



VICERRECTORÍA ACADÉMICA
DEPARTAMENTO CURSO MONOGRÁFICO

Título de la monografía:

Análisis de factibilidad del desarrollo comercial del puerto de Barahona

Sustentantes:

Oliver Cruz	2015-2406
Ana Daysi Eduardo	2015-1146
Luis José Peralta Acosta	2014-1050

Coordinación Trabajo Final Curso Monográfico

Dra. Sención Raquel Yvelice Zorob Avila

**Trabajo Final (TF) en la modalidad de Curso Monográfico para optar por el
título de Licenciatura en Negocios Internacionales**

Distrito Nacional

Agosto 2021

Título:

**ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD DEL DESARROLLO
COMERCIAL DEL PUERTO DE BARAHONA**

INDICE

AGRADECIMIENTOS.....	i
DEDICATORIAS.....	vi
RESUMEN EJECUTIVO.....	ix
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO 1: DESARROLLO COMERCIAL DOMINICANO Y ANÁLISIS DE LA PROVINCIA DE BARAHONA.....	4
Capítulo 1: Desarrollo Comercial Dominicano y análisis de la provincia de Barahona.....	5
1.1. Puerto de Barahona.....	5
1.2. Perspectiva del puerto de Barahona.....	8
1.3. Atribuciones sobre la operación de los puertos.....	11
1.4. Los Tránsitos Internacionales en los puertos dominicanos.....	14
1.5. Facilitación del comercio sobre la operación en los puertos dominicanos.....	19
1.6. Efectos sobre el desarrollo del comercio en los puertos.....	21
1.7. Perceptiva sobre la Gestión Aduanal Dominicana.....	25
1.7.1. Operación Aduanal.....	27
1.8. Cualidades de la provincia de Barahona.....	28
CAPÍTULO 2: ANÁLISIS DE LA ECONOMÍA DOMINICANA.....	30
2.2. Políticas de promoción de la Inversión Extranjera Directa en los puertos dominicanos.....	34
2.2. Proceso de exportación e Importación en el mercado dominicano.....	36
2.3. Impuesto sobre el valor añadido.....	39
CAPITULO III: ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD SOBRE EL DESARROLLO COMERCIAL DEL PUERTO DE BARAHONA.....	40
3.1. Diseño de la investigación.....	41
3.1.1. Diseño.....	41
3.1.2. Enfoque.....	41
3.1.3. Secuencia.....	42

3.2. Metodología	42
3.2.1. Tipo de investigación	42
3.2.2. Métodos de la investigación	43
3.2.3. Técnicas de investigación	44
3.3. Población.....	45
3.3.1. Muestra	46
3.3.2. Tamaño de la muestra	46
3.4. Presentación y análisis de los resultados	46
3.5. Análisis de Factibilidad sobre el desarrollo comercial del puerto de Barahona.....	59
CONCLUSIÓN.....	65
RECOMENDACIONES.....	67
BIBLIOGRAFÍA.....	69
A N E X O S.....	71
ANEXO 1	72

INDICE DE PREGUNTAS

Pregunta 1	47
Pregunta 2	48
Pregunta 3	49
Pregunta 4	50
Pregunta 5	51
Pregunta 6	52
Pregunta 7	53
Pregunta 8	54
Pregunta 9	55
Pregunta 10	56
Pregunta 11	57
Pregunta 12	58

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1	47
Gráfico 2	48
Gráfico 3	49
Gráfico 4	50
Gráfico 5	51
Gráfico 6	52
Gráfico 7	53
Gráfico 8	54
Gráfico 9	55
Gráfico 10	56
Gráfico 11	57
Gráfico 12	58

AGRADECIMIENTOS

Oliver Cruz

Me gustaría agradecer a Dios en primer lugar, por haberme permitido vivir, crecer y desarrollarme en mi profesión, por haberme dado cada día de vida de estos años de estudio y esfuerzo. En segundo lugar, me gustaría agradecer a las personas que estuvieron para mí de forma incondicional, mis padres, aquellos que me han apoyado desde mi nacimiento y me han guiado para ser el profesional que hoy soy, les agradezco toda mi vida y esta carrera por igual.

También me gustaría agradecer a todos aquellos compañeros y amigos que estuvieron conmigo recorriendo esta carrera desde el inicio y me gustaría mencionar a Shaderska, Cristal, Claudia, Pablo y Genesis, quienes estuvieron para mí al inicio y me brindaron toda su amistad. Les agradezco por igual a mis compañeros de monográfico Anda Daysi Eduardo y Luis Peralta, porque, aunque nos conocimos al final, han sido grandes compañeros en este último tramo de la carrera.

Por último, me gustaría agradecer al Centro Juvenil, esas personas que me han ayudado en mi crecimiento personal y espiritual y han estado conmigo desde mi infancia, se han hecho mis amigos y mis hermanos y su apoyo me ayudo por igual a cumplir esta gran meta en mi vida.

Ana Daysi Eduardo

Gracias a mi abuelo Fortunato Quispe Mendoza que siempre desde que tengo memoria me dijo que yo tenía que llegar a ser alguien.

A Tania Quispe (Mi madre) por siempre apoyarme incondicionalmente, por su apoyo en momentos de crisis, gracias por cuidar de mi bebe para yo estudiar y gracias por tus ayudas económicas en todo momento.

Gracias a Luis Eduardo (Mi padre) quien nunca descanso en forjarnos y enseñarnos a nosotros sus hijos que la educación era nuestra herencia, por siempre brindar todos los medios y comodidades para ayudarme en mi camino profesional, gracias por enseñarme el valor del trabajo y por forjar que la adulta que soy ahora, gracias por ir salir de tu casa a buscarme a APEC y luego llevarme a Haina todos los días, luego por tu esfuerzo en comprarme mi primer vehículo siempre ayudando a mi bienestar.

Gracias a todos los que fueron parte de este trayecto de experiencias, gracias a los compañeros que estuvieron ahí desde el principio al final y estoy agradecida de haberlos conocido ya que a lo largo de estos años cada uno aportó algo a mi persona en cada etapa o momento en específico, en especial gracias, Camila Noesi por tu linda amistad.

Y, por último, pero no menos importante a gracias a mis compañeros Luis Peralta y Oliver Cruz con quienes emprendí este viaje final para volvernos profesionales, gracias por su paciencia, comprensión, amabilidad y trabajo en equipo.

“Ha sido largo el viaje, pero al fin llegue.”

Con amor para todos ustedes.

Luis José Peralta Acosta

Primero agradecer a Dios por todas las cosas buenas que ha permitido en mi vida y por ser mi guía durante todo este proyecto educativo.

Gracias a mis padres José Peralta y Juana Acosta por dar el todo por el todo para hacerme un hombre de bien para la sociedad, porque con su ejemplo pude labrar mi camino y hoy con el cierre de este ciclo les entrego la satisfacción de haber cumplido una de las metas que se traza todo padre con sus hijos, este título es de ustedes.

A mi hermana, Ailyn Peralta, por ser el ejemplo de carácter y persistencia que un hermano menor necesita.

De igual forma agradezco a toda mi familia y mis amigos por ser un apoyo incondicional y fortaleza.

A ti, Heidi Taveras, por impulsarme a dar todo de mí, por no dejarme tirar la toalla, me has enseñado que la clave del éxito es persistir hasta lograr nuestros objetivos.

A Yanile Valenzuela, usted es un gran ejemplo para mí, gracias por confiar, creer y abrirme las puertas en su familia.

A Hannah Peralta, luz de mis ojos, que este logro sea un impulso para ti cuando seas mayor, te amo y espero darte el mejor ejemplo como padre.

A mis compañeros de trabajo de grado, Ana Deysi Eduardo y Oliver Cruz por su dedicación y empeño durante todo este trayecto. Espero sigan creciendo a nivel profesional.

A la Universidad APEC por brindarme la plataforma y conocimiento necesario para egresar siendo un profesional en mi área. A los profesores, que sin lugar a duda ponen todo su empeño y dedicación en crear buenos profesionales.

DEDICATORIAS

Oliver Cruz

Este trabajo se lo dedico a Dios y a mis padres, por el enorme deseo de superación y crecimiento que tienen conmigo, porque han sabido guiarme durante estos años para poder ser lo que hoy en día soy, un profesional, se los dedico papi y mami porque gracias a su apoyo incondicional ya me graduare.

Para ustedes este trabajo y todos estos años de estudio.

Ana Daysi Eduardo

El presente trabajo investigativo lo dedico a Dios, por ser el inspirador y darme la fuerza para continuar en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados y por nunca dejarme desfallecer, para mis padres que siempre estuvieron en todos mis momentos difíciles apoyándome, para mis hermanos Luis Eduardo y Adonis Eduardo y para mi abuelo que desde niña me decía que yo tenía que ser profesional y aquí estoy. ¡Esto es para ustedes!

Luis José Peralta Acosta

Con mucho amor y cariño a mis padres José Peralta y Juana Acosta.

RESUMEN EJECUTIVO

El presente trabajo cumple con generar un análisis de factibilidad sobre el desarrollo comercial del puerto de Barahona en el cual permite ofrecer información concerniente sobre el alcance ante las exigencias comerciales en cuestión de aumentar el nivel de participación sobre el crecimiento de Barahona ante el establecimiento de evaluar y medir cada una de las acciones que se han tomado como referencia en disposición de favorecer el incremento en la rentabilidad económica sobre cada uno de los aspectos que son concernientes en promover una cultura y comunicación efectiva ante los últimos periodos, debido que la integración de elementos son relacionados en cumplir con una dirección sobre el análisis que permitió obtener un proceso de evaluación sobre la capacidad operativa que rige el puerto ante las exigencias del comercio nacional.

La investigación cumple con disponer de constituir un análisis que establezca que cada una de las variables sean relacionadas sobre las oportunidades y mejoras que sigan un masivo aumento sobre el puerto de Barahona en relación de proveer una evaluación que permita una participación en el comercio exterior ante los requerimientos del comercio y la participación de los agentes que sirven como medio directo para cubrir cada una del sector comercial y el aumento de la rentabilidad.

INTRODUCCIÓN

La naturaleza del tema enfoca sus razonamientos en analizar y evaluar la factibilidad que rige el establecimiento de brindar un desarrollo comercial sobre el aumento de las actividades del puerto del Barahona en cuestión de obtener una mayor rentabilidad ante cada una de las exigencias que han predominado sobre el funcionamiento operativo de este sector, dado que el mercado ha experimentado una serie de cambios que son sujetos en propiciar un escenario laboral sobre el aumento de los agentes en proveer productos y servicios que sean competitivos y que produzca un efecto considerable sobre el mercado en referencia de las adaptaciones que han favorecido las relaciones y comunicaciones sobre las negociaciones que facilitan los procesos.

El desempeño económico que ha registrado la evolución sostenible sobre el desarrollo de la economía rige un nuevo escenario competitivo ante cada una de las direcciones y vínculos que se establecen con el cliente e inversionistas sobre las tensiones socioeconómicas y políticas que enfrenta el mercado ante el efecto climático que causa una repercusión sobre aumento de una mayor rentabilidad. Asimismo, el desarrollo del sector comercial ha propiciado que la región sur obtenga un aumento considerable de un 2.2.% para el 2019 y un 2.8% para el 2020, dado que el fortalecimiento de la demanda rige que las actividades se establezcan de manera adecuada.

De acuerdo con las diferentes necesidades que rige el sector comercial ante las atribuciones y tendencias que se han registrado sobre el crecimiento del ambiente cuenta con proveer que las operaciones sean basadas en superar las debilidades y riesgos que pueden incidir sobre los puertos nacionales, siendo un aspecto que ha asegurado un buen desarrollo en el sector comercial cuenta con proveer un mejor canal en permitir una interacción que sea basada en las actividades que establecen los puertos hasta consolidar un proceso coordinado.

El mercado dominicano ha atribuido un grado de participación activa en el rendimiento nacional y sobre las relaciones comerciales que han establecido con cada uno de los inversionistas nacionales y exteriores, ya que la logística y distribución de mercancías que se llevan a cabo en los puertos dominicanos establecen una economía creciente y dinámica ante la comunicación que ha generado un avance continuo sobre el apoyo de los sistemas tecnológicos que ha colaborado ante la eficiencia operacional y sobre fomentar que las gestiones aduaneras se lleven a cabo ante las regulaciones y requerimientos dispuestas por las leyes dominicanas.

A pesar de que el puerto de Barahona se encuentra en un punto favorable para las relaciones comerciales con países de Norteamérica ha experimentado una serie de exigencias sobre el panorama operacional en cuestión de fomentar un alcance que ha involucrado una participación considerable sobre vincular las actividades hacia una mejora que ha involucrado disponer de un seguimiento de

procedimientos que generan una comprensión sobre una operación eficaz y que ha incrementado el papel de actuación del mercado dominicano en el cumplimiento de las necesidades exteriores.

El trabajo de investigación consta de responder sobre los objetivos descritos dentro de la trabajo de grado en el cual dispone de un análisis de factibilidad sobre el desarrollo del puerto de Barahona que vincula cada una de las informaciones que son relacionadas sobre los requerimientos necesarios para una medición sobre el alcance y rentabilidad de las actividades que son determinantes en este punto del mercado dominicano, puesto que el trabajo cumple con una serie de capítulos y subcapítulos que compone:

Capítulo I: Cuenta con evidenciar cada una de las atribuciones que son concernientes sobre el desarrollo comercial del puerto de Barahona en cuestión de medir un grado de actividad que corresponda con el incremento del sector.

