidencia Republica Dominicana. (26 de octubre de 2015). Obtenido de <https://presidencia.gob.do/noticias/centro-logistico-caucedo-estimulara-competitividad-del-pais-genera-mil-empleos>

Republica Dominicana lo Tiene todo. (s.f.). Obtenido de <http://www.godominicanrepublic.com/es/sobre-rd/inversiones-extranjeras/>

Schad, A. (2015). Centros Logísticos. *Camara Americana de Comercio de la Republica Dominicana (AMCHAMRD)*, 76.

SEEPyD. (s.f.). *Ministerio de Economia, planificacion y Desarrollo*. Santo Domingo: <http://presidencia.gob.do/ministerio/ministerio-de-economia-planificacion-y-desarrollo>.

Serrano, M. (2014). *Logistica De Almacenamiento*. Madrid: Ediciones Parainfo.

UNAD. (24 de MAYO de 2016). Obtenido de UNAD: <http://datateca.unad.edu.co>

Villazón, I. M. (2010). *Importancia de los Centros Logístico y sus efectos sobre la competitividad territorial*. Bogotá: MPUR.

ANEXOS



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

Título:

**IMPACTO DE LOS CENTROS LOGISTICOS COMO EJES
CATALIZADORES DEL CRECIMIENTO ECONOMICO
DOMINICANO PARA EL PERIODO 2016-2020**

Sutentantes:

Martha Isabel Ventura Ventura	2013-1029
Katherine Elizabeth Jiménez Ortiz	2012-1940
Claudia Marie Sosa Reyes	2012-1721

Asesores:

**Juana Patricia Céspedes
Ilena Rosario Rodríguez**

**Anteproyecto de Monografía para Optar por el Título de:
Licenciatura en Negocios Internacionales**

**Distrito Nacional, República Dominicana
Agosto, 2016**

SELECCIÓN DEL TÍTULO:

**IMPACTO DE LOS CENTROS LOGÍSTICOS COMO EJES
CATALIZADORES DEL CRECIMIENTO ECONÓMICO
DOMINICANO PARA EL PERIODO 2016-2020.**

DEFINICION DEL TEMA

El epígrafe seleccionado para la investigación a presentar es: Impacto de los centros logísticos como ejes catalizadores del crecimiento económico dominicano para el periodo 2016-2020.

La logística se conoce como la parte del proceso de la cadena de suministros que planea, lleva a cabo y controla el flujo y almacenamiento eficientes y efectivos de bienes y servicios, así como de la información relacionada, desde el punto de origen hasta el punto de consumo, con el fin de satisfacer los requerimientos de los clientes. (valles, 2011)

El desarrollo logístico ha sido uno de los temas más reflexionados en el proceso de formulación de estrategia Nacional de Desarrollo en la Republica Dominicana. Como está consignado en la Visión 2030, queremos que la República Dominicana sea un país próspero; un país desarrollado. Este desarrollo hay que procurarlo en un contexto globalizado, en el que las principales economías del mundo están cada vez más interconectadas; y en el que la logística y la facilitación del comercio son factores competitivos clave.

La logística es una industria que motoriza el desarrollo del sector privado; y por esa vía, motoriza el crecimiento de sectores económicos del país. Requerimos hacernos de un buen entorno logístico para facilitar el comercio, fomentar las exportaciones e inducir la reducción de los costos de los servicios, haciendo la actividad de comercialización más eficiente y más competitiva a la economía.

Así está proyectado en las líneas estratégicas de acción consignadas en la END. Apostamos, entre otros elementos, a desarrollar los componentes “blandos” del sistema logístico, como los procedimientos administrativos y aduaneros, la organización y la gestión de transporte, los costos de empaquetamiento e inventario, los servicios de seguimiento y localización, así como el uso de TICs a lo largo del proceso; esto, para dotarnos de unas facilidades que sumen por esta vía competitividad comercial al país. (Montás, 2014)

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACION:

Debido al acelerado proceso de globalización e integración que ha surgido en la economía durante los últimos años, los países en desarrollo se han arriesgado y aprovechado las grandes oportunidades para lograr un progreso económico mediante el aumento del comercio nacional y de la inversión, estos no solo se pueden beneficiar del comercio de exportadores tradicionales, sino de la creciente naturaleza global de las redes de manufactura, agricultura y servicios que permiten que los países más pobres se conviertan en componentes integrales de las cadenas de suministro internacionales.

