

# Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales Escuela de Mercadotecnia y Negocios Internacionales

Trabajo de grado para optar por el título de: Licenciatura en Negocios Internacionales

## Tema:

"Análisis y propuesta de desarrollo de un centro logístico para la verificación y manipulación de carga a temperatura controlada para la exportación de productos agrícolas.

Caso: E.T. Heinsen Hapag Lloyd, período 2016-2017."

# Sustentantes:

Br. Auria Yulissa Carela Santana 2014-1531 Br. Aileen Alexandra De la Cruz Lantigua 2014-0290

## Asesor:

# Manuel Mercedes MBA

Los datos expuestos son de responsabilidad exclusiva de los sustentantes.

Santo Domingo, Distrito Nacional República Dominicana Noviembre, 2019 "análisis y propuesta de desarrollo de un centro logístico para la verificación y manipulación de carga a temperatura controlada para la exportación de productos agrícolas. caso: e.t. heinsen hapag lloyd, período 2016-2017."

# ÍNDICE DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTOSINTRODUCCIÓN	
CAPITULO I. GENERALIDADES DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y COMERCIO EXTERIOR DOMINICANO.	
1.1. Reseña del Origen y Evolución de los Negocios_Internacionales	2
1.2. Conceptualizaciones e importancia	6
1.3. Conceptos importantes del comercio internacional	7
1.3.1. Exportaciones "X"	
1.3.2. Importaciones "M"	
1.4. Teorías del comercio internacional	
1.4.1. Mercantilismo	
1.4.2. Ventaja Absoluta	
1.4.3. Ventaja Comparativa	
1.4.4. Comercio Intraindustrial	
1.4.5. Teoría del Ciclo de vida del producto	
1.5.1. Aranceles	
1.5.2. Cuotas	
1.5.3. Subsidios	
1.6. Barreras del comercio internacional	
1.6.1. Barreras Arancelarias	
1.6.2. Barreras No Arancelarias	
1.7. Medios de trasporte y documentos del Comercio	
Internacional	
1.7.1. Medios de Transporte Internacionales	21
1.7.2. Documentos utilizados en el Comercio Internacional	23
1.7.2.1. Documentos comerciales	
1.7.2.2. Documentos relativos a la mercancía	23
1.7.2.3. Documentos relativos al transporte	
1.7.2.4. Documentos relativos a seguro	
1.7.2.5. Documentos que emite Aduanas	24
1.7.2.6. Documentos bancarios y de pagos	
1.8. Instituciones Internacionales que participan el comercio	
Internacional	25
1.8.1. Organización Mundial del Comercio (OMC)	
1.8.2. Organización Mundial de Aduanas (OMA)	
1.8.3. Fondo Monetario Internacional	
1.8.4. Banco Mundial	
1.8.5. Naciones Unidas	28

1.8.6. Centro de Comercio Internacional (ITC)
1.8.7. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y
Desarrollo (UNCTAD)29
1.8.8. Organización para la Cooperación y el desarrollo Económico 30
(OCDE)30
1.8.9. Foro de Cooperación Económica del ASIA-A PACIFICO (APEC) . 31
1.9. Instituciones Nacionales que participan en el Comercio
Exterior Dominicano
1.9.1. Banco Central de la República Dominicana32
1.9.2. Centro de Exportación e Inversión de la Republica Dominicana 32
(CEI-RD)
1.9.3. Asociación Dominicana de Exportadores (ADOEXPO)
1.9.4.Dirección General de Aduanas (DGA)
1.9.5.Comisión de Defensa Comercial (CDC)
1.9.6. Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportaciones (CNZFE) . 34
1.9.7. Asociación Dominicana de Zonas Francas (ADOZONA)
1.9.8. Instituto Dominicano de las Telecomunicaciones (INDOTEL) 35
1.9.9. Ministerio de Agricultura
1.9.10. Ministerio de Hacienda (MH)
1.9.11. Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales
1.9.12. Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX)
1.9.13. Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSP)
1.9.14. Ministerio de Turismo (MITUR)
1.9.15. Oficina de Tratados Comerciales Agrícolas del Ministerio de 38
Agricultura (OTCA)38
1.9.16. Oficina Nacional de la Propiedad Industrial (ONAPI)39
1.9.17. Dirección General de Control de Drogas (DNCD)40
1.10. Incidencias de los Tratados Comerciales en el comercio
internacional40
1.11. Estadísticas del Comercio Exterior Dominicano ("X" y "M")
1.12. Tratados Comerciales de la República Dominicana43
1.12.1. Tratado Libre Comercio entre R.D., Centroamérica y EE.U.U 43 (DR-CAFTA)
1.12.2. Acuerdo CARIFORO, Unión Europea o EPA43
1.12.3. Tratado de libre Comercio Centroamérica – República
Dominicana (CA-RD)44
1.12.4. Acuerdo de Alcance Parcial República Dominicana y Panamá 44
(AAPP)
1.12.5. Tratado República Dominicana - Comunidad del Caribe (RD 45
CARICOM)
0/11/10/01/j

# CAPÍTULO II. GENERALIDADES DE LAS ADUANAS DOMINICANAS.

2.1. Concepto e Importancia	48
2.2. Reseña histórica de las aduanas dominicanas	49
2.3. Características de las aduanas	51
2.4. Base Legal	
2.4.1. Leyes de Aduanas	
2.4.2 Derecho Aduanero	
2.5. Funciones	57
2.6. Principales Administraciones de Aduanas	58
2.7. Recaudaciones y Aportes	
2.8. Modernización y Tecnologías de Aduanas (DGA)	
2.8.1. Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)	61
2.8.2. Laboratorio de la Dirección General de Aduanas	61
2.8.3. Aduanas Digital	62
2.8.4. Operador Económico Autorizado (OEA)	62
2.9. Indicadores de Modernización y de Tecnología Aduanera	63
CAPÍTULO III.	
ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LOS REGÍMENES ADUANEROS.	
2.1. Cancente e Importancia	66
3.1. Concepto e Importancia	67
3.2.1. Definitivo o consumo	
3.2.1.1 Importación	
3.2.1.2. Exportación	
3.2.2. Devolutivos	
3.2.2.1. Drawbacks	
3.2.2.2. Reposición de mercancías en franquicias arancelarias	
3.2.3. Liberatorios	
3.2.3.1. Zona Franca	
3.2.4. Suspensivos o temporales	
3.2.4.1. Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo	
3.2.4.2. Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo	
3.2.4.3. Internación Temporal	
3.2.4.4. Internación Temporal bajo arrendamiento con opción a	
compra o sustitución (leasing)	
3.2.4.5. Salida Temporal	72
3.2.4.6. Depósitos Aduaneros Fiscales. Modalidades	
3.2.5. Operaciones Aduaneras	
3.2.5.1. Reembarque	
3.2.5.2. Tránsito	
3.2.5.3. Transbordo	74

3.2.5.4. Cabotaje	
3.3. Base Legal	75
3.4. Impacto en la facilitación del comercio	
3.5. Ventajas y Desventajas de los regímenes aduaneros	
3.5.1. Ventajas de los regímenes aduaneros	
3.5.2. Desventajas de los regímenes aduaneros	78
CAPÍTULO IV.	
ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LOS CENTROS LOGÍSTICOS Y DECRETO 262-15 EN LA REPÚBLICA DOMINICANA	EL
4.1. Conceptualización e importancia	
4.2. Base Legal	
4.2.1. Resoluciones	
4.2.2. Leyes	
4.2.3. Acuerdos	
4.2.4. Decretos	
4.3. Características de los Centros Logísticos en la República	
Dominicana	
4.4. Rol de las aduanas en el Régimen de Centro Logístico	
4.5. Funciones y Servicios que ofrecen	
4.6. Los depósitos fiscales y particulares	90
4.7. Similitudes y diferencias de los depósitos fiscales,	
particulares y centros logísticos	
4.8. Asociación de Centros Logísticos y Operadores Logísticos	
4.9. Centros Logísticos en la República Dominicana	
4.10. Ventajas y Oportunidades de los Centros Logísticos en	
República Dominicana	95
CAPITULO V.	
PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA	
INVESTIGACIÓN_DE CAMPO	
5.1. Entrevista	98
5.2. Resultados de las entrevistas	99
5.3. Análisis de las entrevistas	
5.4. Observación de campo	
5.5. Análisis de la Cadena de Frío en la República Dominicana	112
5.6. Casos de daños de productos clientes E.T. Heinsen, Hapag	115
Lloyd: Años 2016-2017	
•	

# CAPÍTULO VI. PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

6.1. Aspectos básicos de la empresa E.T. Heinsen, S.A.S	120
6.1.1. Reseña histórica de la empresa	120
6.1.2. Aspectos institucionales	
6.1.2.1. Misión	
6.1.2.2. Visión	122
6.1.2.3. Valores	122
6.1.3. Organigrama	123
6.2. Contenido de la propuesta	
6.2.1. Estructura	
6.2.2. Tamaño y dimensión	126
6.2.3. Sistema de refrigeración	129
6.2.4. Logística para implementar	132
6.2.4.1. Precios y servicios para ofrecer	
6.2.4.2. A quiénes está dirigido y tipo de mercancía a manejar	133
6.2.4.3. Procedimientos que seguir para su uso	134
6.2.5. Recursos	
6.2.6. Certificaciones como garantía del servicio de calidad	138
6.2.7. Seguridad para el acceso a los espacios	
6.2.8. Contrato de Alquiler con DPW Caucedo	141
6.2.9. Presupuesto anual de la propuesta; Error! Marcador no defi	nido.
CONCLUSIONES	
BIBLIOGRAFÍA	XI
ANEXOS	



Le doy las gracias, primeramente, a Dios y a la vida, por haberme permitido llegar hasta aquí y por haberme permitido conocer a cada persona que jugó un papel importante en mi vida y en mi carrera. Le agradezco también por aquellos obstáculos y dificultades por las que me ha permitido pasar, que me han hecho más fuerte, han hecho de mí la mujer que estoy encaminada a ser y me han servido para ser de soporte a otros. A mis amigos cercanos, por escucharme, aconsejarme y soportarme durante todo este proceso. A cada uno los amo de una manera especial.

En segundo lugar, quiero agradecer a mi familia y a mis amigos más cercanos. A mis padres Enrique Francisco Carela Moya y a mi madre Auria María Santana Vargas, quienes me han provisto los medios para poder llegar hasta donde estoy. A mis hermanos Glennys Esther Teresa Carela Santana, Elena Santana Pérez y Joel Enrique Carela Santana, que de una forma u otra han sido parte de mi desarrollo y de este camino.