Capitulo II: Cuenta con presenciarse el análisis económico sobre el rendimiento del mercado dominicano en función de su participación en el incremento de la actividad exterior.

Capitulo III: Cuenta con el análisis de las encuestas para evidenciar una respuesta concreta sobre la factibilidad sobre el desarrollo del puerto de Barahona.

CAPÍTULO 1: DESARROLLO COMERCIAL DOMINICANO Y ANÁLISIS DE LA PROVINCIA DE BARAHONA



Capítulo 1: Desarrollo Comercial Dominicano y análisis de la provincia de Barahona

1.1. Puerto de Barahona

En el año 1875, Barahona ya tenía un puerto de exportación, por lo que el Gobierno creó una subdelegación de Hacienda en el mismo, y en el año 1902 se efectuó el dragado de dicho puerto, se construyó un muelle de madera y se instalaron algunas boyas. La construcción del actual Puerto de Barahona data del año 1951, época en que se convirtió en uno de los principales puertos de exportación de azúcar del Caribe. Este puerto sustituyó al viejo muelle de madera, y consta de un muelle de aproximadamente 830 m (2,722.4 pies), con un calado de entre 28 y 33 pies de profundidad. Como nota curiosa, desde el viejo muelle se hizo la única exportación de burros de la historia dominicana.

El Puerto de Barahona es propiedad pública administrada por la Autoridad Portuaria Dominicana, y cuenta con dos concesiones: una de la empresa Cemex Dominicana, que explota una mina de yeso, y la otra del Consorcio Azucarero Central de Barahona, con su producción de azúcar.

Actualmente, Barahona tiene una economía mixta que combina agricultura, minería y turismo, con un puerto industrial y una zona franca dedicada a la producción textil. Entre las compañías más importantes de la zona, además de las ya citadas, están: EGE Haina, con la producción de energía eléctrica, Wilbis Dominicana con Blocks Khoury que produce y exporta materiales de construcción. La agricultura y la producción de caña, plátano, café, frutas, sorgo, ñame, yautía y

otros, así como la extracción de minerales como lagrimar, mármol, yeso, alabastro, caolinita (para la producción de botellas), sal mineral y materiales de construcción, cuentan entre las actividades principales de Barahona.

En este puerto no se recibe actualmente cargas en contenedores, sino carga suelta, tal como sal, yeso, carbón mineral, clinker y combustible para las plantas eléctricas. En general, el arribo de buques en estos muelles sureños no es muy frecuente. En ocasiones, el puerto ha servido para descargar automóviles, en desahogo de los puertos de la capital cuando están congestionados.

Este Puerto de Barahona contribuyó en parte con el manejo de carga, equipos y materiales para las operaciones de rescate y primeras atenciones al pueblo haitiano, cuando un terremoto devastó esa nación en enero de 2010.

Operación. Exportación:

Carga a granel seca: Yeso, Sal, Cemento **Materiales agregados:** Azúcar de caña **Importación:** Carbón mineral.

Podemos mencionar una de las iniciativas del puerto de Barahona fue crear el Despacho Expreso, el cual permite agilizar los procesos que intervienen en la cadena de suministros, siendo un esfuerzo mancomunado de coordinación entre todos los agentes que intervienen en el proceso de importación:

Ciente, Naviera, Aduanas, y DP World, logrando como resultado el despacho de las importaciones en un tiempo regular de 24 horas después de la llegada del puerto. Así mismo si enlistamos todas nuestras acreditaciones de seguridad internacionales le dan más fuerza a lo que hoy en día se denomina como Comercio Seguro. A continuación nuestras acreditaciones:

- ISPS (International Ship & Ports Security Code - Certificado en Julio 2004.
- BASC (Business Alliance for Secure Trade) - Certificado el 15 de Marzo del 2005.
- CSI (Container Security Initiative) Certificado en Julio del 2006 e implementado el 25 de Septiembre del 2006.
- Esta certificación es similar a la del C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism)
- ISO PAS 28000-2005 - Certificado en Abril 2007
- Megaports Initiative – Certificado en Noviembre 2008

Al ser la seguridad nuestro principal foco de atención, ofrecemos:

24 horas de vigilancia entradas controladas por personal de seguridad especializado Controles de acceso en tierra y mar. No está permitido el acceso a la terminal portando armas de fuego o blancas, por lo que todos los vehículos son revisados en la puerta de entrada. Todo el perímetro de la terminal está bordeado por un cable inteligente con sensor de movimiento. Promovemos la iniciativa R.N.T.T. (Red Nacional de

Transporte Terrestre). Acceso a la terminal controlado mediante el uso de carnet, Chalecos y registro de huellas dactilares 65 cámaras ubicadas estratégicamente dentro de la terminal y monitoreadas a través de un CCTV. Todas estas medidas nos permiten garantizar la integridad de la carga que manejamos dentro de la terminal y la tranquilidad de todos nuestros clientes.

1.2. Perspectiva del puerto de Barahona

El impacto positivo que ha generado el incremento de este sector sobre la rehabilitación sobre el puerto de Barahona ha sido un fuerte indicador, ya que cuenta con una posición geográfica privilegiada sobre la transformación de contener un indicador que cuente con mejorar el escenario de trabajo sobre la agilización de productos que conecta el sur del país con otros destinos como es el caso de Estados Unidos y Centroamérica.

El masivo desarrollo sobre el puerto de Barahona genera un incidió sobre el aumento de las exportaciones sobre la presencia de los productos agrícolas y mineros en cual ha generado una sinergia en los sectores públicos y probados del país. Sin embargo, la facilitación de las autoridades sobre el fortalecimiento de las exportaciones agrícolas han generado que se forme una plataforma que cuente con proveer un incremento en el comercio exterior.

La infraestructura del puerto de Barahona ha generado una mayor carga de los productos mineros y agrícolas sobre contener un aumento de las exportaciones que ha generado un beneficio sobre la industria minera, agricultura y zonas francas. Sin embargo, la rehabilitación del puerto de Barahona en el cual ha contado con una inversión de US\$13 millones en el cual ha provocado una construcción sobre la ampliación de las zonas de amarre de buques en cuestión de la demolición de la forma de la estructura existente.

De acuerdo con la profundidad sobre el canal de la entrada y zona de maniobra del puerto ha contado con un incremento sobre 11 metros, lo cual provee una entrada de barcos de 40,000 sobre las toneladas, las instalaciones e pilotes metálicos y de pasarelas de acceso para fomentar una mejor credibilidad sobre las operaciones marítimas.

Barahona se encuentra en una región que se enfoca en la producción agropecuaria, lo cual contiene un escenario que genera el crecimiento del sector agrícola y ha posicionado un avance sobre la agroindustria, donde ofrece una oportunidad sobre las incursiones en cuanto al área de sector agrícola, dado que el propósito generar sobre la formación del capital humano ha generado un valor los productos primarios referentes en la provincia.

A través de los lineamientos políticos que han sido vinculados sobre el desempeño económico en relación de favorecer la identificación de cada uno de los

clusters estratégicos en función de las tendencias tecnológicas y que han sido un aspecto que ha permitido un incremento sostenible sobre la estructura económica de la provincia de Barahona. Sin embargo, la provincia ha conllevado una serie de cambios que han obtenido una sostenibilidad sobre el marco de actuación en corresponder de forma directa sobre atribuir un mayor impacto en cuanto al desarrollo del mismo.

Agrícola y Agroindustrial

- Sofisticación de la planta productiva.
- Fomento de la investigación científica y tecnológica mediante incentivos y financiamientos en el sector agropecuario, que permitan fortalecer e impulsar incluso el crecimiento del sector agrícola.
- Creación o adaptación de centros de investigación de biotecnología agrícola para que el sector tenga mayores niveles de productividad, calidad nutricional y funcional, así como mayor disponibilidad de productos agrícolas. Además, los centros de biotecnología también permitirán el desarrollo de estrategias de mejoramiento genético animal según la función y objetivo del sistema de producción, que permitan fortalecer el sector pecuario, lo cual incrementará la competitividad del sector agropecuario y agroindustrial hacia una mayor participación en el comercio global.

- Creación de centros de nano-tecnología y materiales inteligentes para la conservación de alimentos a través de la investigación y aplicación de recubrimientos resistentes a la corrosión y al desgaste.
- Fortalecimiento de la interacción y vinculación de las empresas de los sectores agropecuarios y agroindustrial.
- Promoción de la sociedad dominicana como compradora consciente y sensible a la repercusión que sus hábitos de consumo imponen sobre el desarrollo sostenible de la región en donde vive (consumidor ecológico)
- Obtención de alimentos mucho más saludables, que promuevan un ingreso mayor para los agricultores y la protección del medio ambiente a través del uso de técnicas no contaminantes, y que además disminuyan el empleo de energía y de sustancias inorgánicas sobre todo si son de origen sintético.
- Incentivos a la creación y ampliación de empresas en el sector para la disminución del empleo informal.

1.3. Atribuciones sobre la operación de los puertos

Para tener una idea de lo que representa en términos económicos la evasión vía los tránsitos internacionales, la Unión Europea ha estimado que las pérdidas anuales por el desvío de mercancías en tránsito para consumo interno en los países que la integran, ascienden a unos US\$4,000 millones (Gonzales I. , 2009).

La Ley No.3489 para el Régimen de las Aduanas establece, en los artículos 135 al 139, que una mercancía es considerada en Tránsito Internacional, bien sea

marítimo, aérea o terrestre y siempre que así se consigne en el manifiesto de carga, garantizando el Agente Naviero transportista que la mercancía sea entregada conforme documentación de consignación a la compañía naviera, línea de carga o Aduana interior de frontera para el embarque a su destino. Según el artículo 135 de la referida Ley de Aduanas, la declaración de tránsito deberá estar acompañada de una fianza satisfactoria para cubrir el monto de los derechos e Impuestos, cualquier multa que fuere impuesta y gastos imprevistos, y dicha fianza no será cancelada sino contra entrega de la tornaguía del puerto extranjero a donde fue destinada la mercancía ((BID), 2009).

Para un control eficaz de las mercancías declaradas bajo las diferentes modalidades de tránsito, la práctica recomendada según los autores Francois Corfonat y Adrien Gorman “La Transformación de la Aduana”, compilado por Michael Ken, Edición del FMI. 1997, son las siguientes:

1. Establecer una unidad central de control informático que dé el debido seguimiento a los tránsitos.
2. Depósito de una garantía que cubra la obligación de pago de los derechos e impuestos, más las penalidades en caso de detectarse actos fraudulentos.
3. La garantía no podrá liberarse hasta que la mercancía en tránsito haya sido recibida en la Aduana de frontera, certificando que la mercancía llegó intacta.

4. Los procedimientos de tránsitos sólo merecen realizarlas transportistas autorizados por la Administración de Aduanas, en base a solvencia moral y económica, y depósito de una fianza.

5. Los transportistas deben asumir las obligaciones de pago de los derechos e impuestos hasta que haya concluido la operación de tránsito.

6. Descripción exhaustiva y completa de la carga e indicar la cantidad para que la Aduana en el país de destino pueda determinar si falta mercancía o si se han hecho sustituciones.

7. El tránsito debe realizarse usando una ruta autorizada y dentro de plazos fijados, en vehículos seguros y contenedores sellados.

8. Aduana de Salida o Entrada al registrar el tránsito enviara vía electrónica a la Unidad de Control Centralizado de la Administración de Aduanas y al puerto fronterizo de salida o la oficina de despacho de la Aduana interna, para seguimiento, disponiendo medidas oportunas cuando las mercancías no lleguen a su destino.

9. La liberación de la fianza deberá estar autorizada por la Unidad de Control Centralizada, una vez es recibido el comprobante de exportación y/o la mercancía

en tránsito haya llegado completa, intacta a la Oficina de Despacho Aduanero de Destino.

10. En caso de no concluirse la operación de tránsito o de producirse otras irregularidades, la garantía deberá usarse para cubrir el pago de los derechos e impuestos y multas susceptibles de aplicar, y por último.

11. La administración o la unidad de control centralizada dispondrán de custodia y/o inspeccionará selectivamente las mercancías declaradas en tránsito. Vistas las diferentes consideraciones con relación a los tránsitos de mercancías, la D.G.A. actualmente trabaja para que el sistema informático de la institución, haciendo acopio de las mejores prácticas internacionales de facilitación del comercio, registre todo el movimiento de cargas declaradas a diferentes regímenes de destinación, creando además mecanismos operativos eficaces que asegure un efectivo control aduanero

1.4. Los Tránsitos Internacionales en los puertos dominicanos

El comercio internacional cada día más exige un mercado competitivo y moderno, debido a los diversos sistemas que están surgiendo conforme a la expansión de la globalización y los aspectos tecnológicos que han contribuido a que se cambie la forma tradicional de realizar los procesos por mecanismos avanzados que permiten una mejor comunicación entre los mercados, ya que se han

incrementado la comercialización de productos y servicios con relación a las diversas normas que se han adecuado en el comercio exterior (Cortes, 2013).