La República Dominicana está localizada en una ubicación privilegiada en el Mar Caribe, al este de Jamaica y al Oeste de Puerto Rico; ocupa las dos terceras partes de la isla La Española, la cual comparte con la República de Haití, dentro de las Antillas mayores (USAID, 2009). Esto es un agregado a la economía nacional en términos de conectividad debido al punto específico donde se encuentra ubicado nuestro país.

Teniendo en cuenta esto es importante saber que la República Dominicana ocupa la posición 69 entre 160 países a nivel de competitividad, esto tomando en cuenta que hace 7 años, el país ocupaba la posición número 96. (DatosMacro, 2015)

Además de la geografía, “tenemos una gran oportunidad en las islas del Caribe. Entre RD y Haití sumamos 20 millones de habitantes y eso atrae a inversionistas

de centros de logística porque ya tienen un gran potencial de consumo cautivo, pero en las islas del Caribe no pueden recibir grandes contenedores de un solo producto”. Lo que demandan son “contenedores con diferentes productos en las cantidades requeridas y eso lo podríamos hacer aquí acopiando esos productos, consolidándolos en contenedores en función de sus necesidades y llevárselos”. (AMCHAMDR, 2014)

Todos los factores descritos anteriormente indican que la República Dominicana es un país lo suficientemente capacitado para llegar a ser el HUB del Caribe, convirtiéndose en proveedor de todos los servicios de la cadena logística, desde la recepción hasta la entrega final del producto, por ese motivo es importante estudiar y analizar todos los puntos necesarios para el crecimiento de esta área en la economía del país, además, verificar como podrían influir los tratados comerciales en los Centros Logísticos en República Dominicana y que grado de crecimiento obtendrá nuestro país con esta implementación logística.

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

Objetivo General:

Determinar cuál sería el impacto de los Centros Logísticos en la Economía Dominicana.

Objetivos Específicos:

1. Analizar las generalidades de la logística como impulsor de los centros logísticos.
2. Definir la importancia que tienen los centros logísticos en Latinoamérica.
3. Identificar las posibles estrategias que influenciarían en la economía dominicana

JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Teórica:

Los centros logísticos son espacios donde se ofrecen todos los servicios de la cadena de distribución internacional de las empresas marítimas, aeroportuarias y terrestres, abarcando el manejo de carga, almacenamiento, transbordo, clasificación, consolidación, des-consolidación, nacionalización, embalaje, re-embalaje, centro de distribución, preparación de pedidos, entre otras actividades.

Como herramienta para el desarrollo nacional, la actividad logística es bondadosa, tomando en cuenta que el comercio mundial crece con más velocidad que el PIB mundial. Además, la logística es un ente catalizador y propulsor de otras industrias de las economías nacionales. Al incrementar su competitividad, sectores como manufactura, comercio, turismo, entre otros, se hacen más competitivos. La tendencia a la liberación del comercio mundial, evidenciado por la continuamente creciente cantidad de Tratados de Libre Comercio (TLC), hace que la tasa de crecimiento de comercio exterior continúe, por lo menos, al mismo ritmo de crecimiento en los próximos años, con economías y cadenas de suministro cada vez más interconectadas e interdependientes. La Republica Dominicana ha estado muy activa en este sentido, resaltando no solo el DR-CAFTA que incluye a nuestro mayor socio comercial, pero también el EPA con los países europeos.(Schad, Centros Logísticos, 2015)

Metodológico:

La logística es una industria que acelera el desarrollo del sector privado y por tanto, el crecimiento de sectores económicos del país. Pero incluye también el desarrollo de los componentes “duros”: las infraestructuras de transporte y vialidad, las de las telecomunicaciones y las de almacenamiento, facilitadoras de la conectividad a lo largo de la cadena de suministro.