Por último pero no menos importante, quisiera agradecer a cada una de las personas que jugaron un papel importantísimo en el desarrollo de este proyecto, al **Sr. Ewald T. Heinsen Bogaert**, a la **Sra. Fabiola Rodriguez Bentz** y a la **Lcda. Zahira Solimán Castro** por servirme de inspiración y guía en el desarrollo de este proyecto. En adición, quiero agradecer a cada una de las amistades que sirvieron de apoyo y que colaboraron con este trabajo.

Un agradecimiento muy especial a la **Lcda. Yamaira Gonzalez Segura**, quien de muchas formas nos sirvió de guía en medio del caos.

## **AURIA YULISSA CARELA SANTANA**

Quiero comenzar agradeciendo a mis padres por no rendirse y creer en mí, aunque yo no pensara que podría hacerlo.

A mis hermanos y mis sobrinas porque siempre han sido unos salvavidas cuando he estado en momentos difíciles para ayudarme y hacerme salir a flote.

A mis amigas Yamaira y Diana que en todos los momentos estuvieron dispuestas a aportar su granito de arena sin esperar a que lo pidiera ni pedir nada a cambio.

A mi compañera Yulissa porque sin ella literalmente para mí no hubiese sido posible dar este paso, estuvo para mí aun cuando yo no estaba para mí misma.

A ustedes por su sacrificio para que lograra este objetivo, muchas gracias.

AILEEN ALEXANDRA DE LA CRUZ LANTIGUA



El manejo y cuidado de la mercancía es uno de los factores más sensibles e importantes dentro de la cadena logística del transporte, en especial la carga de temperatura controlada, ya que al ser productos precederos, son muy sensitivos a cualquier variación fuera de los requerimientos de conservación según la naturaleza del producto.

La cadena de frío juega un papel vital dentro de la logística de transporte para la preservación de la calidad del producto, desde la cosecha o embalaje hasta su entrega al cliente o consumidor final, dado que es lo que determinará la calidad, durabilidad y conservación de dichos productos. Es por esto que cada día se hace más necesario seguir buscando nuevas alternativas e ir mejorando los sistemas de control de calidad e inocuidad de los mismos.

En la República Dominicana se ha desarrollado el comercio internacional a gran escala, posicionando al país en altos rangos cuando se habla de competitividad en temas de logística. Por esto, se buscan cada vez más opciones para mejorar la gestión de transporte y almacenamiento de las cargas agrícolas con miras a aprovechar la oportunidad que se tiene de convertir al país en un HUB especializado para este tipo de mercancías, y de esta forma darle un empuje de mejora a los productores nacionales que tienen capacidad para exportar.

El desarrollo de este proyecto se enfoca en la propuesta de creación de un centro logístico a la agencia naviera E.T. Heinsen, para brindar a los clientes de

exportación de productos agrícolas una solución más eficiente que les permita el manejo de la carga de temperatura controlada en las instalaciones o cercanía del puerto, a través de un sistema de refrigeración que permita la conservación de los productos manteniendo la cadena de frío, garantizando una extensión en la vida de los mismos y en consecuencia, reduciendo los daños por pérdida de mercancías. Como recomendación se implementará el sistema Viking Cold, un sistema de almacenamiento de energía térmica con el cual no solo se logrará un mejor manejo de la mercancía, sino que también se obtendrá una reducción de costes, haciendo de este proyecto una plataforma eficiente a nivel operativo y económico.

En un futuro se espera que tanto las empresas nacionales como las internacionales puedan beneficiarse de lo que este centro logístico especializado en cargas de esta naturaleza tiene para ofrecer, facilitando así la gestión de comercio internacional aprovechando la estructura y su ubicación geográfica para fácil acceso a nuevos mercados.

El siguiente trabajo, pretende exponer información sobre el análisis u propuesta de desarrollo de un centro logístico para la verificación y manipulación de carga a temperatura controlada, para la exportación de productos agrícolas para la empresa E.T. Heinsen Hapag Lloyd, y consta de seis capítulos donde el primero trata sobre las generalidades del comercio internacional y comercio exterior dominicano, el segundo sobre las generalidades de las aduanas dominicanas, el

tercero sobre los aspectos fundamentales de los regímenes aduaneros, el cuarto sobre los aspectos fundamentales de los centros logísticos y el decreto 262-15 en la República Dominicana, el quinto sobre la presentación y Análisis de los Resultados e Investigación de Campo y por último, el sexto sobre la propuesta que se presenta. Así como las conclusiones utilizadas para sustentar los objetivos de la investigación.

# **CAPÍTULO I.**

GENERALIDADES DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y COMERCIO EXTERIOR DOMINICANO.

# 1.1. Reseña del Origen y Evolución de los Negocios Internacionales.

Los negocios internacionales nacen hace muchos siglos atrás por el deseo del hombre de obtener mediante intercambio, las cosas que no posee ni tiene herramientas para conseguir. Por medio de este método las naciones han podido subsistir aun cuando no tienen los recursos disponibles para hacerlo.

Peter Buckley, (2002) realiza una descripción de los negocios internacionales desde la época de la post Segunda Guerra Mundial hasta el año 2000 dividida en tres etapas. La primera va hasta la década de 1970 y se enfoca directamente en los flujos de la Inversión Extranjera Directa; en la segunda habla de la explicación de la existencia, la estrategia y la organización de las empresas multinacionales, etapa que va desde 1970 hasta 1990; y la tercera va desde 1980 hasta 2000 y trata de la internacionalización a la globalización "nuevas formas de negocios internacionales".

Stopford (1998) «el comercio internacional requiere de una teoría unificadora, luego debe convertirse en un campo más estrecho en su ámbito de aplicación», para ello, negocios internacionales necesita salir de la etapa de pre-paradigma y pasar a una etapa de paradigma, en la que podría identificarse como un campo con teorías propias y desde allí, divisar todo el trabajo que le espera a cada uno de los agentes que conformen el campo respecto a la investigación y aplicación de los negocios internacionales.

En la historia aún no se tiene especificado el tiempo en el que el método de comercio comenzó a implementarse, sin embargo, tenemos récord de los negocios internacionales desde el siglo XVIII cuando comenzó el mercantilismo en el cual se reconoce el oro como única moneda de cambio.

La Revolución Industrial nació en Inglaterra y jugo un papel muy importante en la evolución del comercio incluso es llamada por algunos como el impulsor de este. Gracias a esta etapa se crearon economías desarrolladas capaces de crear maquinas que elevara el nivel de vida de las personas y que sustituyeran los trabajos manuales por trabajos automatizados realizados por una computadora.

En la Segunda Guerra Mundial se desarrolló aún más el comercio internacional por la necesidad de abastecer las naciones con cargamentos de comida, medicamentos y armas. Además, una vez terminada la guerra, los comerciantes aprovecharon la devastación para satisfacer la demanda de las naciones una vez más para la reconstrucción de su economía.

Al final de la guerra se crea el acuerdo de Bretton Woods (1944) como un sistema de control y manejo monetario en el cual se establecieron las normas para las relaciones comerciales y financieras entre los países más inmersos en el desarrollo industrial, asimismo nació el FMI (Fondo Monetario Internacional) y el BIRD (Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo) o como se conoce hoy en día, el Banco Mundial (BMI).

Estados Unidos gano e impulso políticas libre comercio, como consecuencia en 1947 surge la organización que fue llamada GATT o General Agreement on Tariffs and Trade (como es conocido en inglés).

Las políticas de libre comercio del GATT que establecían la reducción de aranceles, obstaculización al comercio y evasión de todo acto discriminatorio para facilitar el comercio entre países, aporto muchas herramientas para el crecimiento mundial de las negociaciones entre los países que firmaron el acuerdo.

Algunos años más tarde en Suiza, el GATT se convirtió en la OMC y evoluciono como organización internacional. El Acuerdo General sigue existiendo como esencia del tratado sobre el intercambio de mercancía, fue actualizado por las negociaciones en la Ronda Uruguay. Los juristas especializados en negocios internacionales diferencian el GATT del 1947 y el acuerdo inicial con actualizaciones, que son el núcleo del GATT del 1994.

Entre 1995 y 2001 el comercio registró un fuerte crecimiento, seguido de 2002 a 2008 por un auge que fue acompañado del aumento de los precios de los productos básicos. Tras la crisis financiera de 2008, el comercio disminuyó de forma pronunciada en 2009 antes de recuperarse notablemente en 2010 y 2011. Sin embargo, desde entonces el crecimiento del comercio ha sido inusitadamente débil. Entre 1995 y 2001 tuvieron lugar varias crisis que repercutieron en el comercio. Entre ellas cabe citar la crisis monetaria de México (1995-2001), la crisis

financiera asiática de 1997 y el estallido de la burbuja "puntocom" en 2001. Estos dos últimos factores provocaron un crecimiento negativo del comercio de mercancías en 1998 y 2001. (OMC, Organización Mundial del Comercio, 2015).

La crisis financiera afecto a los bienes y servicios, sin embargo, los daños no fueron notados de inmediato. Aun cuando la crisis llego a su punto más agudo en el 2008, no fue sino hasta un año más tarde que el comercio se vio afectada viéndose más claramente en el poder adquisitivo de los consumidores en los mercados expuestos.

El impacto en el comercio de productos causó muchos daños, pero la recuperación fue más rápida que en la de servicios. El comercio de servicios tenía un crecimiento constante y solido hasta que la crisis financiera atacó en 2008. Igual que con los productos, el golpe se sintió la crisis.

El comercio mundial de servicios llegó a 5.758 millardos en 2008 y bajó a 3.541 en 2009, una caída del 38 %. El impacto ha sido duradero, porque aún en el 2011, con 4.096 millardos estaban lejos de recuperar sus niveles. Un motivo evidente de ese rezago es que el carácter intangible de los servicios hizo que muchas de esas cifras crecientes hasta 2009, fueran un reflejo de la burbuja que impulsaba la especulación en el sector de los servicios financieros. (ALAINET, 2016)

# 1.2. Conceptualizaciones e importancia

Podemos tomar algunas definiciones provistas por la Real Academia Española para el término de "negocio". Con etimología del latín negotium, una de ellas nos refiere que negocio es una ocupación, quehacer o trabajo, también nos señala que es aquello objeto o materia de una ocupación lucrativa o de interés. Por otra parte, el término Internacional, proveniente de inter y nacional, en una de sus definiciones se refiere a que trasciende o ha trascendido las fronteras de su país, incluye también la definición de que pertenece o es relativo a dos o más naciones.