A través del convenio de Kyoto en el revisado del 2001 se incluyen políticas y procedimientos que afianzan el proceso de mercancías que son transportadas de un puerto a otro, donde en el comercio internacional es el espacio que permite que la mercancía llegue a un territorio aduanero y que ingrese a una aduana fronteriza o de un puerto a un aeropuerto, permitiendo que su país sea un canal de destino (Coll, 2016).

Los convenios que se han establecido en el comercio internacional desde el 1971 en la transportación internacional son amparadas por la TIR del 1975 que contribuye al comercio sobre ejercer una eficiencia sobre el transporte multimodal donde integra 60 partes contratantes.

- ✓ Las mercancías que son asociadas a los impuestos reciben una garantía y una seguridad especial sobre el límite de tiempo en la recepción de destino, en los sellos de seguridad y la custodia aduanera. Dentro de la práctica internacional cuenta con un régimen de transito dentro de las diversas modalidades y que son vulnerables ante los casos fraudulentos de mercancías, con un alto nivel de riesgo en relación de las bebidas, electrónica, electrodomésticos, vehículos que son sujetos al pago elevado de impuestos.

De acuerdo con la ley No. 3489 sobre el régimen de las aduanas establece en el artículo 135 al 139, donde una mercancía es considerada en el comercio internacional a través de las diversas formas de comercialización, ya sea marítima, aérea o terrestre en la gestión aduanera, de modo que siempre se consiga un manifiesto de carga, permitiendo al agente naviero que la mercancía entregada cuenta con la documentación de consignación a la compañía naviera, línea de carga en el interior nacional o hacia su destino (Coll, 2012).

El artículo 135 establece que la declaración de tránsito en la ley de aduanas debe estar asociada con una fianza para cubrir el monto de los derechos e impuestos, debido a cualquier manifestación que fuera impuesta o sobre gastos imprevistos, siendo contra del puerto extranjero hacia donde fue destinada la mercancía.

Para efectuar un control adecuado de mercancías declaradas basadas en las diversas modalidades de transito debe estar referida a la práctica recomendada que dice los autores Francois Corfonat y Adrien Gorman “La Transformación de la Aduana”, compilado por Michael Ken, Edición del FMI. 1997 como son:

- Establecer una unidad central de control informático que dé el debido seguimiento a los tránsitos.

- Depósito de una garantía que cubra la obligación de pago de los derechos e impuestos, más las penalidades en caso de detectarse actos fraudulentos.
- La garantía no podrá liberarse hasta que la mercancía en tránsito haya sido recibida en la Aduana de frontera, certificando que la mercancía llegó intacta.
- Los procedimientos u operaciones de tránsitos sólo pueden realizarlas transportistas autorizados por la Administración de Aduanas, en base a solvencia moral y económica, y depósito de una fianza.
- Los transportistas deben asumir las obligaciones de pago de los derechos e impuestos hasta que haya concluido la operación de tránsito.
- Descripción exhaustiva y completa de la carga e indicar la cantidad para que la Aduana en el país de destino pueda determinar si falta mercancía o si se han hecho sustituciones.
- El tránsito debe realizarse usando una ruta autorizada y dentro de plazos fijados, en vehículos seguros y contenedores sellados.

- Aduana de Salida o Entrada al registrar el tránsito enviara vía electrónica a la Unidad de Control Centralizado de la Administración de Aduanas y al puerto fronterizo de salida o la oficina de despacho de la Aduana interna, para seguimiento, disponiendo medidas oportunas cuando las mercancías no lleguen a su destino.

- La liberación de la fianza deberá estar autorizada por la Unidad de Control Centralizada, una vez es recibido el comprobante de exportación y/o la mercancía en tránsito haya llegado completa, intacta a la Oficina de Despacho Aduanero de Destino.

- En caso de no concluirse la operación de tránsito o de producirse otras irregularidades, la garantía deberá usarse para cubrir el pago de los derechos e impuestos y multas susceptibles de aplicar.

- La administración debe ser centralizada en cuestión de una inspección selectiva de mercancías declaradas en el tránsito, donde cuenten con diversas acciones que se refieran a los tránsitos de mercancías originados por la aduana, ya que el sistema informático de la organización hace referencia a una práctica sostenible en las negociaciones internacionales para un registro de cargas declaradas en diferentes regímenes de destinación, basados en un mecanismo operativo eficiente.

Los puertos dominicanos cuenta con una gran movilización de carga que abarca un 75% de carga de tránsito y un 25% de carga local, donde son diversos los procesos y acciones que conlleva un despacho adecuado ante la gestión aduanera, permitiendo que sean un canal que llegue a todos los lugares del mundo (Hoy, 2013).

1.5. Facilitación del comercio sobre la operación en los puertos dominicanos

Diversos autores han identificado como problemas neurálgicos que confronta la facilitación de comercio en las Aduanas de los países los siguientes: Requisitos de documentación excesivos, Engorrosos trámites para el desaduanamiento, falta de automatización y uso insignificante de la tecnología de la información, Falta de transparencia y predictibilidad. Asimismo, la presencia de procedimientos inadecuados, especialmente falta de controles basados en auditorías y técnicas de evaluación de riesgos. De igual manera, la falta de modernización y de cooperación entre Aduanas y otras entidades del Estado.

De lo anterior se puede colegir que la eficiencia y efectividad de los procedimientos aduaneros tienen una influencia significativa sobre la competitividad económica de las naciones, en el crecimiento del comercio internacional y el desarrollo del mercado globalizado. Es por ello que la facilitación del comercio supone para las aduanas mayor transparencia y difusión

de las normas, un control Aduanero basado en un sistema eficiente de Análisis de Riesgo y la automatización de sus procedimientos (Lopez, 2011).

En lo referente a la verificación aduanera y la facilitación del comercio, es importante señalar que en materia aduanera, la verificación es la certificación por parte del empleado de aduana de la declaración realizada por el contribuyente, es decir, el importador o exportador de las mercancías. La misma se puede realizar por dos métodos que son: Verificación Intrusiva o Física de la mercancía y la Verificación No Intrusiva o Scanner (Fernando, 2011).

La verificación como proceso de las operaciones aduanales es fundamental para el objeto del cobro de los tributos, así como para facilitar los distintos procesos para cumplir con su rol de facilitación del comercio exterior. La verificación física consiste en la comprobación de lo que el contribuyente documentalmente presenta al representante de la aduana correspondiente.

Históricamente la verificación se ha convertido en la acción neurálgica del proceso desaduanización de las mercancías, ya que la misma está sujeta a diversas variables que en el tiempo se han convertido en obstáculo para un proceso ágil y moderno en beneficio de los avances para la facilitación del comercio y la competitividad de los mercados (Rodríguez, 2016).

1.6. Efectos sobre el desarrollo del comercio en los puertos

La decisión sobre facilitación del comercio contenida en el Anexo D de la Decisión de julio de 2004 fue precedida por una gran controversia originada en la Conferencia Ministerial de Singapur, de 1996. En esa ocasión, los principales países industrializados, en particular los de la Unión Europea, propusieron lanzar en la OMC negociaciones sobre inversión, política de competencia, transparencia de la contratación pública y facilitación del comercio. En la jerga de la OMC, estos cuatro nuevos asuntos se dieron en llamar “temas de Singapur” (Matus, 2016).

Numerosos países en desarrollo, sin embargo, se opusieron a ampliar el alcance de la OMC introduciendo esos nuevos temas. De hecho, rechazaron cualquier disciplina multilateral en esas áreas, y se opusieron especialmente a negociarlas en la OMC. Sentían que las negociaciones propuestas perjudicarían sus intereses, porque cualquier acuerdo multilateral en esas áreas limitaría sus opciones de desarrollo. Llevados por estas consideraciones, se opusieron de manera tajante a la iniciativa de los principales países industrializados. Un gran número de ONGs, tanto de países en desarrollo como industrializados, también opinaron que la introducción de nuevos temas en el marco de disciplinas de la OMC sería un paso atrás, y movilizaron a la opinión pública del Norte y del Sur contra la medida.

Los temas de Singapur siguieron viciando el ambiente de la OMC hasta la Conferencia Ministerial de Cancún y aun después. Finalmente, los países

industrializados comprendieron que no podrían salirse con la suya en todo. Así, en la reunión del Consejo General de julio de 2004, se acordó empezar negociaciones con miras a un acuerdo en el área de la facilitación del comercio, pero excluir los otros tres temas de la agenda de negociaciones del Programa de Trabajo de Doha.

El marco para el trabajo en el área de la facilitación del comercio está dado por el Anexo D de la decisión del 4 de julio (que en adelante se llamará “Anexo D” en este capítulo). El párrafo 1 del Anexo D prevé negociaciones que apunten a “aclarar y mejorar aspectos pertinentes de los artículos V, VIII y X del GATT de 1994, con miras a agilizar aún más el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito” (en adelante en este capítulo, los números de párrafo mencionados se referirán al Anexo D, salvo que se indique lo contrario).

La tarea, entonces, sólo está definida en términos amplios. Actualmente, el campo de negociaciones está abierto, y los temas a incluir dependerán en gran medida de las propuestas que presenten los miembros. Dado que este tema fue incluido en la agenda de negociaciones debido al insistente reclamo de los principales países industrializados, en particular la Unión Europea, es posible formarse una idea de la cobertura de las propuestas a partir de sus presentaciones y declaraciones (Cortes, 2013).

Primero, sin embargo, sería conveniente recapitular los principales contenidos de los tres artículos del GATT de 1994 aludidos en el párrafo 1. El Artículo V se refiere al libre tránsito de mercancías. La disposición que interesa a nuestros efectos es que las mercancías en tránsito por determinado país no deben ser sujetas a demoras y restricciones innecesarias, y deben estar exentas de derechos aduaneros. Sin embargo, el país de tránsito puede exigir que las mercancías ingresen en la aduana correspondiente y también formular y aplicar leyes y reglamentos aduaneros que las mercancías en tránsito deben cumplir además, el país de tránsito también puede imponer cargas por concepto de transporte, gastos administrativos o por el costo de los servicios prestados.

En el Artículo VIII, hay tres disposiciones importantes a los efectos de este estudio: (i) los derechos y cargas relacionados con importaciones y exportaciones (por ejemplo, costos aduaneros superiores al arancel) deben limitarse al costo de los servicios; (ii) se debe minimizar el peso y la complejidad de las formalidades de importación y exportación, y (iii) también se deben reducir y simplificar los requisitos de documentación para importaciones y exportaciones.

Las disposiciones pertinentes del Artículo X están en dos partes, una relacionada con la publicación y transparencia, y la otra con la administración de las leyes. Las dos normas pertinentes son: (i) las leyes, los reglamentos y las decisiones relacionadas con importaciones y exportaciones deben publicarse con prontitud, de modo que gobiernos y comerciantes puedan conocerlas, y (ii) las leyes

relacionadas con el comercio deben administrarse de manera uniforme, imparcial y razonable, y se deben prever revisiones judiciales o cuasi judiciales de las decisiones administrativas.

El terreno está listo entonces para realizar propuestas de aclaración y mejora de determinados aspectos de estas disposiciones, a criterio de los miembros. El párrafo 6 incluye una importante disposición: ...“en los casos en que no lleguen el apoyo y la asistencia requeridos (de parte de países miembros industrializados) para tal infraestructura (de aplicación), y cuando un Miembro en desarrollo o menos adelantado continúe careciendo de la capacidad necesaria, no se exigirá la aplicación”. Esto hace referencia a la necesidad de desarrollar infraestructura para la aplicación de cualquier compromiso resultante de las negociaciones. Asimismo, se requiere a los países industrializados que hagan “el máximo esfuerzo por asegurar el apoyo y la asistencia necesarios”.

El crecimiento económico es una clara prioridad para los Gobiernos, y una base primaria para alcanzar el bienestar económico de sus ciudadanos. Un aumento en participación en el comercio internacional ha sido conocido como un elemento esencial para el logro de este objetivo. Estados independientes e instituciones se han concentrado en la premisa de establecer y expandir el sistema de comercio internacional a través de la reducción de aranceles y las políticas de liberalización. Sin embargo, el creciente volumen de comercio y los consecuentes riesgos existentes son “cuellos de botella” en las cadenas de transporte y del tránsito

entre fronteras, dichos problemas deben ser resueltos con acciones que aceleren y logren un costo eficiente para llevar adelante el comercio internacional.

1.7. Perceptiva sobre la Gestión Aduanal Dominicana

Con el devenir de los tiempos, las aduanas modernas cuentan con un rol que se ha ido renovando con la incorporación de funciones relacionadas con una misión reguladora y promotora del comercio internacional. Como instrumento regulador del comercio internacional, la Aduana ejerce una indiscutible influencia, en vista de que las actividades de otras instituciones que intervienen en controles de fronteras no podrían realizarse sin la previa coordinación con las autoridades aduaneras.

Todavía en muchos países quedan algunos vestigios de las funciones aduaneras tradicionales; pero es evidente que las aduanas de hoy han asumido nuevos roles que se han generado como consecuencia del proceso de globalización de las economías.