Como puede advertirse, en el desarrollo logístico hay dos actores fundamentales: el público y el privado; y es vital la sinergia entre sus intervenciones para lograr los resultados en términos de competitividad. La parte que corresponde al Estado es proveer una buena dotación de reglas de juego claras, y de políticas públicas robustas relacionadas con el diseño, provisión, la facilitación y la regulación, principalmente. (Montas J. T., 2014)

Para los usuarios de este nuevo régimen aduanero, existe una tendencia mundial hacia la tercerización, y la logística forma parte de ello. Se vislumbra que la mayoría de los operadores logísticos serán empresas especializadas en proveer servicios de logística.

Practico:

El 3 de septiembre del 2015 el presidente de la Republica Dominicana Danilo Medina promulgo el Decreto 262-15 impulsando al país en sus aspiraciones de convertirse en el líder logístico regional ganándoles a importantes contendientes

como Panamá, Colombia y Jamaica. Este instrumento legal fue el resultado de una ardua labor de colaboración entre los sectores público y privado. Esencialmente se crea un nuevo régimen aduanero denominado “Deposito Logístico”, que permite mantener inventarios en estado suspensivo de aranceles sin identificar cuál será su destino final.

En el Decreto 262-15, que viene a ser, y se autodenomina, como reglamento, se crean dos figuras operativas principales. La primera es la del Centro Logístico, que viene siendo el “parque” que proveerá los medios inmuebles como los terrenos y construcciones necesarias para la operación. La segunda es la del Operador Logístico, que es la empresa que maneja los inventarios y ejecuta servicios de valor agregado.

La industria logística hace notables aportes a las economías que han elegido hacer de ella una estrategia nacional de desarrollo. En nuestra región, el país más marcado por esto es Panamá, donde el 24.3% del PIB pertenece a esta actividad. (Schad, Centros Logísticos, 2015)

MARCO REFERENCIAL

Marco teórico:

El comercio significa asegurar buena provisión de actividades y procesos de flujo y almacenamiento de materias primas y componentes, existencias en proceso y productos terminados, asegurando que estos estén disponibles en cantidad y calidad adecuadas, en el lugar correcto y en el momento preciso. La logística es una industria que motoriza el desarrollo del sector privado; y por esa vía, motoriza el crecimiento de sectores económicos del país. Se requiere hacerse de un buen entorno logístico para facilitar el comercio, fomentar las exportaciones e inducir la reducción de los costos de los servicios, haciendo la actividad de comercialización más eficiente y más competitiva a la economía. (Montas, 2014)

Según el Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD) Juan Temísclotes Montas expuso en el seminario de los centros logísticos, AMCHARD “La iniciativa del Puerto Multimodal Caucedo está apostando desarrollar un centro logístico en sus instalaciones las cuales van de camino a desarrollar, según las informaciones proporcionadas, una plataforma que será la primera de su género, en el país. Y sería, además, la primera en su género dentro de un puerto en Las Américas. Este centro logístico ayudará a mejorar la competitividad de dicho puerto a nivel regional, contribuirá a atraer nuevas cargas y consolidar su posición como HUB frente a otros competidores.”