Los "Negocios Internacionales", lo podemos describir como las transacciones de negocios que se llevan a cabo entre participantes que se localizan en más de un país. Son variados los ejemplos de este tipo de actividad: la adquisición de insumos en un país y su envío a otro para su procesamiento o ensamblaje; el envío de productos terminados para su venta al menudeo en otro país; la construcción de una planta en el exterior para aprovechar los menores costos de la mano de obra; el uso de un crédito obtenido en una institución financiera de un país para financiar actividades en otro. Asimismo, quienes participan en un negocio internacional son personas, empresas, agrupaciones de empresas, o bien instituciones gubernamentales (Mancera, 2015).

Según (Mondragón, Diario del Exportador, 2018), Los Negocios Internacionales son las transacciones (exportaciones, importaciones, inversiones, financiaciones)

privadas y gubernamentales que involucran a dos o más países; es decir, la relación existente entre una organización y su mundo exterior.

Ballesteros, (2005) "reconoce por comercio internacional a aquella actividad o, basada en los intercambios de bienes, capitales y servicios que lleva a cabo un determinado país con el resto de los países del mundo, regulado por normas internacionales o acuerdos bilaterales".

A partir de esto podemos decir que los negocios internacionales son aquellas actividades de intercambio entre instituciones privadas o gubernamentales de dos o más países, contribuyendo al desarrollo y bienestar de estos.

Con estas actividades, los países son capaces de promover su desarrollo y crecimiento económico, fomentar la inversión local y extranjera, aumentar la competitividad de las empresas locales frente a las internacionales, genera empleos, incentiva a la innovación tecnológica, permite el intercambio entre culturas, entre otros beneficios que se traducen al progreso.

# 1.3. Conceptos importantes del comercio internacional

## 1.3.1. Exportaciones "X"

Las exportaciones son el medio más común del que se sirven las compañías para iniciar sus actividades internacionales. Es decir que las empresas que se introducen a las exportaciones lo hacen sobre todo para incrementar sus ingresos

de ventas, para conseguir economías de escala en la producción y para que pueda diversificar sus sedes de ventas. (Daniels y Redebaugh, 2004)

"Exportar es simplemente vender", es decir, vender en el mercado internacional, bienes y servicios elaborados en el país y que se consumen en otros diferentes. (Guía básica el exportador, Bancomext, 2002)

En otras palabras, podemos expresar que, las exportaciones son la actividad económica de transportar un bien o servicio entre naciones con el fin de comercializar y satisfacer una necesidad que no puede ser cubierta en la nación misma, dado que a veces no son capaces de producir los bienes necesarios para que la sociedad requiere y se ven obligados a obtenerlos en otros mercados.

Las exportaciones son necesarias para el crecimiento económico, ya que aporta al incremento del PIB (Producto Interno Bruto), ayuda a mejorar la técnica de producción y abre una de las puertas del comercio para que se puedan expandir los bienes y servicios competitivos del país en diferentes mercados y así lograr el desarrollo y aprovechamiento de los recursos, logrando especializarse en los productos en los cuales tienen algún tipo de ventaja y eficiencia.

Ningún país es autónomo, es decir, no puede subsistir por sí solo. Lo importante del comercio internacional al exportar es identificar el mercado en el cual podemos tener algún tipo de ventaja y beneficio en los productos que ofrecemos tal como precio o que podamos proveer un valor agregado en las mercancías que se

comercializan, como también podamos generar divisas y fuentes de trabajo que eventualmente beneficiara al crecimiento económico del país.

### 1.3.2. Importaciones "M"

Las importaciones son el conjunto de bienes y servicios comprados por un país en territorio extranjero para su utilización en territorio nacional. Esta acción comercial tiene como objetivo adquirir productos que hay en el extranjero que no se encuentran en el territorio del importador, o en el caso de que haya, no sean suficientes para abastecer. Otro caso que se pudiera dar es que los precios sean superiores que en el país extranjero (Kiziryan, 2015).

La importación consiste en el ingreso legal de mercancías de un país origen al país importador, principalmente para el consumo. La decisión de importar surge por dos razones principales: la escasez de producción del producto en el mercado interno y el bajo costo económico de importar ante costos altos de producción o comercialización en el país. No sólo las empresas grandes pueden desarrollar la importación de productos. Tanto personas físicas como empresas micros y pymes, pueden importar productos en distintos modelos de importación (Ceballos, 2012).

Se puede definir como la operación en la cual se regulariza, fiscaliza e introduce un producto extranjero que no se produce a tal escala que pueda satisfacer la nación o no se produce en lo absoluto, con el fin de introducirlo al mercado local para consumo, uso o comercialización.

Estamos viviendo en una época de consumismo por lo que es importante para la sociedad de hoy en día, cada día más los vendedores nacionales están orientados a conseguir lo que público desea para poder sobrevivir en el mercado, sin embargo, no todo lo que el consumidor desea se puede gestionar en el mismo país ya sea porque el mismo no se produce.

### 1.4. Teorías del comercio internacional

#### 1.4.1. Mercantilismo

Las primeras reflexiones que se hicieron en forma sistemática acerca del comercio internacional provinieron de los pensadores mercantilistas. Para los mercantilistas, la riqueza de una nación se mide por la cantidad de metales preciosos (oro y plata) que tenga en su poder. Asimismo, para incrementar esa riqueza se debe promover la mayor diferencia entre lo que la nación exporta y lo que importa, ya que esta le sería pagada con los metales preciosos de otras naciones (Mancera, 2015).

La teoría mercantilista hacia el comercio internacional era un juego de suma cero, en el cual el que exportaba ganaba y el que importaba perdía en la misma proporción que la ganancia del país exportador. Sin embargo, este modelo no es sostenible en el tiempo, lo cual fue explicado por David Hume (1752), quien probó la inconsistencia de los mercantilistas en el largo plazo al demostrar que el incremento en la oferta monetaria en el país exportador generaría un aumento de precios vía inflación. De esta forma, cuando la cantidad de dinero circulante incrementaba la demanda y la producción no podría crecer a la misma velocidad, los productos nacionales se volverían más costosos, lo cual hacía que los importados fueran más competitivos (Lombana & Rozas, 2016).

#### 1.4.2. Ventaja Absoluta

Adam Smith sostuvo que en un mundo de dos naciones y dos productos, la especialización internacional y el comercio serían benéficos cuando una nación tenga una ventaja de costo absoluta (es decir, utilice menos trabajo para fabricar una unidad de producción) en un producto y la otra nación tenga una ventaja de costo absoluta en el otro producto. Para que el mundo se beneficie de la especialización, cada nación debe tener un producto en el que sea absolutamente más eficiente en su producción que su socio comercial. Una nación importará los productos en los que tenga una desventaja de costo absoluta y exportará los productos en los que tenga una ventaja de costo absoluta (Carbaugh, 2009).

Según (Veletanga, 2015), Adam Smith postuló que bajo libre cambio, cada nación debe especializarse en producir esas mercancías que podrían ser lo más eficientemente posible. Algunos de éstos serían exportados a la paga para las

importaciones de las mercancías que se podrían producir más eficientemente a otra parte. Su idea principal fue la de que para que exista comercio entre dos países, uno de ellos debe tener una ventaja absoluta en la producción de alguno de los bienes que se comercian.

#### 1.4.3. Ventaja Comparativa

Con el fin de probar la eficacia del modelo de Ventaja Absoluta, David Ricardo presenta su versión, profundizando aún más la teoría, partiendo de un punto en el que pueden existir países más eficientes, produciendo más bienes con la misma cantidad de recursos. En ese caso, la pregunta de Ricardo obedece a si es beneficioso comerciar para un país que presenta ventaja absoluta en la producción de ambos bienes. Para esto debe revisarse el costo de oportunidad de producir aquel bien que sea más eficiente producir en el país que presenta ventaja absoluta para la producción de ambos bienes. Los precios relativos como base para la toma de decisiones sobre la preferencia de producir, exportar o, en su defecto, importar (Lombana & Rozas, 2011).

Con base en la ventaja comparativa de Ricardo, aun cuando una nación tiene una desventaja de costo absoluta en la producción de ambos productos, todavía puede existir una base para un comercio de mutuo beneficio. La nación menos eficiente debe especializarse y exportar el producto en el que es relativamente menos ineficiente (donde su ventaja absoluta sea menor). La nación más eficiente

debe especializarse y exportar el producto en el que es relativamente más eficiente (donde su ventaja absoluta sea mayor) (Carbaugh, 2009).

#### 1.4.4. Comercio Intraindustrial

La comercialización intraindustrial representa el intercambio de productos similares pertenecientes a la misma industria, como pueden ser coches, bebidas o material informático. Este término se aplica generalmente al comercio internacional cuando se produce la importación y exportación del mismo tipo de bienes o servicios. A pesar de que mediante las teorías clásicas del comercio este fenómeno tiene difícil explicación, hoy día se puede comprender perfectamente, si se analiza en términos de especialización y rendimiento (EAE, 2015).

Se diferencia de la teoría de la Ventaja Comparativa en la medida en que los países intercambian bienes que pueden ser similares. Este fenómeno se ha detectado entre los productos importados y exportados por países de orden Norte - Norte, aunque últimamente también se ha iniciado en el comercio Sur - Sur. En los análisis del comercio intraindustrial se ha detectado cómo estos países desarrollados transaban los mismos tipos de bienes. Con el tiempo, el análisis también se ha llevado a los países en desarrollo (Lombana & Rozas, 2016).

## 1.4.5. Teoría del Ciclo de vida del producto

En Economía existe una teoría que explica las etapas por las que pasa un producto con respecto a su producción y sus ventas, se conoce como la Teoría del ciclo de vida de un producto. Fue definida por el economista norteamericano Raymond Vernon que aseguraba que todo producto o servicio sufre una evolución en el mercado similar. El ciclo de vida de un producto es la evolución de las ventas de ese producto durante su permanencia en un mercado determinado. Dependiendo del producto y del sector la vida útil del mismo puede ser mayor o menor. Los ciclos son: Introducción, Crecimiento, Madurez y declive (Queipo, 2015).

En 1960 Vernon da a conocer la teoría del Ciclo de Vida del Producto, con la cual revisa los efectos de la globalización de la producción y cómo esta afecta el comportamiento de las importaciones y exportaciones tanto de países desarrollados como en desarrollo, dependiendo de su dotación de factores. Esto es: los nuevos productos tecnológicos son desarrollados en países que hacen grandes inversiones en investigación y desarrollo, de esta forma, son estos países los que generan los nuevos productos. El primer paso es probar la aceptación del producto en el mercado local, como producto nuevo. Con el tiempo, los consumidores de países de similar composición socioeconómica (país B) desean acceder a esta nueva tecnología, por lo cual realizan compras (importaciones) al productor. Sin embargo, los productores del país B también se sienten capaces

de producir o reproducir esa tecnología o una similar. Así, inician la producción, y luego de cierto tiempo desplazan las importaciones del país A, que realizó la primera inversión, produciendo para su mercado local e iniciando sus exportaciones.