Es un hecho que las aduanas no solamente ejercen sus actividades en puertos, aeropuertos y zonas de frontera, sino también en otros puntos del territorio nacional, garantizando su presencia cada vez más próxima a los importadores y exportadores, acompañando la tendencia internacional para el transporte puerta a puerta. La creciente utilización de regímenes aduaneros especiales como

instrumento de política económica y de fomento al comercio, también han motorizado los cambios hacia un nuevo concepto de aduana.

Las aduanas modernas se orientan siempre en dirección al futuro y hacia una actuación en conformidad con las demás aduanas, en los procesos de simplificación y armonización de los regímenes aduaneros. Estos procesos se desarrollan no solamente como condición de los esfuerzos de integración económica, sino que también se han desarrollado como exigencia de organismos internacionales que tienen como objetivo promover y facilitar el crecimiento del intercambio internacional de mercancías

En la estructura organizacional de esta institución, el nivel normativo más alto lo desempeña el Consejo de Dirección que depende del Consejo Superior de la Administración Tributaria y el nivel ejecutivo máximo lo ostenta el Director General de Aduanas.

El Consejo de Dirección está integrado por el Director General y cuatro (4) Subdirectores de Aduanas.

En función de su localización en el territorio nacional, existen aduanas marítimas, aeroportuarias y terrestres. Las aduanas marítimas están ubicadas en los puertos de Santo Domingo, Haina Oriental, Haina Occidental, Boca Chica, San Pedro de Macorís, La Romana, Puerto Plata, Azua, Barahona, Cabo Rojo, Manzanillo, Samaná, Sánchez y Pedernales.

Las aduanas aeroportuarias operan en Santiago, Puerto Plata, Punta Cana, Barahona, La Romana, El Higüero, Samaná y en Punta Caucedo de Santo Domingo (AILA). Tenemos aduanas terrestres en las provincias de Elías Piña, Dajabón, Jimaní y Pedernales.

1.7.1. Operación Aduanal

Por medio del establecimiento sobre el acuerdo que rige cada una de las disposiciones que son vinculadas sobre regir un mejor liderazgo sobre la determinación de aspectos que son relacionados con regir un marco de actividad que cumpla con disponer de una seguridad que sea basada sobre cada una de las jurisdicciones, administración y control aduanal rige un módulo en el marco de actividad que es orientado en permitir una mayor internación sobre los puertos como son:

- a) **Gestión Aduanas I:** Son Haina Oriental, Haina Occidental, Puerto Multimodal Caucedo y Aeropuerto Internacional de Las Américas.
- b) **Gestión Aduanas II:** Incluye a Boca Chica, San Pedro de Macorís, La Romana, Punta Cana, Aduana Marítima de Puerto Plata, Aeropuerto Internacional Cibao y Puerto de Santo Domingo.
- c) **Gestión de Aduanas III:** Son Barahona, El Higüero, Azua, Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón, Aeropuerto Internacional de Samaná (El Catey), Dajabón, Jimaní, Manzanillo, Pedernales, Elías Piña y Arroyo Barril.

1.8. Cualidades de la provincia de Barahona

La provincia de Barahona ha generado un impacto positivo sobre el fomento de un sector comercial en el cual ha atribuido una serie de cambios que han sido acorde a cada una de las necesidades del sector comercial, dado que el incremento de la provincia ha sido un escenario que ha contribuido de forma directa sobre disponer de una serie de cambios que son acordes a las necesidades del mercado y que ha brindado una rentabilidad nacional sobre la comercialización de productos y servicios.

De acuerdo con cada una de las características funcionales sobre las atribuciones que son relativas sobre el funcionamiento de la provincia se puede señalar que:

- Creación de nuevos productos turísticos (de naturaleza, senderismo).
- Barahona es una provincia altamente planificada, se ha conseguido la puesta en marcha de todos los planes existentes y el fortalecimiento de la gestión estratégica del territorio.
- Se ha formado y profesionalizado al 60% o 70% de los hombres jóvenes y mujeres en edad productiva de la provincia. 37 Se ha logrado la transformación de los productos de la región (agroindustria, minería y sector pecuario).
- Se cuenta con universidades y escuelas técnicas alineadas a las necesidades de los sectores productivos.

- Barahona es hoy en día una provincia que vive en equilibrio con su naturaleza y ha logrado un significativo desarrollo social que se expresa a través de una clase media consolidada en cantidad y calidad; producto de haber gestionado sus potencialidades agrícolas, mineras y turísticas entre otros sectores de importancia, que han convertido a esta provincia en un modelo de desarrollo integral.
- Barahona ha entrado a la era de la información y la sociedad del conocimiento, lo cual le permite contar con alta tecnología para el desarrollo de sus sectores estratégicos (agropecuario agroindustrial, minería, servicios logísticos, servicios de salud, turísticos), que le permite ser autosuficiente, para atender el crecimiento del turismo y de la población activa.
- El posicionamiento de la marca Barahona como el mejor productor de café del país. 33 Se ha logrado unificar los proyectos económicos, sociales y políticos con los de nuestra región Enriquillo.
- Ser una provincia con menor tasa de desempleo producto del emprendimiento local e inversiones de empresas que transformen los productos locales.
- Barahona es una provincia desarrollada con sectores económicos competitivos y con buena calidad de vida de sus ciudadanos, considerando la inclusión social y el desarrollo humano.

CAPÍTULO 2: ANÁLISIS DE LA ECONOMÍA DOMINICANA



Capítulo 2: Análisis de la economía Dominicana

2.1. Mercado Dominicano

El análisis de la descripción sobre el flujo comercial que envuelve el mercado dominicano ocupando la novena económica de América Latina, debido a la evolución económica que ha obtenido en la expansión de productos dominicanos a otros mercados, lo que ha favorecido los sectores turismo y de agricultura, apoyando que para el 2012 la economía dominicana obtuvo un aporte de un 64% en el PIB (OECD, 2016).

El mercado dominicano cuenta con un apoyo del comercio exterior y las negociaciones con diversos mercados, lo que implica que la económica dominicana depende de las exportaciones que representa un 25% del producto interno bruto, pero con el déficit que proyecta la balanza comercial dominicana con un saldo de un 10,21%, ya que constituye una estancación de la balanza en referencia con años anteriores.

El aumento de las exportaciones dominicanas se debe a la demanda mundial de cacao y sus derivados, pero también otros productos son de mucha incidencia en el comercio exterior, con crecimientos sostenidos a lo largo del tiempo junto con los plátanos. Entre las manufacturas se consolidan tras el textil los materiales médicos desechables, material eléctrico y tabaco.

República Dominicana cuenta con una fuerte exportación de diversos productos a países de la Unión Europea, por lo que se ha registrado como un factor positivo el desarrollo de afianzar las relaciones con este mercado. El valor en euros de entre el mercado dominicano y la Unión Europea ha crecido lentamente, porque el saldo es considerado favorable para la unión europea a raíz de la entrada de los productos que insertan en el mercado europeo.

“La República Dominicana se consolidó se proyecta como un fuerte país exportador en la región del Caribe en la captación de IED en el periodo del 2011 con un total de US\$2,371.1 millones, representando el 53.3% de la región. La inversión extranjera creció en el Caribe en un 20% en comparación con el 2010. En relación con los Estados Unidos, con un 18% del total, seguido por España (14%), América Latina y el Caribe (9%) y Japón (8%)” (IED, 2011).

República Dominicana cuenta con un sector de telecomunicación muy desarrollada, ya que establece sistemas adecuados en los canales de información. La presencia de la IED en el periodo del 2010-2016 aumento de una forma creciente con un saldo de un 3.3% con un monto de 4.878 millones de dólares considerándose el 49% de la IED, seguido de Jamaica con un 16%. Sin embargo, la tendencia de crecimiento de un 9.2% en el 2016 conto con un 2.407 millones de dólares sobre el valor de la economía nacional (Oviedo, 2018).

Dentro de los ingresos registrados en la inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe durante los periodos del 2014 al 2016, donde la IED logro un incremento de más 3,000 millones de dólares en el 2012 con relación a las entradas logradas con 2,000 millones de dólares en el 2013 y una alza de un 11% en el 2014.

Tabla No.1

Ingresos de inversión extranjera directa en República Dominicana e Período 2015 - 2017

(En millones de dólares).

Años	2015	2016	2017
por componentes			
Aportes de capital	778	972	967
Prestamos entre compañías	11	40	121
Reinversión de utilidades	1,420	1,192	1,319
Por sector de destino			
Recursos naturales	-39	6	418
Manufacturas	368	368	320
Servicios	1.640	1,831	1,669

Fuente: Banco Central de la República Dominicana (BCRD) Estadísticas conforme al Sexto Manual de Balanza de Pagos del FM.

Por medio de analizar los diversos comportamientos que se han registrado con los principales agentes de IED hacia República Dominicana, Canadá y Estados Unidos obtuvieron dos saldos de -20%, 15% en el 2017, con un inversión en Estados Unidos que se redujo a un 12%. Asimismo, la IED aumento un 17% originada desde la Unión Europea con España como principal agente de inversión con un 12%, en cuanto América Latina y el Caribe resaltaron con inversiones desde un 5% (USAID, 2010).

Los flujos de la IED en el mercado internacional se relaciona con los componentes de capital, la reinversión de utilidades y los préstamos entre compañías, donde los prestamos fue el principal agente de la caída de la IED en el 2017 en la reinversión de utilidades incremento un 13% sobre los tres años de la caída. Sin embargo, la caída de los préstamos fue marcada por Brasil en la devolución de los préstamos por empresas brasileñas (CEPAL, 2018).

2.2. Políticas de promoción de la Inversión Extranjera Directa en los puertos dominicanos

Los volúmenes de IED registradas en el caribe con relación a la mayoría de los países de la región bajo los términos relativos sobre el tamaño y las diversas inversiones ejercidas por parte del caribe. el nivel de entradas de la IED en el caribe obtuvieron un saldo alto en cuestión de las demás regiones, siendo una de las razones en que el Caribe alcanzo atraer gran cantidad de IED en las políticas de promoción de la IED.

La IED alcanzó un efecto positivo sobre el análisis de los costos y beneficios en la búsqueda de políticas de promoción y en la metodología adaptada ante el impacto de la inversión aplicada en el Caribe. Asimismo, el primer paso consiste en elegir las políticas adecuadas para alcanzar el empleo del capital en el incremento del nivel tecnológico y económico.

Las políticas de la IED se formulan en relación con los tipos de políticas enfocados en aumentar el nivel o la cantidad de la IED en relación al acuerdo que se establece en ambas partes. Sin embargo, las políticas de promoción de la IED pueden contener una serie de medidas que se pueden enfocar en:

- Políticas centradas en mejorar el entorno comercial, donde beneficien a los productores nacionales y a los extranjeros.
- Políticas centradas en eliminar o reducir los obstáculos y barreras que puedan afectar a los inversionistas, ya que puede tener una repercusión en las políticas migratorias sobre los proveedores nacionales o extranjeros.
- La promoción activa de las inversiones centrada en resolver situaciones con inversionistas extranjeros o nacionales.
- Políticas que se aplican en estimular la IED sobre exenciones tributarias o los tipos de derecho de importación o exportación.

2.2. Proceso de exportación e Importación en el mercado dominicano

El exportador antes de realizar el envío de la mercancía debe de saber que necesidades va a cubrir y que su plan de oferta contenga las características suficientes para satisfacer la demanda de exportación o importación. Sin embargo, el intercambio comercial con países desarrollados ejerce una comunicación y desenvolvimiento diferente en el mercado, con una fuerza competitiva que aumenta los volúmenes de exportar y analizar cuál sería la cantidad exportada y que se deba cubrir.

Pasos para realizar una Exportación desde República Dominicana

1. Realizar una reservación en la naviera para las unidades a exportar
2. El exportador realiza el retiro del contenedor y el chasis
3. Llenado del contenedor con la mercancía a exportar
4. Verificación e inspección del contenedor compuesta de una comisión integrada por la DGA, DNCD y en caso requerido inspectores de sanidad animal y vegetal.
5. Exportador debe tramitar los documentos y certificados necesarios en origen, dependiendo de los acuerdos a destino
6. Embarcar la mercancía
7. El exportador recibe el pago

La posición del comprador en el proceso de importación mediante el intercambio comercial hace referencia a verificar las condiciones que se muestran en la factura y que este anexo con una nota de pedido donde se aprueba la oferta. Luego, se establece la forma de pago que es un punto que el exportador debe corresponder al envío sobre toda la información del embarque hacia el importado, en este caso una de las formas más usadas en el intercambio comercial es la cuenta abierta.

Los mecanismos de transporte son el canal o la vía que se establece la entrega del producto y que el más adecuado para transportar el aloe vera es por vía marítima, que es la más destacada y viable para el intercambio comercial. Por eso, es que cada exportador en su papel de verificar que todos los expedientes estén correctamente, como el certificado de origen, ya que este mercado no es nuevo para el país y se debe de establecer todo el proceso correctamente desde el inicio hasta el final.

Desde que el producto es trasladado al mercado se presenta la documentación a la entidad bancaria y se realiza el cobro de la misma, adicionalmente, después de la entrega de que la mercancía entra al país, se procede con el sistema de distribución.