La Subdirectora Técnica y coordinadora para el clima de negocios e iniciativas y reformas legales del Consejo Nacional de Competitividad (CNC), Laura del Castillo Saviñón. Basó su participación en el seminario de los centros logísticos acerca del impacto de los costos logísticos y la facilitación comercial en la competitividad. Afirmó que los procedimientos y controles aduaneros y las demás formalidades en frontera que rigen la circulación de mercancías entre diferentes países pueden causar retrasos y aumentar los costos del comercio. De igual forma, explicó que se podrían reducir significativamente dichos costos aplicando medidas de facilitación del comercio. Los costos logísticos, especialmente los del transporte, son un obstáculo de primer orden para el comercio en América Latina y el Caribe, ya que superan en 2 o 3 veces el porcentaje del valor del producto en derechos y aranceles”, y representan entre el 18% y el 35% del valor del bien para las empresas grandes y 45% para las PYMES, frente a cerca del 8% en países miembros de la OCDE como Estados Unidos. Lo que avala nuestra tesis de que, si mejoramos su logística, disminuiríamos sus costos y tiempos de entrega, e incrementaremos su calidad para poder ser más competitivos”.

Disminuir las barreras en la cadena de suministros conllevaría un incremento del PIB de casi un 5%, y de un 15% del comercio, debido a que la inadecuada oferta de transporte en la región incrementa los costos logísticos en un 57%.

MARCO CONCEPTUAL

Logística: Es el proceso de planeación, instrumentación y control eficaz y seguro, en los costos de flujo y almacenamiento de materias primas, de igual forma de los inventarios de productos en proceso y los productos manufacturados completamente terminados, agregando a este proceso toda la información desde el punto de partida al punto de llegada o destino de la mercancía, con la meta de cumplir los propósitos del cliente. (Escalante Hernández, 2016)

Centro logístico: Área ubicada en, Zona Primaria Aduanera o su extensión, en el interior de la cual se realizan, por parte de Empresas Operadoras Logísticas, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el mercado nacional como para el mercado internacional. En las instalaciones del Centro Logístico deberán existir áreas de inspección de las mercancías que se vayan a nacionalizar en las instalaciones de dicho Centro Logístico. (Medina, 2015)

Centros de actividades: Son espacios especialmente concebidos para que las plataformas que se instalen en ellas puedan optimizar tanto el componente transporte como el de valor añadido de las cadenas logísticas que desarrollen. (Prat, 2012)

Almacén: Es un espacio debidamente dimensionado, para una ubicación y manipulación eficiente de materiales y mercancías, de tal manera que se consigna una máxima utilización del volumen disponible con unos costes operacionales mínimos. (Tejero, 2008)

Empresas Operadoras Logísticas: Son aquellas empresas autorizadas por la DGA para operar como tales dentro de un Centro Logístico, y, suministrar a terceros o a sí mismos los siguientes servicios: almacenaje; administración de inventarios; clasificación, consolidación; des-consolidación y distribución de cargas; empaque, re-empaque, etiquetaje, re-etiquetaje, embalaje, re-embalaje y fraccionamiento de productos; refrigeración, reexportación, separación, transportación; así como, cualquier otra actividad propia de la logística que contribuya a facilitar la competitividad de las empresas y que haya sido autorizada previamente por la DGA. (Medina, 2015)

Despacho de mercancías: Conjunto de actividades formales que son dictadas por la autoridad, para el control de aquellas mercancías que entran y salen de territorio nacional. (Poblete, 2003)

Globalización: Es un proceso por el cual los países tienen una creciente comunicación entre si modificando sus mercados y mejorando su tecnología, economía y política. (Dovelas, 2012)

EL Depósito Distinto Aduanero: Es un emplazamiento exento del pago de IVA para aquellas mercancías de origen Comunitario o de terceros países que hayan sido despachadas previamente con la correspondiente liquidación de aranceles. (Fabregas, 2016)

Depósito Aduanero: Son Recintos bajo el control de la Aduana en el que las mercancías no abonan derechos de importación. Se usan sobre todo cuando un importador no sabe cuál será el destino final de la importación. Se permiten las mismas operaciones que en las Zonas Francas. Pueden ser privados o públicos. (Romero, 2005)

Inversión: Consiste en la inversión de capital por parte de una persona natural o de una persona jurídica (instituciones y empresas públicas, empresas privadas, etc.) en un país extranjero. (Garay, 2010)