En este momento, ambos países productores (A y B) sienten la necesidad de estandarizar su producción con el fin de reducir costos, para lo cual buscan países (C) donde puedan llevar a cabo los procesos de ensamblaje del producto, estandarizándolos y produciendo a escala, con el fin de reducir costos y poder competir en diferentes mercados. En este punto, el país que inició la producción del nuevo bien tecnológico (país A) termina importando su propio bien, debido a que es más competitivo si la producción estandarizada se realiza en el extranjero (país C) (Lombana & Rozas, 2016).

#### 1.5. Políticas del comercio internacional

Las políticas comerciales consisten en un conjunto de medidas cuyo objetivo es el desarrollo armonioso del comercio en el marco de los intercambios internacionales de mercancías. En la elaboración de una determinada política comercial se debe tener en cuenta la situación de los mercados, que pueden estar influidos por medidas arancelarias y extrarancelarias (Coll, 2015).

En la actualidad, los gobiernos no tienen autonomía para establecer nuevas políticas comerciales, debido a que existen compromisos adquiridos no solo en

términos de acuerdos multilaterales como el de la Organización Mundial de Comercio (OMC), sino también acuerdos regionales (por ejemplo: Comunidad Andina, Mercosur, NAFTA, Unión Europea, etc.) (Lombana & Rozas, 2016).

Sin embargo, existen instrumentos de política comercial que permiten que los países puedan regular su comercio internacional con el fin de disminuir el impacto negativo que este podría tener en su economía; sin embargo, estos instrumentos deben funcionar dentro de los límites preconcebidos por los compromisos adquiridos previamente en foros internacionales.

#### 1.5.1. Aranceles

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC), los aranceles son derechos de aduanas aplicados a las importaciones de mercancías, los cuales constituyen una fuente de ingresos para los gobiernos.

Los aranceles también son llamados barreras arancelarias, ya que de no cumplir con el pago de los impuestos que deben pagar los importadores y exportadores en las aduanas de entrada y salida, las mercancías no pueden entrar o salir del país (ADOEXPO, 2018).

Los aranceles pueden ser de varios tipos, pero los más comunes son:

 Ad Valorem: Se calculan como un porcentaje del bien importado (respecto al valor)

- Aranceles Específicos: Se imponen en términos de cargas o cobros monetarios específicos por unidad o cantidad de mercancía importada.
- Arancel Mixto: Es una combinación de los dos anteriores (Ad Valorem y específico).

#### 1.5.2. Cuotas

Esta medida se utiliza para limitar las importaciones o la cantidad de producto que llegan a un país cuando la cantidad establecida en la cuota ya se ha ingresado al territorio de dicho país. Y al igual que el arancel, tiene efecto en el precio del producto, ya que permite que el productor nacional pueda negociar con las cantidades vendiendo a un precio más alto en consecuencia de la limitación de las importaciones de ese producto.

El establecimiento de cuotas viene acompañado por "licencias de importación", las cuales son trámites administrativos que establecen los gobiernos con el fin de repetir las cantidades importadas, y conceden o no licencias dependiendo de los requisitos establecidos por cada Estado. De esta forma, y dependiendo de cómo y a quién se le otorgue el beneficio de importar, los costos o ganancias del establecimiento de la cuota serán destinados ya sea a los productores nacionales, a los productores internacionales o al Gobierno (Lombana & Rozas, 2016).

#### 1.5.3. Subsidios

La Real Academia española nos define el subsidio como prestación pública asistencial de carácter económico y de duración determinada, por lo que llevándolo al ámbito comercial, podemos definir a los subsidios como un padrinaje de los gobiernos a los productores con el fin de promover la producción y comercio nacional sin que se vean afectados los precios.

Existe una gran variedad de estos, ya que cada país escoge de qué forma patrocina a sus productores. Cuando se establece un subsidio a la producción en un país grande se distorsiona el comercio en mayores proporciones que cuando el que subsidia es un país pequeño. El establecimiento de subsidios por parte de los países tiene efectos tanto en su territorio como en el territorio de los países competidores y de los clientes del producto subsidiado. Sin embargo, los efectos varían dependiendo de la naturaleza del subsidio: subsidios a la producción o a la exportación (Lombana & Rozas, 2016).

#### 1.6. Barreras del comercio internacional

Con el propósito de proteger lo mayormente posible la economía de un país y mantener el equilibrio en la balanza de pagos, los gobiernos establecen barreras que consideren necesarias, que les permiten proteger a los productores locales y en consecuencia a los productos elaborados en dicho país. Estas barreras pueden ser arancelarias y no arancelarias.

#### 1.6.1. Barreras Arancelarias

Las regulaciones arancelarias son consideradas como impuestos pagados a través de los aranceles de las mercancías importadas (Beato, 2017).

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC), los aranceles proporcionan a las mercancías producidas en el país una ventaja en materia de precios con respecto a las mercancías similares importadas, y constituyen una fuente de ingresos para los gobiernos.

En cualquiera de sus formas, el arancel abre una brecha entre el precio internacional y el precio interno, es decir, entre el precio al que se cotiza en el exterior y el que deberá pagar en el país que consuma el bien importado. Debido a la gran variedad de bienes que una nación importa, se han establecido clasificaciones arancelarias para determinar el arancel (impuesto) que deberá pagar un bien que ingresa por una aduana (Mancera, 2015).

#### 1.6.2. Barreras No Arancelarias

Las barreras No Arancelarias (BNA) son políticas distintas a los aranceles, ya que restringen el comercio internacional, sin embargo, no implican una cuota monetaria, sino más bien corresponden a restricciones técnicas para el importador.

Las barreras no arancelarias al comercio (BNA) agrupan una diversidad de medidas. Algunas poseen derivaciones comerciales sin gran escala; por ejemplo, los requerimientos de etiquetado y empaque pueden restringir el comercio, pero sólo de forma marginal. Otras BNA afectan de forma significativa los patrones comerciales; como ejemplos están las cuotas de importación, las restricciones voluntarias a la exportación, los subsidios y requerimientos de contenido nacional. Estas BNA tienen la intención de reducir las importaciones y así beneficiar a los productores nacionales (Carbaugh, 2009).

Es importante señalar que las barreras no arancelarias se dividen entre cuantitativas y cualitativas. Las cuantitativas se refieren a las cantidades de productos permitidas para la importación y la cualitativas hacen referencia a aquellas regulaciones que se le aplican al producto que se desea introducir (etiquetado, embalaje, envase).

# 1.7. Medios de trasporte y documentos del Comercio Internacional

El transporte se podría considerar como la parte más importante y principal de la logística en el comercio Internacional. En la logística del comercio Internacional, el papel que juega el transporte se considera más relevante porque las distancias son mayores y las dificultades asociadas con la distribución son más grandes.

Coyle, John (2012) El transporte se refiere al movimiento del producto de un lugar a otro en su recorrido desde el principio de la cadena de suministro hasta el cliente. El transporte es una directriz importante de la cadena, ya que los productos rara vez son producidos y consumidos en la misma ubicación. Es un componente significativo de los costos en que incurren la mayoría de las cadenas. El papel del transporte reviste mayor importancia en las cadenas de suministro globales. El transporte permite que los productos se muevan a lo largo de la cadena global.

#### 1.7.1. Medios de Transporte Internacionales

Bowersox, Donald (2007) El éxito de la industria de la transportación para desarrollar sistemas de transporte rápidos, confiables y eficientes ha contribuido en gran medida al creciente nivel de comercio internacional que se ha presentado en los últimos 30 años. La transportación económica ha permitido que las compañías locales tomen ventaja de las diferencias de tarifas de mano de obra en el mundo, para conseguir materias primas que se encuentran geográficamente dispersas y para hacer llegar bienes en forma competitiva a mercados distantes de sus fronteras locales. De esta forma, el responsable de logística debe conocer los requerimientos especiales para desplazar bienes a nivel internacional.

Los transportistas marítimos dominan la transportación internacional, con más de 50% del volumen de intercambio en dólares y 99% en peso. El transporte aéreo desplaza 21% del volumen de intercambio en dólares y el resto es transportado

por camión, ferrocarril y ductos entre los países colindantes. El dominio de un modo de transporte particular se ve fuertemente afectado por la geografía del país y la proximidad con sus principales socios comerciales. La elección de rutas se vuelve mucho más restringida que para desplazamientos nacionales, ya que los bienes deben desplazarse a través de un número limitado de puertos y puntos aduanales para salir o ingresar a un país. Aunque esto puede hacer más sencilla y obvia la asignación de rutas en comparación con los movimientos nacionales, los problemas que surgen por los requerimientos legales del desplazamiento de bienes entre dos o más países y por la mayor limitación de la responsabilidad de los transportistas internacionales en comparación con los nacionales puede hacer que el desplazamiento internacional sea más complejo. Es decir, las exportaciones deberán desplazarse bajo una mayor documentación que los envíos locales, y estarán sujetos a retrasos ocasionados por los requerimientos legales para ingresar o abandonar un país, así como a las restricciones de ruta de dos o más países. Además, la responsabilidad limitada del transportista ocasiona el uso de mayor empaque protector y mayores costos de aseguramiento y documentación como cobertura contra pérdida potencial. Esto sirve para explicar buena parte de la popularidad de utilizar contenedores para desplazar bienes de alto valor en mercados internacionales (Bowersox, 2007).

#### 1.7.2. Documentos utilizados en el Comercio Internacional

En las operaciones internacionales de comercialización (importación y exportación) los documentos tienen un rol muy importante, ya que es a través de esto se puede certificar la veracidad de la mercancía intercambiada, se puede avalar el ingreso o egreso de divisas, la negociación del flete y del seguro, entre otras cosas que son importantes tanto para los comerciantes como para las autoridades que intervienen en el intercambio que se genera.

Entre los documentos más utilizados, a partir de la siguiente clasificación se pueden mencionar:

#### 1.7.2.1. Documentos comerciales

- Contrato de compraventa internacional.
- Factura proforma.
- Orden de compra.
- Factura comercial.
- Factura consular.

#### 1.7.2.2. Documentos relativos a la mercancía

- Certificado de origen.
- Certificado de calidad.
- Certificado fitosanitario.
- Certificado zoosanitario.

- Certificado sanitario.
- Certificado de peso (VGM).
- Lista de empaque.
- Lista de precios.

### 1.7.2.3. Documentos relativos al transporte

- Manifiesto de carga.
- Booking o reserva de espacio.
- Conocimiento de embarque.
- Guía aérea.
- Carta porte.