Los procesos mediante el intercambio comercial hacia la importación que deben de tener en cuenta para la importación de la mercancía es:

- **Factura:** se debe de tener dos facturas que estén firmadas por el transportista y que debe adicionarse del envío con el número de licencia.
- **Licencia de importación:** la importación de mercancía desde Alemania está sujeta bajo la declaración, que es un procedimiento para la importación de mercancías comprendidas en las restricciones.
- **El formulario DUA:** este es un formulario que se utiliza en las aduanas para la salida del producto.
- **Certificado de origen:** este es un documento que facilita al cliente las preferencias arancelarias que se otorga al producto.
- **Certificado de circulación:** son para las mercancías que tienen origen en países europeos.

2.3. Impuesto sobre el valor añadido

Estos son los impuestos que se añaden sobre el proceso de exportación .se analiza los aspectos sobre el valor añadido en los distintos tipos de impuestos que se aplican a los bienes y servicios.

17% General: en la venta e importación de todas las mercancías no incluidas en el tipo reducido.

13% Reducido: venta e importación de bienes de primera necesidad alimentos básicos, agua, gas natural, gas metano, carbón, libros, revistas y periódicos, productos farmacéuticos.

0%: Bienes importados por empresas de capital extranjero que vayan a ser destinados a un proyecto de inversión aprobado por el gobierno del emirato y que suponga una transferencia tecnológica. Productos importados por ayuda económica por parte del gobierno.

**CAPITULO III: ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD SOBRE EL
DESARROLLO COMERCIAL DEL PUERTO DE
BARAHONA**



Capítulo III: Análisis de Factibilidad sobre el desarrollo comercial del puerto de Barahona

3.1. Diseño de la investigación

3.1.1. Diseño

El diseño de la investigación establece con incluir la aplicación no experimental sobre el enfoque en el cual se ha determinado una serie de aspectos que son relativos sobre brindar un mejor grado de cumplir con las variables sobre la manipulación sobre los elementos destinados en cuestión de evidenciar un grado de efectividad sobre la determinación de servicios que son referente sobre los puertos del país.

3.1.2. Enfoque

El enfoque cuenta con basarse en el aspecto cualitativo en relación de cumplir con una determinación de las características que son referentes sobre la manera en que se establecen cada uno de los productos y servicios a través de los puertos del país en cumplimiento con velar que mejoren el rendimiento sobre el establecimiento de aspectos eficientes, donde también tendrá un enfoque cualitativo en determinar cada uno de los elementos que son asociados sobre las cualidades de los productos y servicios entregados.

3.1.3. Secuencia

A través de la secuencia del tema permite un masivo rendimiento sobre el cumplimiento de los objetivos generales y específicos en referencia de favorecer cada uno de los aspectos concernientes sobre el proceso de atribuir un masivo rendimiento sobre el comportamiento de los inversionistas y clientes que intervienen sobre la identificación de mejores patrones de conducta.

3.2. Metodología

3.2.1. Tipo de investigación

El tipo de investigación usado dentro de la investigación será el tipo descriptivo y de campo, lo cual permite contar con la obtención de información adecuada en favor del otorgamiento de cada uno de los datos sobre la determinación de los elementos que serán necesarios para el análisis que cumpla con evaluar el puerto de Barahona en referencia de un mejor cumplimiento sobre el desarrollo económico.

La investigación será descriptiva porque permite indagar sobre la manifestación del fenómeno en el cual integre la caracterización de los datos acerca de la manifestación del tema en conceptualizar cada uno de los elementos que intervienen sobre el mismo, lo cual cuente con una recolección de datos sobre la forma en la cual mejore el desarrollo económico de Barahona. Sin embargo, el tipo de investigación genera la información concerniente para otorgar los cuestionamientos necesarios para determinar una evaluación eficiente.

También el tipo de investigación de campo hace referencia en dirigirse al lugar de los hechos, donde permite evaluar y conocer cada una de las razones por las cuales actúa el fenómeno, generando un valor agregado en respuesta de observar cómo se desarrolló el mismo y proporcionando los datos puntuales en la ejecución de las operaciones existentes. Sin embargo, la actuación del estudio de campo genera los datos adecuados para responder de forma directa con el análisis de factibilidad.

3.2.2. Métodos de la investigación

A través de los métodos en la comprensión de información sobre el análisis integra el enfoque inductivo, análisis y sintético, ya que contribuye en hacer relación sobre la manipulación de los datos en cuestión de captar elementos puntuales sobre el manejo del fenómeno en responder al análisis de factibilidad.

El método inductivo permite proponer aspectos generales que se apoyen del comportamiento del fenómeno en relación a dirigir de lo particular a lo general, donde pretende hacer referencia de los efectos hasta las causas que dan origen al fenómeno.

El método de análisis cuenta con una descomposición de cada uno de los datos referidos sobre la manifestación de fenómeno en el cual permite hacer énfasis en la creación de valor ante la separación de cada uno de los aspectos que inciden

en otorgar valor sobre el estudio en cuestión de obtener datos que contribuyan en cercanía con el tema.

El método sintético genera el estudio sobre el grado de conocimiento en el cual promueve alternativas que corresponden en hacer referencia al estudio del fenómeno sobre cada uno de los datos obtenidos con el fin de resumir y simplificar la información por medio de llegar a los puntos clave que generan respuestas concretas acerca del tema.

3.2.3. Técnicas de investigación

Dentro de las técnicas de investigación usadas se aplican la recopilación documental, la entrevista y la encuesta, ya que son aspectos que generan el grado de obtención de información adecuada ante la generación de valor a través de la investigación en el cual promueve captar información puntual acerca sobre el desarrollo de la investigación.

A través de la recopilación documental se obtiene la recolección de información sobre los datos que pueden ser a través de documentos escritos y no escritos, susceptibles de ser usados. La recopilación documental permite acudir a diversas fuentes idóneas, donde sirven de forma sistemática para adquirir datos de fuentes bibliográficas, donde la información proporcionada sirve para llegar a resultados puntuales dentro lo que se busca en la investigación.

La entrevista es una alternativa que favorece el cumplimiento del fenómeno a investigar, lo cual cumple con determinar una serie de preguntas conforme al punto en tratar, lo cual permite una intervención cara a cara con la otra persona. Sin embargo, la entrevista aporta una técnica esencial en la obtención de datos que son relacionados en captar el mayor número de preguntas hacia encontrar las alternativas que mejoren el tema dado

La encuesta es una herramienta que se apoya del uso del cuestionario, donde registra una serie de preguntas estructuradas conforme al tema de estudio, donde cuenta con proporcionar el mayor número de información sobre el comportamiento y los diversos eventos que son registrados en la organización, lo cual se establece de forma parcial a cada agente y es un medio que permite acudir a diversas informaciones.

3.3. Población

La investigación establece un marco poblacional sobre el segmento de la población que atribuye con la finalidad en obtener datos concretos y acertados acerca del desarrollo económico en el puerto de Barahona, donde será medio basados a diversos estudiantes sobre el área de negocios internacionales de la Universidad Apec, dado que la población es de 40 personas.

3.3.1. Muestra

La muestra de la investigación establece una captación que incluye una población sobre la cantidad de personas seleccionadas de manera aleatoria.

3.3.2. Tamaño de la muestra

De acuerdo con el cálculo del tamaño de la muestra y su margen de error se determina una muestra de 120 personas para una población de 40 estudiantes, ya que registra un margen de error máximo del 5.5 %, debido que la población total de 40 y su margen de error de 5.5 %, dado que la muestra mínima contara con ser de 40 personas.

$$n = \frac{N \times Z_a^2 \times p \times q}{d^2 \times (N-1) + Z_a^2 \times p \times q}$$

Fórmula aplicada

Fuente: <http://www.gruporadar.com.uy>

3.4. Presentación y análisis de los resultados

De acuerdo con la aplicación del cuestionario que ha sido aplicado al segmento de estudiantes de la universidad Apec se asume que:

Pregunta 1

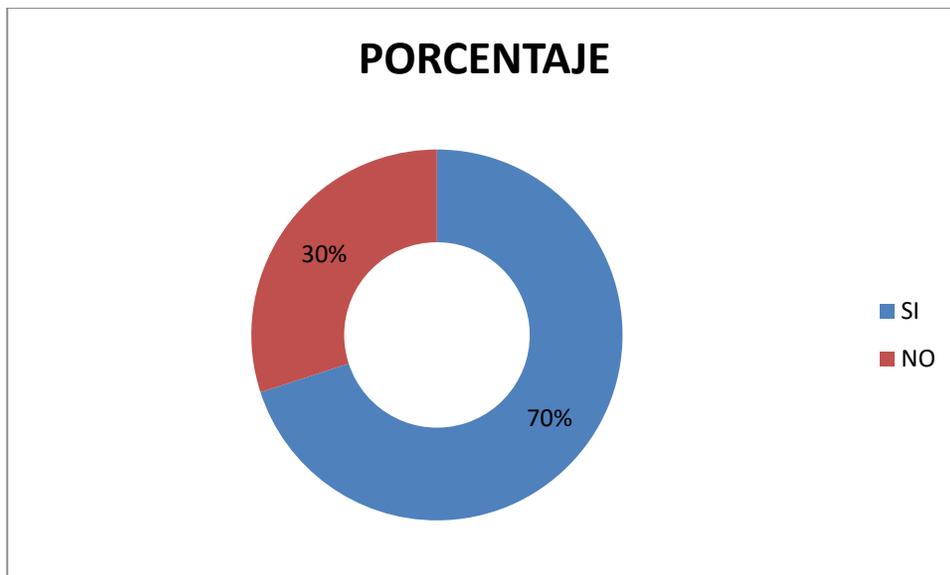
¿El Puerto de Barahona ha contribuido con el rol en el desarrollo y facilitación del Comercio Exterior Dominicano?

Base Legal: 40 Encuestados

Fuente: Encuesta Realizada a estudiantes de Apec

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	28	70%
NO	12	30%
TOTAL	40	100%

Gráfico 1



Análisis:

De un total de 40 encuestados 28 dijeron que el puerto contribuye con su rol en el desarrollo y facilitación del comercio exterior y 12 dijeron que no.

Pregunta 2

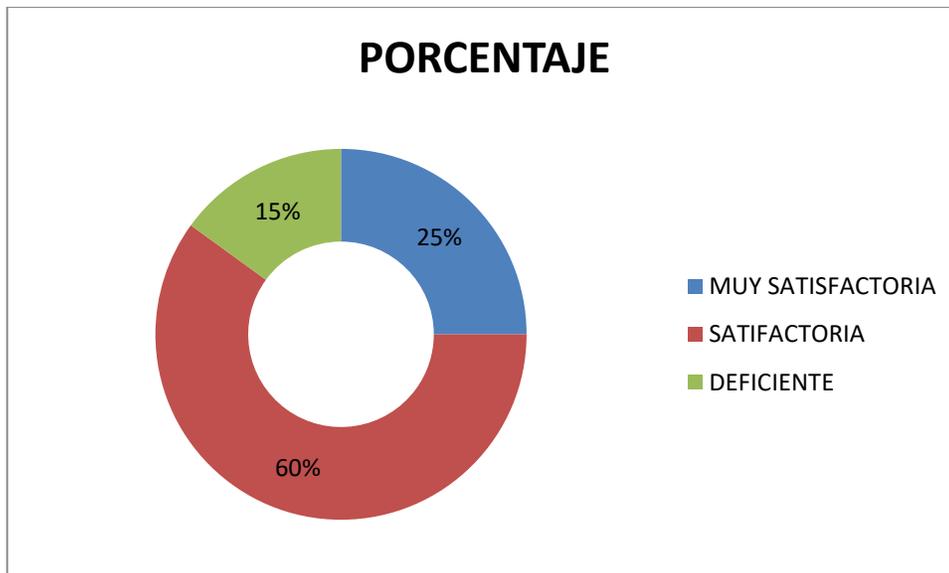
¿Considera usted que el Puerto de Barahona ha mantenido un ritmo constante de cambio para ajustarse a las exigencias del comercio exterior?

Base Legal: 40 Encuestados

Fuente: Encuesta Realizada a estudiantes de Apec

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY SATISFACTORIA	10	25%
SATISFACTORIA	24	60%
DEFICIENTE	6	15%
TOTAL	40	100%

Gráfico 2



Análisis:

De 40 personas encuesta 10 contestaron muy Satisfactoria, 24 Satisfactoria y 7 Deficiente, que el Puerto de Barahona ha mantenido un ritmo constante de cambio para ajustarse a las exigencias del comercio Exterior.