Apertura comercial: Es la capacidad de un país de transar bienes y servicios con el resto del mundo, lo cual depende mucho del nivel de las llamadas barreras arancelarias y para-arancelarias establecidas por el país. (Diaz, 2009)

Mercancía Nacionalizada: Mercancía de procedencia extranjera que se encuentra en libre circulación en el mercado nacional, cuya importación definitiva se ha consumado legalmente mediante el pago de los impuestos y los derechos aduaneros correspondientes o la aplicación de la legislación que determine su exención, y el cumplimiento de los demás requisitos aplicables. (Medina, 2015)

Tránsito aduanero interno: Es la situación en la que se encuentran las mercancías, cuando salen del Centro Logístico a un Depósito Logístico ubicado en una jurisdicción diferente a la del Centro Logístico, o a una Terminal Internacional de Carga localizada en una jurisdicción diferente a la de ubicación del Centro Logístico. El tránsito aduanero interno se tramitará a través de los sistemas informáticos aduaneros, con base en la información documental de arribo al Centro, sin requerir documentos adicionales, en los términos establecidos por la DGA (Medina, 2015)

Competitividad: Calidad del ambiente de inversión y por el aumento de la productividad en un medio de estabilidad macroeconómica y de la integración en la economía internacional. (desarrollo, 2001)

Medio de Transporte Internacional: Cualquier nave marítima, aeronave, vagón de ferrocarril o vehículo de transporte terrestre, incluidos los remolques y semirremolques cuando están incorporados a un tractor de carretera o a cualquier medio que le dé locomoción. (Medina, 2015)

Puertos marítimos: Es el lugar de la costa cuya configuración y fondo ofrecen la protección y el calado necesario para los barcos o buques, puede ser natural o artificial cuando ha sido modificado para alcanzar dichas condiciones. (Romero, 2005)

Autoridades: El conjunto de instituciones gubernamentales que se instalarán en el Centro Logístico y que serán encargadas del control aduanero, tributario, sanitario, fitosanitario, seguridad, y cualquier otro, que se deba ejercer sobre las mercancías que salen o ingresan a los centros logísticos. (Medina, 2015)

ASPECTOS METODOLÓGICOS

a) Tipo de estudio

El tipo de estudio de investigación a utilizar es el exploratorio, ya que el interés de este trabajo es investigar cual sería el impacto de los centros logísticos en el crecimiento de la economía dominicana. Asimismo, la influencia que tendría este si llega a convertirse en líder regional.

La investigación de campo también será utilizada, esta se centra en hacer el estudio donde el fenómeno se da de manera natural, de este modo se busca conseguir la situación lo más real posible.

b) Diseño de la investigación

Enfoque:

El enfoque a utilizar es el tipo cualitativo ya que nos enfocaremos en los métodos de recolección de datos de tipo descriptivo y de observaciones para llegar a un resultado tangible.

Transversal:

Es transversal ya que utilizaremos como herramienta entrevistas a expertos en el tema a investigar.

Delimitación tiempo y espacio:

El tiempo a utilizar para realizar la investigación es de 4 meses, lo cual indica un cuatrimestre universitario en este caso Mayo-Agosto del año 2016. En estos meses trabajaremos para completar dicho proyecto en un espacio limitado.

Métodos de investigación.

En esta investigación el método a utilizar es el analítico, ya que esta técnica consiste en la descomposición de un todo, en este caso se requiere de esta herramienta para obtener las partes necesarias que se utilizarán en la investigación. Este método también nos ayudará a obtener conocimiento del origen del objeto de estudio.

El método de observación será utilizado para comprender cada una de las técnicas utilizadas que intervienen en los procesos logísticos.

Asimismo, utilizaremos del método deductivo puesto que cuando contemos con resultados que hayan sido obtenidos del análisis y la observación, se podrá llegar a un punto concreto.

TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

Observación:

La observación es un elemento el cual utilizaremos para obtener la mayor cantidad de datos posibles. La misma nos ayudará a analizar e interpretar los datos para llegar a conclusiones.