### 1.7.2.4. Documentos relativos a seguro

- Póliza de seguro de transporte.
- Póliza de seguro de crédito a la exportación.
- Póliza de seguro de caución aduanera.

### 1.7.2.5. Documentos que emite Aduanas

- Declaración Aduanera (DUA).
- Liquidación/Factura: Aduana.
- Certificado de origen.
- Certificado sanitario.
- Certificado fitosanitario.
- Certificado zoosanitario.

- Certificado de verificación.
- Visa de mercancía.
- Documento Operador Logístico (DOL).
- Carta de ruta o de porte.

### 1.7.2.6. Documentos bancarios y de pagos

- Carta de crédito.
- Cobranza documentaria.
- Transferencia u orden de pago.
- Letras de cambio.
- Cheque.
- Tarjeta de crédito.
- Entre otros.

# 1.8. Instituciones Internacionales que participan el comercio Internacional

### 1.8.1. Organización Mundial del Comercio (OMC)

La Organización Mundial del Comercio (OMC) es la única organización internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países. Los pilares sobre los que descansa son los Acuerdos de la OMC, que han sido negociados y firmados por la mayoría de los países que participan en el comercio mundial y ratificados por sus respectivos Parlamentos. El objetivo es garantizar que los intercambios comerciales se realicen de la forma más fluida, previsible y

libre posible. La OMC tiene diversas funciones: administra un sistema mundial de normas comerciales, funciona como foro para la negociación de acuerdos comerciales, se ocupa de la solución de las diferencias comerciales entre sus Miembros y atiende a las necesidades de los países en desarrollo (OMC, 2019).

### 1.8.2. Organización Mundial de Aduanas (OMA)

La Organización Mundial de Aduanas (OMA), establecida en 1952 como el Consejo de Cooperación Aduanera (CCC) es un organismo intergubernamental independiente cuya misión es mejorar la eficacia y la eficiencia de las administraciones de aduanas. Además del papel vital desempeñado por la OMA para estimular el crecimiento del comercio internacional legítimo, sus esfuerzos las actividades fraudulentas también son reconocidos combatir para internacionalmente. El enfoque de asociación defendido por la OMA es una de las claves para construir puentes entre las administraciones de aduanas y sus socios. Al promover la aparición de un entorno aduanero honesto, transparente y predecible, la OMA contribuye directamente al bienestar económico y social de sus miembros. Finalmente, en un entorno internacional caracterizado por la inestabilidad y la amenaza siempre presente de la actividad terrorista, la misión de la OMA para mejorar la protección de la sociedad y el territorio nacional, y para asegurar y facilitar el comercio internacional, adquiere todo su significado (OMA, 2019).

#### 1.8.3. Fondo Monetario Internacional

El Fondo Monetario Internacional (FMI) promueve la estabilidad financiera y la cooperación monetaria internacional. Asimismo, facilita el comercio internacional, promueve el empleo y un crecimiento económico sostenible y contribuye a reducir la pobreza en el mundo entero. El FMI es administrado por los 189 países miembros a los cuales les rinde cuentas. La principal misión del FMI consiste en asegurar la estabilidad del sistema monetario internacional; es decir, el sistema de pagos internacionales y tipos de cambio que permite a los países y a sus ciudadanos efectuar transacciones entre sí. Para mantener la estabilidad y prevenir crisis en el sistema monetario internacional, el FMI pasa revista a las políticas económicas aplicadas por los países miembros, así como a la situación económica y financiera nacional, regional y mundial a través de un sistema formal de supervisión. Proporciona asesoramiento a los países miembros y promueve políticas que apuntan a fomentar la estabilidad económica, reducir la vulnerabilidad a crisis económicas y financieras, y mejorar los niveles de vida (FMI, 2018).

#### 1.8.4. Banco Mundial

El Banco Mundial o grupo Banco Mundial es una de las fuentes más importantes de financiamiento y conocimiento para los países en desarrollo, está integrado por cinco instituciones que se han comprometido a reducir la pobreza, aumentar la prosperidad compartida y promover el desarrollo sostenible. Estas Instituciones

son: El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, La Asociación Internacional de Fomento, La Corporación Financiera Internacional, El Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones, El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (i). Si bien las cinco instituciones que conforman el Grupo Banco Mundial tienen sus propios países miembros, órganos directivos y convenios constitutivos, todas ellas trabajan al unísono para brindar servicios a sus países clientes. Los desafíos de desarrollo actuales solo se pueden encarar con la participación del sector privado. Pero el sector público sienta las bases para facilitar la inversión del sector privado y permitirle a este prosperar. Las ocupaciones adicionales de las cinco instituciones permiten al Grupo Banco Mundial tener la capacidad única de conectar los recursos financieros internacionales con las necesidades de los países en desarrollo (Banco Mundial, 2019)

#### 1.8.5. Naciones Unidas

Las Naciones Unidas pueden tomar medidas sobre los problemas que enfrenta la humanidad en el siglo 21, como la paz y la seguridad, el cambio climático, el desarrollo sostenible, los derechos humanos, el desarme, el terrorismo, las emergencias humanitarias y de salud, la igualdad de género, la gobernanza, la producción de alimentos y mucho más, debido a las facultades que le confiere la Carta y a su carácter internacional. La ONU también proporciona un foro para que sus miembros puedan expresar su opinión en la Asamblea General, el Consejo

de Seguridad, el Consejo Económico y Social, Consejo de Administración Fiduciaria, Corte Internacional de Justicia y Secretaría. Al permitir el diálogo entre sus miembros, y la organización en las negociaciones, la Organización se ha convertido en un mecanismo para que los gobiernos puedan encontrar ámbitos de acuerdo y resolver problemas juntos (ONU, 2019)

### 1.8.6. Centro de Comercio Internacional (ITC)

El Centro de Comercio Internacional (ITC) es la agencia conjunta de la Organización Mundial del Comercio y de las Naciones Unidas que tiene como objetivo lograr que las empresas en países en vías de desarrollo sean más competitivas en el mercado global, acelerando el desarrollo económico y ayudando a conseguir los Objetivos de desarrollo del milenio de las Naciones Unidas, es decir, la misión del ITC es impulsar el crecimiento económico sostenible y contribuir al logro de los Objetivos de desarrollo del milenio en economías en transición y países que están en desarrollo a través del comercio y el fomento de negocios internacionales (ITC, 2019).

# 1.8.7. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

La conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo o por sus siglas en inglés (UNCTAD), es una organización establecida por la Asamblea General de las Naciones Unidas, con el fin de brindar apoyo a los países en desarrollo para que puedan acceder a los beneficios de una economía globalizada

de manera más justa y efectiva. Asimismo, también brindan apoyo por medio al equipamiento necesario para hacer frente a los posibles inconvenientes de una mayor integración económica. Para lograr esto, la UNCTAD proporciona análisis, facilita la creación de consenso y ofrece asistencia técnica. Esto les ayuda a utilizar el comercio, la inversión, las finanzas y la tecnología como vehículos para un desarrollo inclusivo y sostenible. La UNCTAD también apoya la implementación de Financiamiento para el Desarrollo, según lo ordenado por la comunidad global en la Agenda de Addis Abeba 2015, junto con otros cuatro actores institucionales importantes: el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional, la Organización Mundial del Comercio y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (UNCTAD, 2019).

# 1.8.8. Organización para la Cooperación y el desarrollo Económico (OCDE)

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) es una organización internacional cuya misión es diseñar y promover mejores políticas que favorezcan la prosperidad, la igualdad, las oportunidades y el bienestar para todas las personas. En colaboración con gobiernos, responsables de políticas públicas y ciudadanos, la OCDE trabaja para establecer estándares internacionales y proponer soluciones basadas en datos empíricos a diversos retos sociales, económicos y medioambientales, siendo un foro único, un centro de conocimientos para la recopilación de datos y el análisis, el intercambio de experiencias y de buenas prácticas, asesora en materia de políticas públicas y en

el establecimiento de estándares y normas a nivel mundial en ámbitos que van desde la mejora del desempeño económico y la creación de empleo al fomento de una educación eficaz o la lucha contra la evasión fiscal internacional (OCDE, 2019).

#### 1.8.9. Foro de Cooperación Económica del ASIA-A PACIFICO (APEC)

La Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) es un foro económico regional establecido en 1989 para aprovechar la creciente interdependencia de Asia-Pacífico. Los miembros de APEC apuntan a crear una mayor prosperidad para la gente de la región promoviendo un crecimiento equilibrado, inclusivo, sostenible, innovador y seguro y acelerando la integración económica regional. APEC garantiza que los bienes, servicios, inversiones y personas se trasladen fácilmente a través de las fronteras. Los miembros facilitan este comercio mediante procedimientos aduaneros más rápidos en las fronteras; climas comerciales más favorables detrás de la frontera; y alinear regulaciones y estándares en toda la región. El foro se adapta para permitir que los miembros enfrenten nuevos e importantes desafíos para el bienestar económico de la región. Esto incluye garantizar la capacidad de recuperación ante desastres, planificar pandemias y abordar el terrorismo (APEC, 2019).

# 1.9. Instituciones Nacionales que participan en el Comercio Exterior Dominicano

### 1.9.1. Banco Central de la República Dominicana

El Banco Central de la República Dominicana fue creado el 9 de octubre de 1947, de conformidad con la Ley Orgánica No.1529, e inició sus operaciones el 23 de octubre del mismo año, instituyéndose como una entidad descentralizada y autónoma, siendo regida por la Ley Monetaria y Financiera y teniendo como órgano superior a la Junta Monetaria. Este tiene como objetivo mantener la estabilidad de precios, promover la estabilidad y fortalecimiento del sistema financiero y la eficiencia del sistema de pagos, optimizar la ejecución de las operaciones monetarias y cambiarias, incrementar la efectividad de la regulación y la vigilancia de los sistemas financieros y de pago, mantener niveles efectivos de comunicación, transparencia y gobernabilidad institucional, incrementar el nivel de eficiencia operacional, del capital humano y tecnológico, y optimizar la Gestión Financiera Interna (Banco Central, 2019).

# 1.9.2. Centro de Exportación e Inversión de la Republica Dominicana (CEI-RD)

El CEI-RD es el Centro para la promoción de las exportaciones e inversiones de la República Dominicana. Fue creado con el objetivo de promover los productos y servicios dominicanos por todo el mundo, a través de la inserción competitiva del país en los mercados internacionales. Cuenta además con una quía de servicios

para el exportador dominicano, iniciando con las micros, pequeñas y medianas empresas para guiarlas desde la fase de descubrimiento de su potencial exportador, hasta acompañarlas mediante capacitaciones y asesorías hacia la internacionalización (CEI-RD, 2019).