Pregunta 3

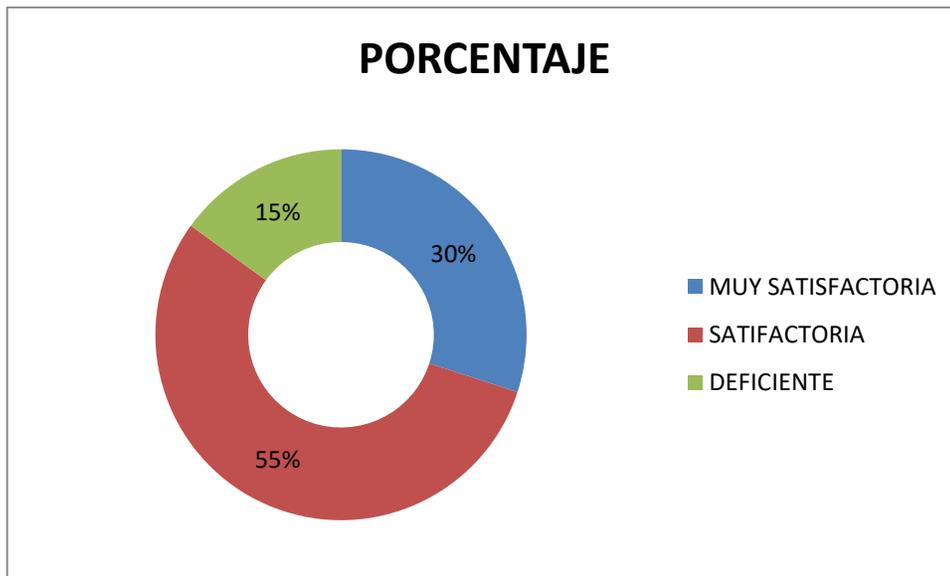
¿Cuál es su parecer sobre el Despacho de las Mercancías en el Puerto?

Base Legal: 40 Encuestados

Fuente: Encuesta Realizada a estudiantes de Apec

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY SATISFACTORIA	12	30%
SATISFACTORIA	22	55%
DEFICIENTE	6	15%
TOTAL	40	100%

Gráfico 3



Análisis:

En cuanto al despacho de las mercancías en el Puerto, de 40 personas encuestada 12 contestaron que era Muy Satisfactorio, 22 dijeron que es Satisfactorio y 6 contestaron que es Deficiente.

Pregunta 4

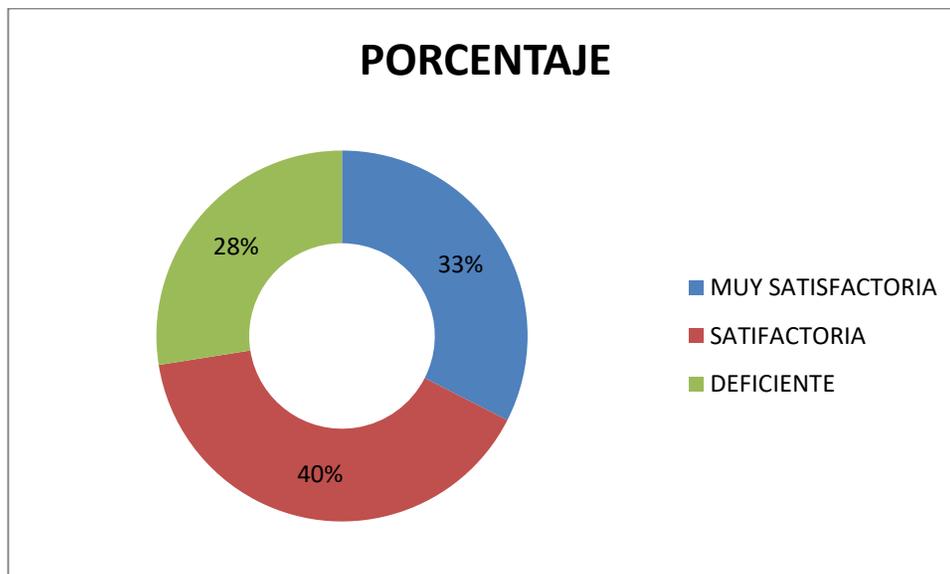
¿Cómo es la agilización de las operaciones Aduanales en el Puerto de Barahona?

Base Lega: 40 Encuestados

Fuente: Encuesta Realizada a estudiantes de Apec

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY SATISFACTORIA	13	33%
SATISFACTORIA	16	40%
DEFICIENTE	11	28%
TOTAL	40	100%

Gráfico 4



Análisis:

Con relación a la agilización de las operaciones aduanales en el puerto, 13 constataron que estaban Muy Satisfechos, 16 que estaban Satisfechos, y, 11 contestaron que era Deficiente, para un total de 40 encuestados.

Pregunta 5

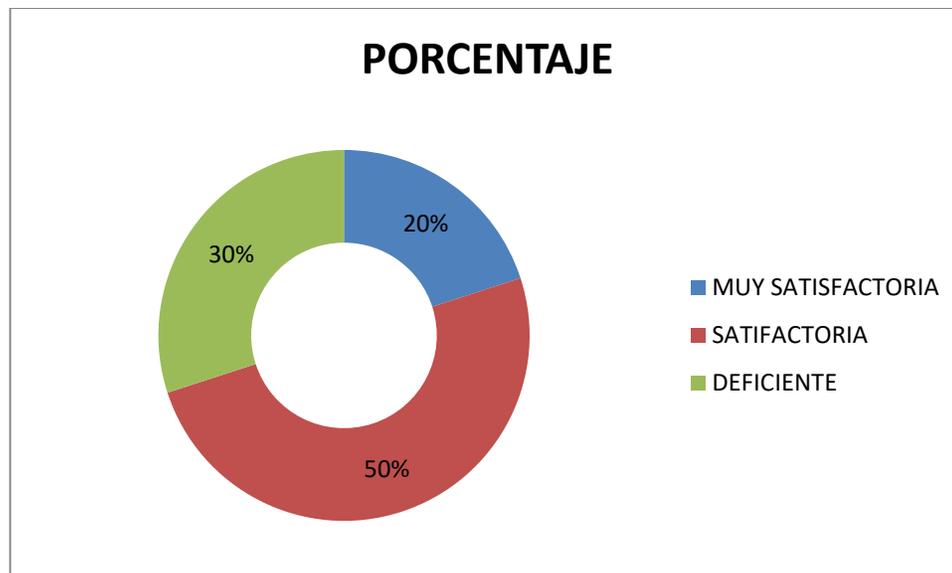
¿Cómo son los procesos utilizados para el desempeño de las actividades en el Puerto de Barahona?

Base Legal: 40 Encuestados

Fuente: Encuesta Realizada a estudiantes de Apec

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY SATISFACTORIA	8	20%
SATISFACTORIA	20	50%
DEFICIENTE	12	30%
TOTAL	40	100%

Gráfico 5



Análisis:

De los 40 encuestados 8 estuvieron de acuerdo y contestaron que se sentían Muy Satisfecho, 20 Satisfecho y 12 Deficiente, en cuanto a los procesos utilizados para el desempeño de las actividades en el Puerto.

Pregunta 6

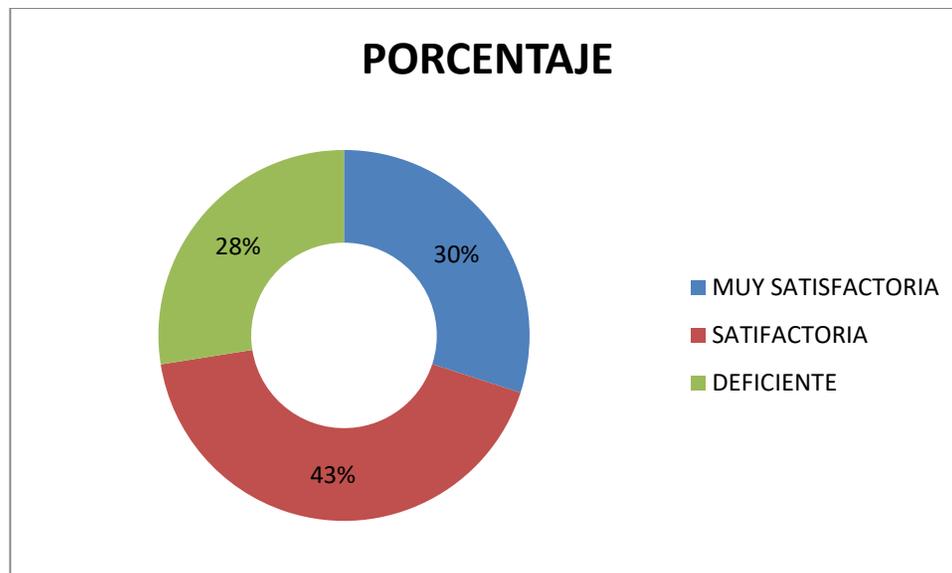
¿Cuál es su opinión sobre las instalaciones en el Puerto de Barahona para la facilitación del Comercio Exterior?

Base Legal: 40 Encuestados

Fuente: Encuesta Realizada a estudiantes de Apec

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY SATISFACTORIA	12	30%
SATISFACTORIA	17	43%
DEFICIENTE	11	28%
TOTAL	40	100%

Gráfico 6



Análisis:

Con relación a las instalaciones del Puerto para la Facilitación del Comercio, 12 de las opiniones recogidas fueron Muy satisfactoria, 17 Satisfactoria y 11 Deficiente.

Pregunta 7

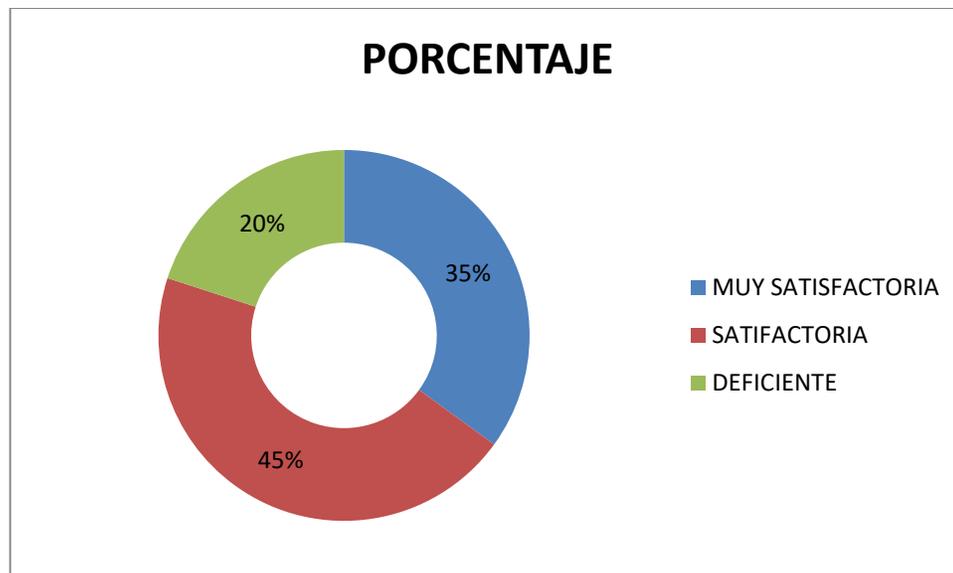
¿Considera usted que en el Puerto de Barahona favorece el cumplimiento de las Operaciones Aduanales para los Acuerdos Internacionales?

Base Legal: 40 Encuestados

Fuente: Encuesta Realizada a estudiantes de Apec

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY SATISFACTORIA	14	35%
SATISFACTORIA	18	45%
DEFICIENTE	8	20%
TOTAL	40	100%

Gráfico 7



Análisis:

Con relación a que si el Puerto favorece el cumplimiento de las operaciones aduanales para los acuerdos internacionales de un total de 40 encuestados 14 se siente Muy satisfecho, 18 Satisfecho y 8 consideran que es Deficiente.

Pregunta 8

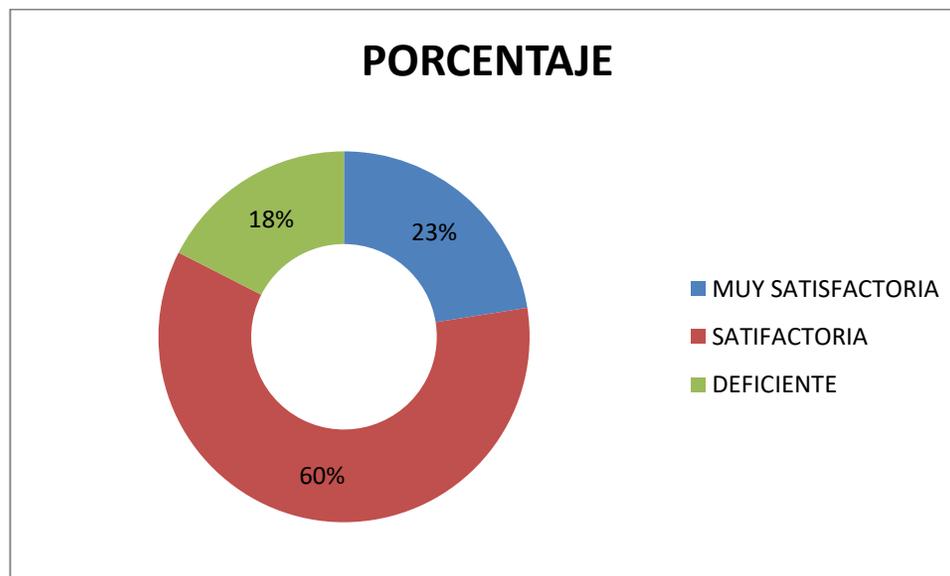
¿Cuál es su parecer sobre la capacidad y desenvolvimiento de los Recursos Humanos de los distintos organismos que operan en el Puerto a favor de la facilitación del Comercio.