Entrevistas:

Se realizará con el fin de obtener información de parte de las personas entendidas en la materia de la investigación.

FUENTES DE DOCUMENTACIÓN

Fuentes primarias:

Como fuentes primarias se utilizarán entrevistas con personas expertas en el área estudiada, estos no solo proporcionarán información acerca del tema de estudio, sino también de sus puntos de vista acerca del mismo. Esto, permitirá que se obtenga de manera real aquellos datos que no estén al alcance en otras fuentes. Al igual, que también aportarán puntos claves acerca de los centros logísticos, los cuales se podrán tomar más en cuenta y asimismo realizar un respectivo análisis. Para sustentar que la investigación con datos y resultados reales.

Fuentes secundarias:

La ayuda de las fuentes secundarias serán herramientas de gran importancia, ya que en estas nos podremos apoyar de libros de textos, artículos de revistas, periódicos e informes. Estas fuentes serán utilizadas como base para el soporte de la investigación.

SELECCIÓN DE LA MUESTRA

A) Universo:

El universo seleccionado es la República Dominicana específicamente en el Puerto Multimodal Caucedo, Donde será desarrollada la investigación.

B) Muestra:

La muestra del universo seleccionada está representada como sigue: Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), Consejo Nacional de Competitividad (CNC), Dirección General de Aduanas (DGA), Cámara Americana de Comercio de la República Dominicana (AMCHAMDR).

Además de las investigaciones analíticas, también realizaremos entrevistas a personas expertas en el área logística para que aporten su punto de vista frente a esta situación.

ÍNDICE PRELIMINAR

CAPÍTULO I

- 1. Generalidades de la logística**
 - 1.1.1 Historia
 - 1.1.2 Evolución
 - 1.1.3 Importancia
- 1.2 ¿Qué son Centros Logísticos?**
 - 1.2.1 Funcionamientos
 - 1.2.2 Cadenas Logísticas
 - 1.2.3 Aportes a las economías
- 1.3 Instituciones relacionadas en la Republica Dominicana**
 - 1.3.1 Dirección General de Aduanas (DGA)
 - 1.3.2 Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD)
 - 1.3.3 Consejo Nacional de Competitividad (CNC)
 - 1.3.4 Centro de Exportación e Inversión de la Republica Dominicana (CEIRD)
 - 1.3.5 Asociación Dominicana de Exportadores (ADOEXPO)

CAPÍTULO II

- 1. Centros Logísticos En República Dominicana y Latinoamérica**
 - 1.2.3. Generalidades de los Centros Logísticos en Latinoamérica
 - 1.2.4. Generalidades de los Centros Logísticos en República Dominicana
 - 1.2.5. Competitividad Territorial

CAPÍTULO III

- 1. Estrategias que influenciarían en la economía dominicana.**
 - 3.1.1 Centros Logísticos y Acuerdos comerciales
 - 3.1.1.1 DR-CAFTA
 - 3.1.1.2 EPA
 - 3.1.1.3 CARICOM
 - 3.1.1.4 CENTROAMERICA
 - 3.1.2 Ventajas y Desventajas
 - 3.1.3 Beneficios

BIBLIOGRAFÍA

- AMCHAMDR. (2014). Panelistas coinciden sobre la necesidad de una nueva ley de aduanas. <http://www.amcham.org.do/index.php/sala-de-prensa-2/noticias/132-panelistas-coinciden-sobre-la-necesidad-de-una-nueva-ley-de-aduanas>.
- DatosMacro. (2015). Índice de competitividad global. <http://www.datosmacro.com/estado/indice-competitividad-global>.
- desarrollo, B. i. (2001). El motor del crecimiento. Washington, DC: Washington.
- Diaz, P. (2009, agosto). Zona economica. Retrieved from Zona Ecomica: <http://www.zonaeconomica.com/apertura-comercial>
- Dovelas, G. (2012). Globalizacion y Competitividad. eumed.
- Escalante Hernández, B. A. (2016, mayo 31). eumed. Retrieved from eumed: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2014/transporte-logistica.html>
- Fabregas, A. y. (2016, mayo 4). alonzo y fabregas. Retrieved from alonzo y fabregas: http://www.alonsoyfabregas.com/depositos_aduaneros.html
- Garay, A. (2010, ABRIL 3). OMAL. Retrieved from OMAL: <http://omal.info/spip.php?article4822>
- Medina, D. (2015). REGLAMENTO DE LOS CENTROS LOGÍSTICOS. LEY 262 (p. 3). Sto DGO: LEY.
- Montás, J. T. (2014). Los centros logísticos: componente estratégico del. República Dominicana: <http://economia.gob.do/mepyd/wp->