### 1.9.3. Asociación Dominicana de Exportadores (ADOEXPO)

La Asociación Dominicana de Exportadores (ADOEXPO), es una asociación sin fines de lucro dedicada a fomentar, defender y promover las exportaciones de bienes y servicios de la República Dominicana, a través de la gestión de consultas, capacitaciones, proyectos, eventos y actividades relacionadas a las exportaciones. Quienes tienen como misión también proveer servicios y apoyo eficientes a sus asociados para mejorar su competitividad y eficiencia en la gestión de negocios de exportación (ADOEXPO, 2018).

### 1.9.4. Dirección General de Aduanas (DGA)

La Dirección General de Aduanas es una dependencia del Ministerio de Hacienda de la República Dominicana. Siendo la autoridad nacional de frontera, su responsabilidad trasciende el rol recaudador para ser garante, asimismo, de la salud de la población y la seguridad del Estado, por cuanto en los procesos de entrada y salida de mercancía tiene el deber de requerir toda documentación y permisos que son requeridos por otras autoridades competentes, según el rubro

que se trate, siempre de acuerdo con las leyes, normas y disposiciones legales, con integridad y disposición de servicio (DGA, 2019).

### 1.9.5. Comisión de Defensa Comercial (CDC)

La Comisión Reguladora de Prácticas Desleales en el Comercio y Sobre Medidas de Salvaguardias (Comisión de Defensa Comercial), tiene su base legal en la Ley No. 1-02 sobre Prácticas Desleales de Comercio y Medidas de Salvaguardas. La misma tiene carácter de entidad estatal descentralizada, con autonomía funcional, jurisdiccional y financiera, patrimonio propio de personalidad jurídica. La Comisión de Defensa Comercial tiene como función principal ejecutar, a solicitud de parte interesada o de oficio, todas las investigaciones que demande la administración de la Ley No. 1-02, su reglamento de aplicación y los tratados internacionales sobre la materia, para determinar, en los casos en que proceda, la aplicación de derechos "antidumping", derechos compensatorios y medidas de salvaguardias (Comisión de Defensa Comercial, 2018).

### 1.9.6. Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportaciones (CNZFE)

El Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación es un organismo gubernamental creado mediante la Ley 8-90 e integrado por representantes de los sectores públicos y privados cuya función principal es delinear una política integral de promoción y desarrollo del sector de zonas francas. Además de reglamentar y aplicar la Ley 8-90 sobre dicho sector en la República Dominicana. Tiene como

misión impulsar el crecimiento y desarrollo del sector zonas francas, mediante la promoción y atracción de nuevas inversiones (CNZFE, 2019).

### 1.9.7. Asociación Dominicana de Zonas Francas (ADOZONA)

La Asociación Dominicana de Zonas Francas es la asociación empresarial que representa a los parques industriales y a las empresas de zonas francas en la República Dominicana. Es una entidad no gubernamental sin fines de lucro, conformada por las Empresas de Zonas Francas Especiales, Asociaciones de Empresas de Zonas Francas, Operadoras de Parques Industriales Privados, ubicadas en todo el territorio nacional, reconocida mediante el Decreto No. 579-88, del 18 de diciembre de 1988. Tiene como objetivo ser la organización líder del sector privado que posicione a las zonas francas como el principal sector económico del país y que contribuya significativamente a situar a la República Dominicana como un destino ideal para la inversión y producción de bienes y servicios (ADOZONA, 2019).

### 1.9.8. Instituto Dominicano de las Telecomunicaciones (INDOTEL)

La Ley General de Telecomunicaciones, 153-98 ha sido redactada acorde a los convenios y tratados internacionales firmados y ratificados por el país, donde se enmarcan los principios de continuidad, generalidad, igualdad y neutralidad que hoy la complementan y se caracteriza por establecer, de forma expresa, el interés del estado de garantizar un servicio de telecomunicaciones eficiente, moderno y

de costo razonable, a todos los habitantes de la República Dominicana bajo un esquema de competencia leal, efectiva y sostenible, a ser seguido por aquellos que provean dicho servicio. El Instituto Dominicano de Telecomunicaciones (INDOTEL) ha sido creado a partir de esta Ley, con el objetivo de promover el desarrollo ordenado y eficiente de las telecomunicaciones en el país, en base a las estipulaciones (INDOTEL, 2019).

#### 1.9.9. Ministerio de Agricultura

EL Ministerio de Agricultura, es el Órgano Rector del Sector Agropecuario Nacional, con la misión de Formular y dirigir las políticas agropecuarias de acuerdo con los planes generales de desarrollo del país, para que los productores aprovechen las ventajas comparativas y competitivas en los mercados y contribuir de esa manera a garantizar la seguridad alimentaria, la generación de empleos productivos y de divisas y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población (Agricultura RD, 2019).

### 1.9.10. Ministerio de Hacienda (MH)

El Ministerio de Hacienda es una dependencia de la Presidencia de la República Dominicana, creada en el año 1844. La Ley No. 494-06, de Organización del Ministerio de Hacienda, y su Reglamento de Aplicación, No. 489-07, conforman la columna vertebral de su marco legal. Este organismo es responsable de elaborar, ejecutar y evaluar la política fiscal, que comprende los ingresos, los gastos y el

financiamiento del sector público, asegurando su sostenibilidad en el marco de la política económica del Gobierno y la Estrategia Nacional de Desarrollo (Hacienda, 2019).

### 1.9.11. Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales

El Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales es el Organismo encargado de elaborar, ejecutar y fiscalizar las políticas nacionales sobre medio ambiente y recursos naturales, promoviendo y estimulando las actividades de preservación, protección, restauración y uso sostenible de los mismos. Con la misión de regir la gestión del medio ambiente, los ecosistemas y los recursos naturales, para contribuir al desarrollo sostenible Atribuciones conferidas al Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales en la Ley General sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales 64-00 (RD, 2019)

### 1.9.12. Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX)

Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX) es una institución centralizada del Estado Dominicano, creada mediante ley, en los albores del surgimiento de la nación misma. Amparada en la Ley No. 630-16 del 28 de julio del 2016 y su Reglamento de aplicación 142-17 del 21 de abril del 2017, este organismo es el responsable de implementar la Política Exterior del país, la cual es trazada por el presidente de la República. Con esta institución se pretende desarrollar una Política de Relaciones Exteriores activa que vincule la agenda nacional de

desarrollo con el contexto internacional, en beneficio de los intereses de la República Dominicana (MIREX, 2019).

### 1.9.13. Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSP)

El Ministerio de Salud pública fue creado con la finalidad de garantizar el acceso equitativo a servicios integrales de salud con calidad, promoviendo la producción social de Salud, a través del ejercicio de la rectoría y funciones esenciales de la salud pública, para satisfacer las necesidades de la población, con énfasis en los grupos prioritarios (Ministerio de Salud Pública, 2019).

### 1.9.14. Ministerio de Turismo (MITUR)

El ministerio de Turismo es una Institución que implementa políticas efectivas para asegurar una oferta turística diversificada, inclusiva y de calidad mundial, que aprovecha sus recursos de forma inteligente para posicionarse como el mejor destino turístico para asegurar el desarrollo sustentable del turismo de la República Dominicana a través de la implementación de políticas de regulación y promoción (MITUR, 2019).

# 1.9.15. Oficina de Tratados Comerciales Agrícolas del Ministerio de Agricultura (OTCA)

La Oficina de Tratados Comerciales Agrícolas (OTCA), fue creada el 27 de octubre del año 2005 mediante la Resolución No. 54-2005 del Ministerio de

Agricultura, como la instancia responsable de negociar, aplicar y administrar los compromisos derivados de los acuerdos comerciales en materia agropecuaria, tanto los vigentes como aquellos que puedan ser convenidos en el futuro. La OTCA nace con el objetivo de fortalecer y promover la capacidad del sector agropecuario, para presentar y negociar iniciativas favorables para el país en los procesos de negociaciones comerciales bilaterales, regionales y multilaterales. Se creó además como una forma de aprovechar las oportunidades para el sector agropecuario derivadas del Tratado de Libre Comercio con Centroamérica y los Estados Unidos (DR-CAFTA, por sus siglas en inglés), pues el mismo requería que el país adoptara previo a la implementación del mismo, una serie de lineamientos de políticas, estrategias y acciones, que permitiesen el aprovechamiento de esas oportunidades y el cumplimiento cabal de lo convenido (OTCA, 2015).

#### 1.9.16. Oficina Nacional de la Propiedad Industrial (ONAPI)

ONAPI es una Institución adscrita al Ministerio de Industria y Comercio, con autonomía técnica y con patrimonio propio, que administra todo lo relativo a la concesión, al mantenimiento y vigencia de las diferentes modalidades de la Propiedad Industrial (Patentes de Invención, de Modelos de Utilidad, Registro de Diseños Industriales y de Signos Distintivos). La ONAPI surge en mayo del año 2000, con la promulgación de la Ley 20-00 sobre Propiedad Industrial (ONAPI, 2019).

### 1.9.17. Dirección General de Control de Drogas (DNCD)

La Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD) es una dependencia del Poder Ejecutivo, creada como una institución de seguridad nacional del Estado dominicano, a través de la Ley 50-88 sobre drogas y sustancias controladas, del 30 de mayo del 1988; la cual controla y dirige el sistema de inteligencia nacional antidrogas, para colectar, analizar y diseminar informaciones de inteligencia estratégica y operacional, con el fin Prevenir y reprimir producción, tráfico, distribución y el consumo ilícito de drogas y sustancias controladas en todo el territorio nacional. Tiene como misión Prevenir y reprimir la producción, tráfico, distribución y el consumo ilícito de drogas y sustancias controladas, así como el lavado de activos, según lo estipulado en la constitución y las leyes; a fin de contribuir con la seguridad y desarrollo de la nación (DNCD, 2019).

# 1.10. Incidencias de los Tratados Comerciales en el comercio internacional

Los tratados comerciales son acuerdos entre dos o más países en los cuales se dispone una zona de libre comercio para eliminar o reducir aranceles, con el fin de extender el alcance de mercados meta para los bienes y servicios de los países que firman a favor del acuerdo.