Base Legal: 40 Encuestados

Fuente: Encuesta Realizada a estudiantes de Apec

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY SATISFACTORIA	9	23%
SATISFACTORIA	24	60%
DEFICIENTE	7	18%
TOTAL	40	100%

Gráfico 8



Análisis:

De los 40 encuestados han establecido en cuanto a la capacidad y desenvolvimiento de los Recursos Humanos de los distintos Organismo que Operan en el Puerto a favor de la Facilitación del Comercio, 9 dicen sentirse Muy satisfecho, 24 Satisfecho y 7 Deficiente.

Pregunta 9

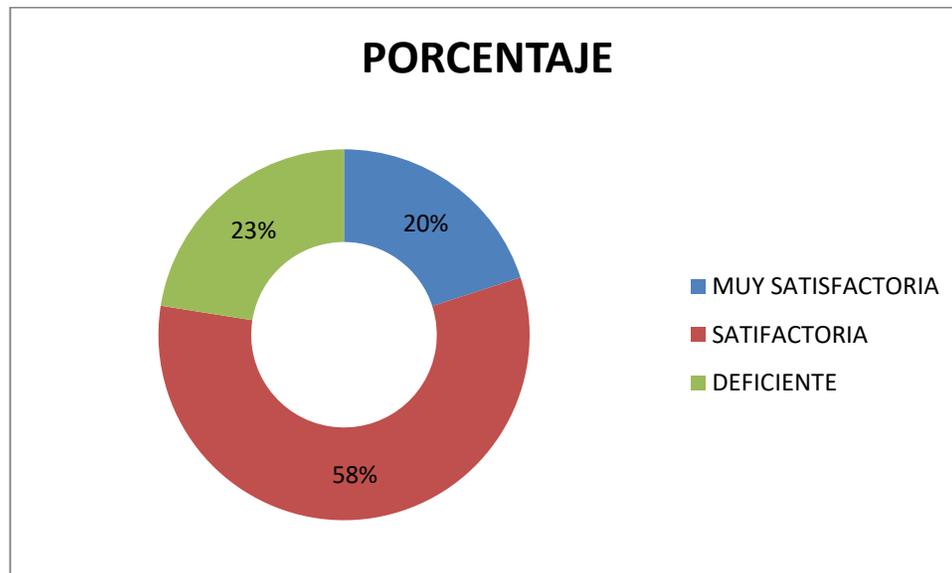
¿Cómo considera usted los procesos llevados a cabo en el Puerto de Barahona para la agilización de las operaciones?.

Base Legal: 40 Encuestados

Fuente: Encuesta Realizada a estudiantes de Apec

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MUY SATISFACTORIA	8	20%
SATISFACTORIA	23	58%
DEFICIENTE	9	23%
TOTAL	40	100%

Gráfico 9



Análisis:

De los 40 encuestados al preguntarle cuál es su parecer sobre los procesos llevados a cabo en el Puerto de Barahona para la agilización de las operaciones 8 constataron Sentirse Muy Satisfecho, 23 Satisfecho y 9 Deficiente.

Pregunta 10

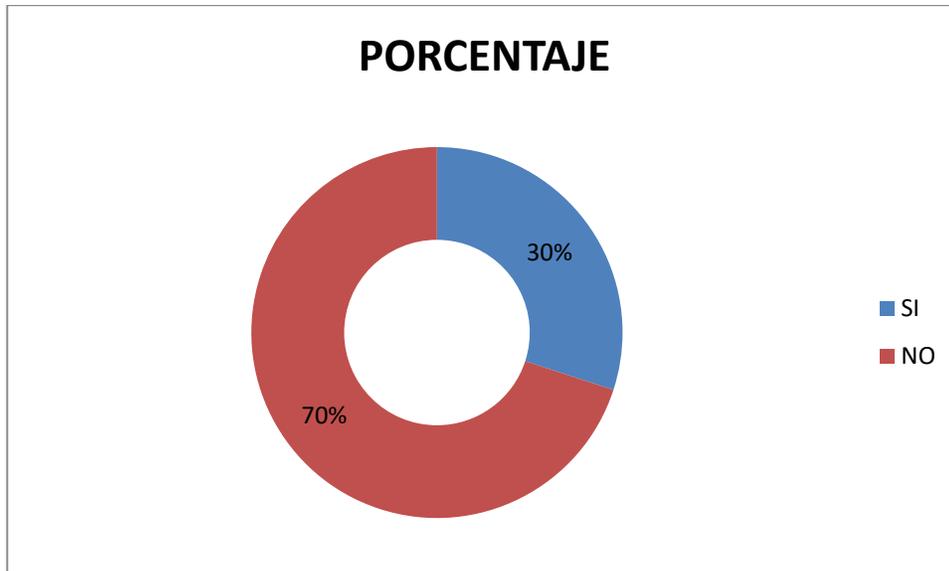
¿Considera usted que el Puerto de Barahona es el más moderno del país?

Base Legal: 40 Encuetados

Fuente: Encuesta Realizada a estudiantes de Apec

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	12	30%
NO	28	70%
TOTAL	40	100%

Gráfico 10



Análisis:

Con relación a que si el Puerto de Barahona es el más Moderno del País, de los 40 encuestados su mayoría considera que no.

Pregunta 11

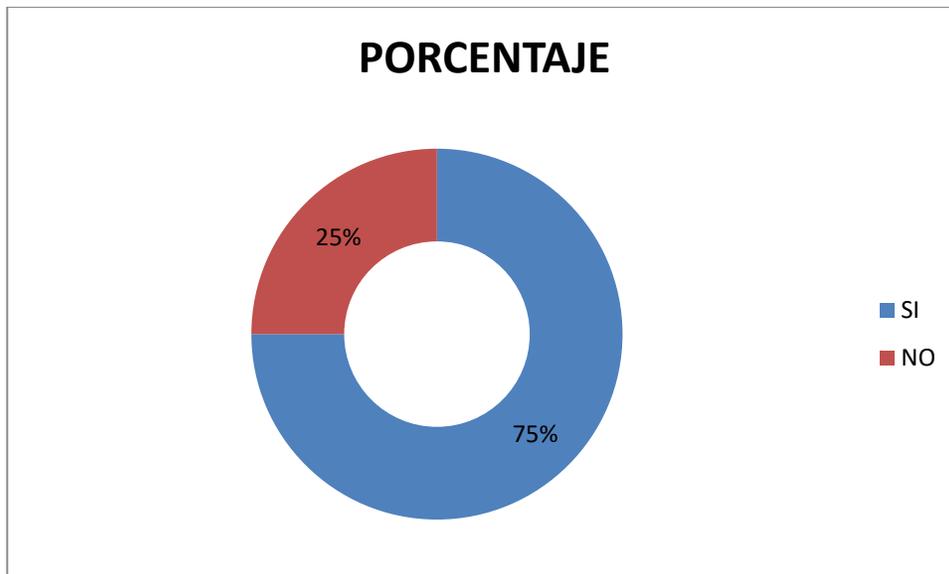
¿A su parecer la entrada en acción del Puerto de Barahona ha contribuido a la agilización y facilitación de las operaciones aduanales?

Base Legal: 40 Encuestados

Fuente: Encuesta Realizada a estudiantes de Apec

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	30	75%
NO	10	25%
TOTAL	40	100%

Gráfico 11



Análisis:

De los 40 encuestados al ser cuestionado sobre si el Puerto de Barahona ha contribuido a la agilización y facilitación de las operaciones aduanales 30 consideraron que si y 10 consideran que no.

Pregunta 12

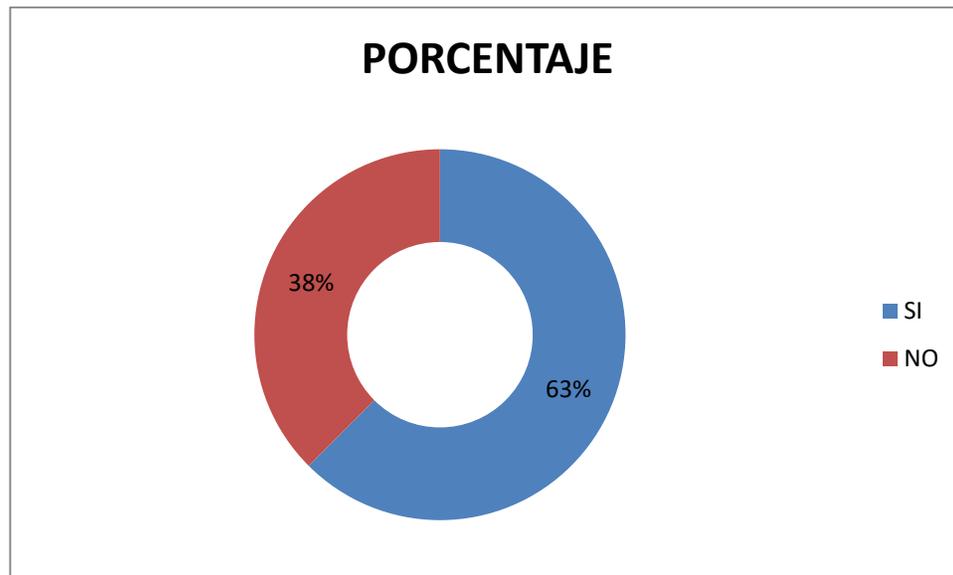
¿Considera usted que el Puerto de Barahona es el preferido por los importadores y exportadores para las operaciones del comercio exterior dominicano?

Base Legal: 40 Encuetados

Fuente: Encuesta Realizada a estudiantes de Apec

ALTERNATIVAS	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	25	63%
NO	15	38%
TOTAL	40	100%

Gráfico 12



Análisis:

De acuerdo con el número de encuestados si el Puerto de Barahona es el preferido por los Importadores y Exportadores, 25 contestaron que si y 15 no estuvieron de acuerdo y dicen que no.

3.5. Análisis de Factibilidad sobre el desarrollo comercial del puerto de Barahona

Este puerto se ha realizado con el propósito de rescatar la economía de nuestro país y estimular el crecimiento del turismo y el sector comercial del suroeste de la nuestra bella República Dominicana, es por esta razón que nuestro nuevo presidente inauguró este puerto.

Este puerto, permite el acceso de barcos o embarcaciones de 40,000.00 toneladas, que tendrán relación con los más importantes destinos de la República Dominicana, Estados Unidos y toda Centroamérica.

Nuestro presidente de la republica Luis Abinader, hizo mucho énfasis en los impulsos que viene realizando el estado para transformar la República Dominicana en un lugar logístico, y que de esto nace también la necesidad de fabricar una cadena de puertos globalizados y que sean avanzados a la nueva economía.

El restablecimiento del puerto de Barahona simboliza una infraestructura que ayudara el atraque de barcos, buques, navíos, de contenedores y la embarcación de mercancía minerales, que lo transformaran en uno de los puestos más importantes y flujo de liquidez de nuestro país y estimulara el crecimiento del turismo y el desarrollo comercial de Barahona.

Para la edificación de puerto marítimo se presencié un incremento en el fondo del canal de acceso y la zona de evolución del puerto, aumentándolo a once metros, también se agrandaron las zonas de amarres de los navíos, se implementaron nuevos pilotes metálicos y pasillos de acceso que afianzaran la resistencia de la infraestructura.

Es importante, tener en cuenta que el 90% de las actividades comercial se congregan mediante navíos, por eso esta innovadora obra explora renovar la economía de Barahona y auxiliar al origen de nuevos empleos pertenecientes a este sector.

Este gran porcentaje empleado en el método marítimo referente al tráfico internacional está ligado con la cavidad que tienen los navíos de trasladar altas cantidades de mercancías y con las economías de series que reducen la movilización de las mercancías referente a los cambios comerciales.

Por otra parte, se acentúa el privilegio de la colocación geográfica del territorio de la República Dominicana, ya que el método de puertos presencia ubicaciones estratégicas que se desplazan de extremo a extremo, en un trayecto de embarcaciones que se localizan desde Santo Domingo, Manzanillo, La Romana, Boca Chica, Samaná, Pedernales, San Pedro de Macorís o desde este puerto Barahona, entre otros.

La nueva administración del presidente Luis Abinader, es un buen ejemplo de lo se llama líder, para dar origen a una atmósfera de socios empresariales ya sean públicos privados, que no solo da origen a trabajos locales y ajustan la economía local hoy en día, sino que también fabrican instalaciones a largo plazos que impulsan el crecimiento de la economía por largos tiempos.

Como parte de su refuerzo institucional, la Autoridad Portaria Dominicana, hizo varios acondicionamientos a sus oficinas en Barahona que ayudan a implementar una eficiente gestión administrativa y de servicios.