content/uploads/archivos/despacho/discursos-y-ponencias/presentacion-seminario-centros-logisticos.pdf.

Montas, J. T. (2014). Los centros logísticos: componente estratégico del desarrollo competitivo de la Republica Dominicana., (p. 20).

Montas, T. (2014). Seminario Los centros logísticos: componente estrategico del desarrollo competitivo de la Republica Dominicana ., (p. 19). Republica Dominicana.

Poblete, C. (2003). Guia para el llenado procedimiento de exportacion e importacion. Barcelona: ISEF.

Prat, I. (2012). Centros Logísticos. Valencia: Marge books.

Romero, J. C. (2005). Propuesta de implementacion de un centro de distribucion piloto cartagena. Medellin: departamento de ingenieria industrial.

Saviñon, L. d. (2014). Seminario Los centros logísticos: componente estrategico del desarrollo competitivo de la Republica Dominicana. Republica Dominicana.

Schad, A. (2015). Centros Logísticos. AMCHAMDR, 74.

Schad, A. (2015). Centros Logísticos. AMCHAMDR, 74.

Tejero, J. (2008). Almacenes , analisis , disenyo y organizacion . Madrid: ESIC.

USAID. (2009). Impacto del Transporte y de la logistica en el comercio internacional de la Republica Dominicana.

valles, j. a. (2011). Logistica en la economia mundial. Mexico: Grupo de investigacion Eumednet.

ENTREVISTA SR. JULIO DERAS. GERENTE CROWLEY LOGISTICS DOMINICANA

1. ¿QUÉ OPINA SOBRE EL CENTRO LOGÍSTICO DE LA RD? ¿CREE QUE FUNCIONARAN COMO EJES CATALIZADORES DE LA ECONOMÍA DOMINICANA?

Si, ya que el objetivo de los Centros Logístico es ser un hub para el Caribe y las Américas, la carga como centro de distribución va a permanecer en el país sin ser declarada, lo que significa que el importador no tiene costos en su ingreso en su mercancía en el país excepto el almacenaje, eso es durante el tiempo que estime conveniente.

Ejemplo: Si un importador va a importar 500 Piezas de un producto el día de hoy él tiene que declarar las 500 piezas y pagar aranceles de esas piezas, mientras que con el centro logístico puede declarar solo la cantidad de piezas que necesite, esto vuelve más eficiente el manejo de los costos, debido a que si el importador desea exportar nuevamente esas piezas no tendrá que pagar cargos de exportación debido a que esa carga estuvo almacenada y no declarada, por ende para RD es como si nunca habría entrado.

2. ¿CUMPLE RD CON LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS EFICIENTES PARA MANEJAR LOS CENTROS LOGÍSTICOS? ¿POR QUÉ?

Si, Caucedo es el puerto con la mayor capacidad de manejo de contenedores en RD, recientemente se terminó el dragado de una porción del puerto que permite que los barcos con mayor profundidad puedan anclar, es decir que está preparado para barcos que ni siquiera han venido a RD, cuentan con suficiente espacio, cantidad bastante alta de maquinarias, personal, dando un servicio de mayor capacidad.

3. ¿CUÁL ES EL TIEMPO ESTABLECIDO QUE PUEDE PERMANECER UNA MERCANCÍA EN UN CENTRO LOGÍSTICO SIN QUE ESTE DEBA PAGAR CARGOS?