Un tratado de libre comercio (TLC) es un acuerdo comercial vinculante que suscriben dos o más países para acordar la concesión de preferencias

arancelarias mutuas y la reducción de barreras no arancelarias al comercio de bienes y servicios. A fin de profundizar la integración económica de los países firmantes, un TLC incorpora además de los temas de acceso a nuevos mercados, otros aspectos normativos relacionados al comercio, tales como propiedad intelectual, inversiones, políticas de competencia, servicios financieros, telecomunicaciones, comercio electrónico, asuntos laborales, disposiciones medioambientales y mecanismos de defensa comercial y de solución de controversias. Los TLC tienen un plazo indefinido, es decir, permanecen vigentes a lo largo del tiempo por lo que tienen carácter de perpetuidad (Ministerio de Comercio Exterior y Turismo de Perú, 2019)

Entre los beneficios que podemos mencionar al formar parte de los tratados comerciales:

- Acceso a nuevos mercados
- Desarrollo de la competitividad
- Apertura a nueva diversidad de productos y servicios
- Eliminación parcial o completa de barreras comerciales e igualdad de condiciones entre los participantes
- Intercambio de tecnología

La Organización Mundial de Comercio (OMC) es la organización encargada de llevar registros de los tratados comerciales y tiene como objetivo garantizar que

comercio internacional se haga fluido, justo y libre posible. Se puede mencionar que los TLC sirven para mejorar la prosperidad y competencia de las economías, el incremento de la producción, atraer inversiones.

### 1.11. Estadísticas del Comercio Exterior Dominicano ("X" y "M")

Nuestro país se caracterizado por tener el puesto no. 88 en mayor economía de exportación del mundo y el puesto no. 74 en ser la economía más compleja según el Índice de Complejidad Económica.

Para el año 2017, República Dominicana exportó \$8,73 Mil millones importó \$16,7 Mil millones, dando como resultado un saldo comercial negativo de \$ 7.97 Miles de millones. El PIB un total de \$ 75.90 Miles de millones y su PIB per cápita fue de \$ 16 Miles.

Las principales exportaciones de República Dominicana son de ro, incluido el oro platinado, en bruto, semilabrado o en polvo (\$1,5 Mil millones), Cigarros (puros), incluso despuntados, cigarritos (puritos) y cigarrillos, de tabaco o de sucedáneos del tabaco (\$758 Millones), Aparatos para corte, seccionamiento, protección, derivación, empalme o conexión de circuitos eléctricos [por ejemplo: interruptores, conmutadores, relés, cortacircuitos, supresores de sobretensión transitoria, clavijas y tomas de corriente (enchufes), por (\$510 Millones), T-shirts y camisetas interiores de punto (\$472 Millones) e Instrumentos y aparatos de medicina, cirugía, odontología o veterinaria, incluidos los de centellografía y demás aparatos

electromédicos, así como los aparatos para pruebas visuales (\$434 Millones), de acuerdo a la clasificación del Sistema Harmonizado (HS). (OEC, 2017)

### 1.12. Tratados Comerciales de la República Dominicana

### 1.12.1. Tratado Libre Comercio entre R.D., Centroamérica y EE.U.U. (DR-CAFTA)

El DR-CAFTA está conformado por 22 capítulos, divididos cada uno en artículos, siendo sus objetivos básicos: provocar el crecimiento y diversificación del intercambio comercial en la región; eliminar las barreras al comercio y mejorar el movimiento transfronterizo de bienes y servicios, suscitar un contexto de competencia leal en la región de libre comercio, ampliar substancialmente las oportunidades de inversión y observancia de los derechos de propiedad intelectual. De la misma manera, describe los mecanismos para solucionar litigios y para el establecimiento de procedimientos de mutuo acuerdo (DICOEX, 2019).

### 1.12.2. Acuerdo CARIFORO, Unión Europea o EPA

El Acuerdo de Asociación Económica (AAE) entre la Unión Europea y CARIFORO (CARICOM y la República Dominicana) es un acuerdo recíproco, compatible con la Organización Mundial del Comercio (OMC). El mismo establece como objetivo contribuir a la reducción y eventual erradicación de la pobreza mediante el establecimiento de una asociación comercial consistente con los objetivos del desarrollo sostenible y promover la integración regional del Caribe. El Acuerdo de

Asociación Económica (AAE) fue firmado el 15 de octubre del año 2008, y entró en vigencia cuando las partes notificaron mutuamente que hicieron los ajustes necesarios para implementar el Acuerdo. Acuerdo de libre comercio entre R.D. y la Comunidad del Caribe (TLCARICOM) (CEI-RD, 2019).

## 1.12.3. Tratado de libre Comercio Centroamérica – República Dominicana (CA-RD)

Los países signatarios de este Tratado son, las Repúblicas de: Costa Rica, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Guatemala y República Dominicana. Dentro de los objetivos del Tratado se recalca el interés de estimular la expansión y multiplicidad del comercio de bienes y servicios entre las Partes; así como eliminar mutuamente los obstáculos al comercio e, impulso y protección a las inversiones extranjeras. Para su ejecución, las autoridades oportunas de la región acordaron en septiembre de 2002, la conformación del Consejo Conjunto de Administración, la constitución de los 10 Comités previstos (DICOEX, 2019).

# 1.12.4. Acuerdo de Alcance Parcial República Dominicana y Panamá (AAPP)

El 17 de julio del 1985, República Dominicana y Panamá firmaron un Acuerdo de Alcance Parcial (AAPP), ratificado en 1987 y vigente a partir del 2 de noviembre del 2003. Este acuerdo comercial busca la liberalización de bienes, estableciéndose una lista de productos a ser intercambiados entre esos mercados. Del mismo modo, busca otorgar preferencias arancelarias y eliminar o

reducir restricciones no arancelarias para fortalecer el comercio entre los países partes. Se caracteriza por concretar negociaciones comerciales para la reducción de obstáculos técnicos al comercio, reglas de origen, medidas de salvaguardias a una lista de productos (Beato, 2013).

### 1.12.5. Tratado República Dominicana - Comunidad del Caribe (RD-CARICOM)

El RD-CARICOM fue suscrito el 22 de agosto de 1998, y entró en vigor en República Dominicana el 05 de febrero del 2002. Tiene por objetivo común el establecimiento de un área de Libre Comercio entre las partes, de conformidad con los acuerdos de Marrakesh que establece la OMC a través de la promoción y expansión de la venta de bienes originarios de los territorios de las partes. El acuerdo está integrado, en una parte, por la Comunidad del Caribe (CARICOM): Antigua y Barbuda, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Jamaica, Monserrat, St. Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Surinam y Trinidad y Tobago. Por otra Parte, la República Dominicana (ADOEXPO, 2018).

### 1.13. Análisis FODA del Comercio Exterior de la Republica Dominicana

Fortalezas	Oportunidades	Debilidades	Amenazas
Diversificación de Productos competitivos	Conocer y manejar eficientemente todos los procesos logísticos necesarios para posicionar los productos en los mercados internacionales.	Falta de explotación y mantenimiento de la infraestructura portuaria.	Poca confiabilidad y alto costo del sistema eléctrico
localización geográfica privilegiada	Modernización de la administración publica	Altos costos en los trámites aduanales	Riesgo de disminución de inversión extranjera directa
Infraestructura industrial de buena calidad	Desmonte gradual de aranceles para la apertura de nuevos mercados	Mínima seguridad de mercancía	Falta de reglamento y normativa jurídica para fomentar el comercio exterior
Geografía ideal para la producción de cultivos.	Inversión extranjera directa en varios sectores productores	Alto costo para el transporte de mercancía tanto marítimo como terrestre	Bajo nivel de competitividad sectorial
Acercamiento comercial con países claves del mundo	Implementación de nuevos tratados y acuerdos comerciales	Falta de una cultura de innovación y adaptación de las tecnologías	Alta carga tributaria y fiscal

Fuente: Análisis de la influencia del régimen aduanero de los centros logísticos en la facilitación del comercio exterior dominicano. Caso: Centro Logístico CAUCEDO, empresa YOBEL SCM, 2017.

### CAPÍTULO II.

# GENERALIDADES DE LAS ADUANAS DOMINICANAS.

### 2.1. Concepto e Importancia

Por motivos de la aparición del fenómeno llamado Globalización, de las diferentes prácticas realizadas en el comercio internacional y las gestiones legales que han de utilizarse en este tipo de actividades, las aduanas han jugado un papel fundamental, no solo en la recaudación de impuestos, sino también en la seguridad y prevención de actividades ilícitas que pudieran afectar el bienestar del país.

Las aduanas dominicanas, con el paso de los años han ido adaptándose a los cambios y modernidades que se requieren para poder mantener el orden y para eficientizar las operaciones realizadas propias del comercio internacional.

En las aduanas se capturan y se procesan informaciones que permiten generar estadísticas del comercio internacional, obtenidas a través de las exportaciones e importaciones, desde el momento en que se ingresa una declaración. Las investigaciones deben ser demostradas en las administraciones aduaneras con los documentos requeridos y datos sobre: declaración de partida arancelaria, descripción de la mercancía, unidad de medida, valor de la mercancía y otros, lo que permite obtener informaciones estadísticas fiables de las transacciones del comercio internacional (Beato, 2017).

### 2.2. Reseña histórica de las aduanas dominicanas

Según (Clander, 2009), el Sistema Aduanero Dominicano soportaba sus operaciones de recaudación fiscal en los cuatro puertos habilitados que funcionaban en sus inicios para el comercio exterior como eran: el puerto de Santo Domingo, San Pedro de Macorís, Puerto Plata, Azua y el Puerto de Samaná, donde operaba en cada uno de ellos una oficina recaudadora que recibía el nombre de interventoría, y la misma se encontraba bajo la dirección de su máximo funcionario, el cual era denominado interventor de aduanas.

Este sistema impositivo, basado principalmente en el Arancel de Importación y Exportación desde el año 1844, constituía para la época el principal ingreso fiscal del estado. En razón a que el mismo, llegaba a alcanzar hasta un 80% de la totalidad de las recaudaciones de entonces, en base a los impuestos aplicados a partir de las operaciones realizadas en el comercio exterior.

Al llegar al país en el 1861 como consecuencia de la anexión a España las autoridades españolas, se producen ciertos cambios en el Sistema Nacional Impositivo, por medio de los cuales se puso en vigor el Sistema Arancelario de Cuba, existente para la época, y en el año 1862 surge un reglamento, copia del aplicado en Cuba, que establecía que si el impuesto aplicado era menor que el consignado en el Reglamento de Puerto Rico, entonces se aplicaría la tarifa de este último.

Desde los tiempos de Lilís, dominicana ha pasado por procesos administrativos con criterios muy diferentes en cuanto al manejo de la economía, que dan al traste con la creación de obligaciones de carácter financiero.