La gestión aduanera dentro del mercado dominicano cumple en las gestiones de los puertos con una serie de aspectos que son ligados en:

- ✓ Ley General de Aduanas, ley 3489
- ✓ Ley que otorga personalidad jurídica a la Dirección General de Aduanas DGA, ley 226-06
- ✓ Ley de Reforma Arancelaria, ley 146-00
- ✓ Ley de Rectificación Fiscal, ley 4-07
- ✓ Ley sobre Código Tributario, ley 11-92
- ✓ Ley para la Reactivación y Fomento a las exportaciones, ley 84-99
- ✓ Ley de Zonas Francas, ley 8-90
- ✓ Reglamento para la Valoración Académica Conforme al Acuerdo del Valor del GATT, decreto número 36-11
- ✓ Ley de Zonas Francas, Decreto número 366-97

- ✓ Ley sobre competitividad e innovación industrial, ley 392-07
- ✓ Implementación del Sistema de Ventanilla Única de Comercio Exterior, Decreto 470-14

La Dirección General de Aduanas incluye 5 tipos de reglamentos aduaneros que son:

- ✓ Regímenes Aduaneros Definitivos
- ✓ Régimen Aduanero Devolutivo
- ✓ Régimen Aduanero Promocionales
- ✓ Régimen Liberatorio
- ✓ Régimen Aduanero Suspensivo o temporales, pero este se compone en:
 - Admisión temporal para perfeccionamiento activo
 - Salida temporal para perfeccionamiento pasivo
 - Admisión temporal sin perfeccionamiento
 - Admisión temporal bajo arrendamiento con opción a compra
 - Salida temporal
 - Deposito fiscal

El desarrollo del mercado dominicano cuenta con los niveles apropiados para el establecimiento del comercio exterior, donde cuenta con los canales adecuados para poder comercializar productos por medio de los puertos, aeropuertos y carreteras que sirven para movilizar las mercancías a través de canales seguros y rápidos. El mercado dominicano ha contado con un incremento sostenible de los

sectores industrial, comercial, educación, agrícola, servicios, salud, turismo y tecnológico por los diversos sistemas y negociaciones que han permitido un desarrollo constante.

El puerto de Barahona se ha considerado con un medio adecuado para la generación de la actividad comercial, debido que cuenta con un apoyo de inversionistas que han incentivado una buena actividad sobre el desarrollo del comercio que cumple con reflejar una magnitud del comercio en cuestión de atribuir un desarrollo sostenible sobre las regulaciones y procedimientos en favor de generar un mejor aprovechamiento del sector comercial.

De acuerdo con el análisis de factibilidad en referencia de la implementación de la encuesta aplicada al segmento de personas seleccionadas se puede señalar una serie de aspectos que indican concretizar en elementos como son:

- Posee las mejores condiciones para barcos y tienes la mayor profundidad.
- Es el número uno en mercancías bajo el régimen de tránsitos internacional para distribuciones hacia el mercado norteamericano.
- Es el que posee el mayor grado de seguridad de todos los puertos Dominicanos.
- No funciona la Autoridad Portuaria Dominicana.
- Los costos de flete son más económicos que los demás Puertos.
- Los costos por utilización del Puerto, es decir parqueo son más alto que los demás Puertos.

- Tiene una excelente ubicación para la expansión y crecimiento
- Posee un alto nivel de modernidad en cuanto a grúa, este puerto no maneja carga suelta, es exclusivo de contenedores.
- Su área de acceso están bien despejada en comparación con el de su competencia.
- Ha permitido la llegada de muchos barcos que por motivo de tamaño y seguridad no entran a otro Puerto.

CONCLUSIÓN

La investigación cuenta con proveer un análisis de factibilidad sobre el puerto de Barahona en cuestión de evaluar cada una de las actividades que son realizadas e favor de la ejecución de los procesos y procedimientos que son vinculados en determinar cada una de las mejoras y oportunidades que son sometidas sobre un alcance directo en propiciar un grado de eficientizar cada una de las acciones que generen que los servicios que se realizan en la comercialización de mercancías sean conforme sobre el logro del bien común y en dirección de enfocar un aumento sobre el escenario de trabajo en cuestión de generar una operación concerniente sobre el apoyo de las leyes.

De acuerdo con el desarrollo sostenible que lleva a cabo el puerto de Barahona cumple con indicar cada uno de los factores que son ejercidos en cuestión de producir una mayor operación ante el establecimiento de las medidas que son realizadas en apoyo de disponer que cada operación cumpla con una dirección correspondiente en regir que cada uno de los esfuerzos sean enfocados en obtener un soporte directo sobre la forma en que se desarrolla en el mercado, puesto que la ejecución de procesos sean atribuidos ante las normativas que producen un valor agregado sobre la función que se establece en el marco operacional.

El mercado dominicano cuenta con un crecimiento sobre el sector comercial en vista que ha promovido un grado de rentabilidad adecuado ante la ejecución de procedimientos y regulaciones que ha preservado el comercio exterior dado que ha permitido u r rentabilidad en dirección de generar una participación de diferentes que asciende una fluctuación en el mercado que contribuye en asociar una mejor sostenibilidad en soporte de una mejora sobre las disposiciones en el campo de los negocios.

El desarrollo del puerto de Barahona ha contado con un fuerte indicador sobre una serie de aspectos que son enfocados en favorecer cada uno de los niveles que ha permitido un buen funcionamiento sobre el desempeño ante la integración sobre el incremento de la productividad y competitividad ante regir un fuerte indicador sobre el logro de los objetivos e indicadores que cumplen someter cada una de las necesidades y requerimientos dentro del campo comercial.

La región sur ha generado un fuerte crecimiento dentro de las diversas regiones del mercado dominicano, lo cual ha contribuido un fuerte indicador en generar un mayor nivel de credibilidad sobre la generación una actividad comercial que ha beneficiado cada uno de los interés sobre la fluctuación del mercado, puesto que la demanda internacional ha incentivado que los puertos cuenten con un elevada ejecución de procesos que son asociados en favorecer el nivel de eventualidad sobre el campo comercial ante los procedimientos que han servido como canal directo para presenciar una mejor dirección sobre el marco de actividad en el alcance del bienestar comercial y sobre regir un puerto que cumpla con las necesidades nacionales.

RECOMENDACIONES

De acuerdo con las recomendaciones pretenden regir un marco de acción en el cual permita evidenciar un correcto funcionamiento sobre cada una de las disposiciones que son asociadas sobre favorecer el compromiso en el desarrollo comercial del puerto de Barahona, donde incluye una serie de consideraciones como son:

- Promover una publicidad constante sobre las atribuciones y bondades que ha contado el crecimiento del sector comercial en la provincia de Barahona, donde permita que nuevos inversionistas puedan elegir este punto de país en cuestión de realizar actividades comerciales que incrementen la operación de este.
- Establecer estrategias que generen un mayor beneficio sobre la generación d de una perceptiva global que sirva como soporte para brindar un soporte sobre asistir en nuevas regulaciones que fomenten un mejor grado de determinación ante el cumplimiento de procesos exteriores con inversionistas de otros mercados qué sean destinados por los puertos del país.
- Generar un apoyo del gobierno sobre el desarrollo de la región sur, donde cuente con establecer un funcionamiento que cumpla con establecer un canal directo que promueva una cultura organizacional basada en el logro

de resultados operativos hacia acrecentar un sector que cumpla con los medios y mecanismos que ofrezcan un desempeño considerable.

- Adicionar un programa que incentiven a los inversionistas en cuestión de aprovechar cada uno de los recursos del entorno que atribuya un elemento positivo sobre la búsqueda de nuevas adaptaciones sobre iniciativas que sean acordes al crecimiento de la actividad comercial a través de los puertos dominicanos.
- Generar una supervisión constante sobre las mercancías que ingresan y salen del territorio dominicano a través de puerto de Barahona en el cual cumpla con cada una de las normas y regulaciones que se establecen dentro del agestión aduanera dominicana y que sea en favor de ofrecer un funcionamiento que coordine un proceso sistemático.
- Validar que cada uno de los procedimientos que se llevan a cabo en el puerto de Barahona corresponda con las disposiciones regidas en la gestión aduanal del mercado dominicano, donde los agentes que intervienen en el proceso cumplan con las normativas necesarias para ofrecer una asistencia eficiente para lograr un funcionamiento acorde a las necesidades del mercado.

BIBLIOGRAFÍA

- (BID), B. I. (2009). Aspectos de la Gestión Aduanera en los Procesos de Integración Territorial. Obtenido de <https://publications.iadb.org/es/publicacion/13551/aspectos-de-la-gestion-aduanera-en-los-procesos-de-integracion-territorial>
- CEPAL. (2018). La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe. Obtenido de http://www.iberglobal.com/files/2018/ide_la_cepal.pdf
- Coll, P. (2012). Regimenes aduaneros economicos y procesos logísticos en el comercio internacional . España .
- Coll, P. (2016). Manual de gestión aduanera: Normativas del comercio internacional. Barcelona.
- Cortes, C. (2013). Las relaciones internacionales en América Latina y el Caribe . España .
- Fernando, L. (2011). El comercio internacional . España : Ediciones Diaz de los Santos .
- Gonzales, I. (2009). Gestión del comercio exterior . España : Esic Edición .
- Hoy, P. (5 de Marzo de 2013). Aduanas pondera beneficios de sistema SIGA.
- IED. (2011). Comportamiento de la Inversión Extranjera Directa. República Dominicana.
- Lopez, I. (2011). Gestión del comercio exterior de la empresa manual teórico y práctico . España .
- Matus, M. (2016). Derecho de la organización mundial del comercio . España .
- OECD. (2016). Perspectivas económicas de América Latina. Estados Unidos .

Oviedo, B. C. (03 de 01 de 2018). La República Dominicana y la Inversion Extranjera Directa . Obtenido de http://www.isri.cu/sites/default/files/publicaciones/articulos/boletin_0118.pdf

Pardo, G. (2009). El derecho aduanero en el siglo XXI. España : Editorial Legis.

Rodriguez, L. (2016). Mediacion del comercio internacional . España : Editorial Dukinson.

USAID. (05 de 03 de 2010). El Dr-Cafta y la inversion extranjera directa en la Republia Dominicana. Obtenido de file:///C:/Users/Joan/Downloads/DR-CAFTAIEDRD.pdf

A N E X O S

ANEXO 1

Esta encuesta se realiza con la finalidad de captar informaciones de los distintos grupos interés sobre el impacto del Puerto de Barahona.

a) ¿Cuáles de las siguientes actividades realiza el en Puerto de Barahona?

Exportador_____ Representante de la Naviera_____ Agente de
organismo de Seguridad (DNCD, SEA, SESPAS, APD) _____

Representante de agencias consolidadora de carga_____

Importador_____ Agente Aduanero_____ Otros

b) ¿El Puerto de Barahona ha contribuido con el rol en el desarrollo
comercial?

Si_____

No_____

c) ¿Considera que el Puerto de Barahona ha mantenido un ritmo constante
de cambio para ajustarse a las exigencias del comercio exterior?

Muy satisfactoria_____ Satisfactoria_____ Deficiente_____

d) ¿Cuál es su parecer sobre el despacho de las mercancías en el puerto?

Muy satisfactoria_____ Satisfactoria_____ Deficiente_____

e) ¿Cómo es la agilización de las operaciones aduanales en Barahona?

Muy satisfactoria_____ Satisfactoria_____ Deficiente_____

f) ¿Cómo son los procesos utilizado para el desempeño de las actividades en el Puerto de Barahona?

Muy satisfactoria_____ Satisfactoria _____ Deficiente_____

g) ¿Cuál es su opinión sobre las instalaciones de Barahona para la facilitación del Comercio Exterior?

Muy satisfactoria_____ Satisfactoria _____ Deficiente_____

h) ¿Considera usted que en el Puerto de Barahona favorece el cumplimiento de las operaciones aduanales para los acuerdos internacionales?

Muy satisfactoria_____ Satisfactoria_____ Deficiente_____

PÁGINA DE ANTIPLAGIO

Dustball Plagiarism Report

Score: 100%

medio de analizar los diversos comportamientos que se han registrado OK
decimiento del puerto de Barahona simboliza una infraestructura que ayudara OK
Estados independientes e instituciones se han concentrado en la premisa OK
mento regulador del comercio internacional, la Aduana ejerce una indiscutible OK
mero, sin embargo, seria conveniente recapitular los principales contenidos de OK
mientos de tránsitos sólo merecen realizarlas transportistas autorizados por la OK
, la presencia de procedimientos inadecuados, especialmente falta de controles OK
personas encuesta 10 contestaron muy Satisfactoria, 24 Satisfactoria y 7 OK
ras de vigilancia entradas controladas por personal de seguridad especializado OK
encuestados han establecido en cuanto a la capacidad y desenvolvimiento OK
provincia con menor tasa desempleo producto del emprendimiento local e OK
almente, los países industrializados comprendieron que no podrian salirse con OK
que las negociaciones propuestas perjudicarian sus intereses, porque cualquier OK
mo si enlistamos todas nuestras acreditaciones de seguridad internacionales le OK
s u operaciones de tránsitos sólo pueden realizarlas transportistas autorizados OK
go, el intercambio comercial con países desarrollados ejerce una comunicación OK
porcentaje empleado en el método marítimo referente al tráfico internacional OK
estructura organizacional de esta institución, el nivel normativo más alto OK
nas aeroportuarias operan en Santiago, Puerto Plata, Punta Cana, Barahona, OK
referencia a la necesidad de desarrollar infraestructura para la aplicación OK



© 2002-2021 The Plagiarism Checker
<http://www.dustball.com/cs/plagiarism.checker>