De 6 meses a 1 año, sin pagar ningún cargo, luego de este tiempo se renueva por el mismo periodo.

4. ¿CÓMO SE MANEJAN LAS MERCANCÍAS DEPENDIENDO DE SU LUGAR DE PROCEDENCIA?

La importación de mercancía aplica para todas las mercancías, no hay ninguna división especial de ninguna mercancía que permita la entrada solo por ese puerto, todos los arreglos y tratados que existen hoy tienen el mismo control en Caucedo.

Ejemplo: El DR-Cafta, las mercancías manufacturadas que vienen de Estados Unidos tienen una cuota diferente de arancel que aplica en cualquier parte de la Rep. No importa de donde venga la carga.

5. ¿ESTOS CENTROS TRABAJARAN BAJO UN RÉGIMEN ESPECIAL ARANCELARIO?

Si, Bajo el Régimen de Centro Logístico.

6. ¿CUÁLES SON LOS BENEFICIOS QUE TRAE LA IMPLEMENTACIÓN DE LOS CENTROS LOGÍSTICOS?

- La liquidez: Las empresas cuentan con un mayor poder adquisitivo al no tener que invertir de una vez al pago total de los impuestos.
- Mejor control de las mercaderías, ya que entra una disponibilidad de centro de distribución antes de pagar los impuestos, el centro logístico no es atractivo solo para los Productos de RD, sino para todo el comercio global, hay clientes que tienen un centro de distribución en EE.UU, pero si lo tienen en un lugar acá, donde están más cerca, un lugar donde se consume ese producto disminuyes el tiempo de tránsito. Por ej. Los productos de Asia que toman más de 35 días en llegar a RD, cuando compras en Asia debes saber que necesitas esperar más de mes y medio si ya existe ese producto almacenado en el centro logístico, lo puedes tener al día siguiente.

7. ¿CUÁL SERÁ EL RETO PARA LA ASOCIACIÓN DOMINICANA DE CENTROS Y OPERADORES LOGÍSTICOS? ASOLOGY

Es un servicio nuevo, y todas las cosas nuevas representan un cambio, el reto sería manejar los inventarios de los actuales clientes bajo esta perspectiva de centros logísticos.

8. ¿QUE DEBE MEJORAR REPUBLICA DOMINICANA PARA TENER UNA VENTAJA COMPETITIVA SOBRE LAS DEMÁS ISLAS DEL CARIBE Y CENTROAMÉRICA?

Lo más importante es que siempre estén claras todas las regulaciones aduaneras, debe de haber más apoyo a los tipos de negocios que son atractivos para este tipo de servicio, los negocios que requieren tener inventario ahí, rápido, si puedes identificar que negocios requieren ese tipo de servicio y que se volverá más atractivo para la inversión entonces haces regulación, apoyas a tratados y haces que estas empresas quieran trabajar aquí, así es como las regulaciones y los acuerdos y toda la información necesario incentivan a la inversión

9. ¿EL SECTOR LOGÍSTICO ESTÁ LISTO PARA EVOLUCIONAR FRENTE A LAS NUEVAS NORMAS EN LA INDUSTRIA NAVIERA Y LOGÍSTICA?

Si, el servicio logístico es muy diversificado y bien alto en RD, existen muchos consolidadores, freight forwarder y cada día hay más, las oportunidades están y si no fuese así no abrirían las empresas de esos servicios.

10. ¿QUÉ PROVECHO LE SACARAN LAS EMPRESAS PRIVADAS A ESTOS CENTROS LOGÍSTICOS?

Liquidez, control de inventario y producto a tiempo

11. ¿QUIÉNES SON LOS INVERSIONISTAS DE ESTE CENTRO?

Empresas privadas. DP World que es quien controla Caucedo y todas las navieras que tienen servicios por ese puerto.

Imágenes visita a DP World Caucedo