En la época en que a los funcionarios y oficiales de Aduanas se les llamaba Interventores de Aduanas; a las Oficinas o Departamentos de aduanas, Interventorías y Cuerpo de Vigilia; a los Policías, Celadores, es que se nombra una comisión a través del Ministerio de Hacienda Pública, con la importante finalidad de llevar a cabo un estudio profundo y pormenorizado del arancel de los Estados Unidos, que era utilizado hasta entonces como amparo de las actividades recaudadoras, pero con la intensión de elaborarlo con una estructura propia del país.

En el año 1947 se realizó el decreto de la ley No. 1488, a la cual se le asignó el nombre de "Arancel de Importación y Exportación". Sobre esta base surgen tarifas impositivas gravando el volumen de las importaciones y exportaciones a partir de las relaciones e intercambios comerciales con otros países, a través del mecanismo internacional conocido hoy con el nombre de "Aduanas".

Con la puesta en práctica de esta ley, iban surgiendo nuevas necesidades que obligaron a la elaboración de uno o más organismos legales que fueran capaces de abarcar y velar por las operaciones bajo circunstancias que pudieran presentarse en un futuro y que no estuvieren contemplados en la ley No. 1488.

### 2.3. Características de las aduanas

Las Aduanas se pueden clasificar de acuerdo con su ubicación o Zona de Jurisdicción y con respecto a las actividades que realiza, estas se pueden dividir en: Primarias y Secundarias.

La clasificación primaria incluye las siguientes:

**Terrestres.** Son todos los lugares habilitados por la legislación aduanera nacional, en donde sus funciones están localizadas en diferentes lugares de la línea fronteriza o en cualquier territorio dentro del país.

**Aéreas.** Son aquellas aduanas que se encargan de verificar que los lineamientos planteados para el control de las mercancías que ingresan y salen del país por vía aérea, sean cumplidos.

**Marítimas.** Corresponden a aquellas oficinas aduanales que están situadas en los diferentes puertos productivos de la República Dominicana, y colaboran para agilizar y controlar las operaciones marítimas de las mercancías que entran y salen del país por esta vía.

Dentro de la clasificación secundaria, podemos mencionar:

**Fluviales.** Nos indica sobre aquellas aduanas que trabajan en países que tienen ríos que cruzan por distintos países y hay posibilidad de un intercambio comercial por esta vía.

Lacustres. Como las vías Fluviales, las Lacustres son aquellas aduanas que están establecidas en países que se conectan con otras fronteras a través de lagos, en donde pudiera existir una posibilidad de intercambio.

**Fronterizas**. Son las aduanas que trabajan en puntos de límite fronterizo de un país con otro. Un ejemplo de esto es el límite de la República Dominicana con Haití.

**Integradas**. Las aduanas Integradas son aquellas responsables de la aplicación de la legislación y procedimientos comunes de los países que forman un mismo territorio aduanero y que comparten una misma oficina administrativa de despacho de las mercancías.

República Dominicana cuenta con aduanas marítimas, aéreas, terrestres y fronterizas, ya que comparte la isla con Haití.

### 2.4. Base Legal

En la República Dominicana, los procedimientos de Aduanas están regidos por la constitución dominicana, los convenios, acuerdos y tratados internacionales, las leyes, los decretos, los reglamentos las resoluciones, las normas y las disposiciones administrativas que se emiten para cumplir con los procesos y procedimientos aplicables en la aduana.

### 2.4.1. Leyes de Aduanas

A continuación, en el siguiente gráfico se muestran las normas de lugar según el orden lógico legal de aplicación que muestra (Beato, 2017) y la Dirección General de Aduanas:

Constitución de la República Dominicana		
Convenios, Acuerdos y Tratados Internacionales		
Leyes		
Decretos		
Reglamentos		
Normas		
Dispocisiones Administrativas y Circulares		

Fuente: Apuntes sobre el comercio internacional y aduanas (Beato 2017)

La base legal de las aduanas en República Dominicana se integra por los siguientes:

### Ley 226-06

Es la que otorga personalidad jurídica y autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio a la Dirección General de Aduanas (DGA), e incluye modificaciones de la Ley 3498.

Establece la eliminación de la Factura Consultar, el Despacho Aduanero en 24 horas, el cobro de la tasa por servicio aduanero, entre otros temas. Aún con estas modificaciones, el Comercio Global demanda de que se incorporen otros temas en las normativas legales vigentes.

### Ley 146-00

Reforma arancelaria que modifica la ley 14-93, sobre el arancel de aduanas. Establece Régimen Impositivo a Importaciones realizadas por dominicanos en el exterior, exenciones impositivas a importaciones realizadas por dominicanos residentes en el exterior por espacios de tiempo de más de dos años.

### Ley 84-99

Reactivación y Fomento de las Exportaciones. Crea mecanismos existentes, respecto a "sistema de apoyo a las exportaciones", reintegro de los derechos y gravámenes aduaneros, bonos de compensación tributaria, reembolso de ITBIS y varios incentivos más. También se establece el reintegro de derechos y gravámenes aduaneros aplicados como régimen suspensivo de la obligación tributaria aduanera o una modalidad de internación temporal, que libera de los impuestos de importación a los exportadores, condicionada a la reexportación.

### Ley 424-06

Implementación del Tratado de Libre Comercio, entre la República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos de América (DRCAFTA), incluye la responsabilidad a la Dirección General de Aduanas del Registro de Titulares.

Establece un calendario de desgravación distribuido en Canastas, estas son: la A, desgravación inmediata a la entrada en vigor (frutas, bebidas alcohólicas), Canasta B, liberación en 5 años (vehículos, jabón), C, desgrava en 10 años (pastas alimenticias, crema dental), D, libera en 15 años (refrescos, carne de res), F, se desgrava a partir de año 11, (lácteos – leche), G, productos de canasta básica que tenían arancel 0 y se mantienen igual (cereales, harinas), M, libre al décimo (10) año (cemento gris, bienes industriales que compiten con la industria doméstica), N, desgrava a 12 años (helados, papas); canasta, O, desgravación libre a 12 años (harina de maíz, carne de cerdo), V, desgrava a 20 años, mantiene arancel 10 años, un 40% desgrava en 5 años y un 60% en 5 años (muslo de pollo, arroz), W, desgravación en cuatro años (carne de pollo fresca y refrigerada), Y, desgravación en cuatro años (carne de pavo fresca, congelada y refrigerada)

#### Ley 3489

Ley General de Aduanas. En el año 1958 el congreso emitió la primera edición de la ley 3498, la cual establece la DGA, el funcionamiento de esta y da apertura a los regímenes aduanales. Las aduanas nacionales se regirán por esta ley en los

puertos de Azua, Barahona, Samaná, Sánchez y San Pedro de Macorís, y en las ciudades fronterizas de Dajabón, Elías Piña y Jimaní.

#### 2.4.2 Derecho Aduanero

El derecho aduanero se inscribe como una rama del Derecho Administrativo, enfocado en el derecho público bajo la responsabilidad de Aduanas, dependencia gubernamental cuya función principal es regular y facilitar el tráfico de mercancías destinadas a los diferentes regímenes aduaneros, así como delimitar los grados de sanciones hacia las infraestructuraciones cometidas en los procesos, procedimientos y trámites aduaneros (Beato, 2017).

Beato (2017), especifica que las fuentes jurídicas en las que se sustenta el Derecho Aduanero dominicano son:

- La Constitución de la República Dominicana.
- Acuerdos, Convenios y tratados Internacionales.
  - a) Acuerdo de Alcance Parcial con Panamá,
  - b) Acuerdo con Centroamérica,
  - c) Acuerdo con el CARICOM,
  - d) DR-CAFTA,
  - e) EPA.

#### Convenios:

- a) Convenio de Kyoto Revisado,
- b) Convenio de Estocolmo,
- c) Convenio de Rotterdam,
- d) Convenio de Estambul,
- e) Convenio del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías,
- f) Convenio de Marpol.
- Código Tributario Civil y Penal,
- Las Leyes mencionadas en el (2.5.1.) del presente trabajo.

#### 2.5. Funciones

Las aduanas fueron creadas con el fin de facilitar el comercio exterior, a la vez que controlan el paso de personas, animales, medios de transporte y mercancías, por los puertos, aeropuertos y fronteras del país. Además, son las responsables del cobro y recaudaciones de los impuestos generados por el comercio exterior.

- Facilitan el Comercio Exterior.
- Fiscalizar todos los procesos de importación y exportación de la República
   Dominicana.
- Controlar la entrada y salida de todo tipo de mercancías y medio de transporte, y equipos que acompañen a los pasajeros.
- 4. Verificar el reconocimiento físico y liquidación de las importaciones.

# 2.6. Principales Administraciones de Aduanas

Las Administraciones de Aduanas son los espacios físicos establecidos en territorio donde se llevan a cabo las transacciones de comercio internacional o en las diferentes fronteras que existen en el país, encargados de controlar el acceso y partida de estos al territorio nacional o internacional, siendo una entidad pública en la cual se prestan los servicios enmarcando las políticas económicas para evitar la transportación de materiales ilegales.

Dentro de las principales administraciones de aduana en el país se encuentran:

#### **Marítimas**

- Haina Oriental.
- Multimodal Caucedo.
- Puerto Plata.
- Santo Domingo.
- Boca Chica.
- Manzanillo.
- Cabo Rojo.
- San Pedro de Macorís.
- La Romana.
- Barahona.

# **Aeroportuarias**

- Las Américas.
- Punta Cana.
- Santiago.
- Puerto Plata.
- La Romana.
- La Isabela.
- El Catey.
- Arrollo Barril.
- Constanza.
- Barahona.

# **Terrestres o Fronterizas**

- Dajabón.
- Jimaní.
- Elías Piña.
- Pedernales.

# 2.7. Recaudaciones y Aportes

Se reporta que las recaudaciones de aduanas aportan a la economía dominicana aproximadamente del 12 al 14 por ciento (%) al Presupuesto Nacional. Aproximadamente un 20% al STD y un 3% al PIB. Valores representados en el siguiente cuadro:

AÑOS	RECAUDACIONES 628,365,670,959	VAR (%)
2002	21,036,609,902	18.77%
2003	24,985,469,283	18.32%
2004	43,054,660,691	34.83%
2005	58,050,676,050	11.15%
2006	51,575,448,826	-12.06%
2007	54,306,017,032	10.07%
2008	59,774,059,183	9.68%
2009	50,162,416,397	-21.25%
2010	60,823,178,962	11.13%
2011	67,593,276,575	11.51%
2012	64,543,809,079	4.46%
2013	72,460,048,977	18.75%
2014	82,351,223,120	13.88%
2015	96,507,891,422	17.07%
2016	107,089,129,134	11.45%
2017	116,190,291,206	8.41%

Fuente: Dirección General de Aduanas.

# 2.8. Modernización y Tecnologías de Aduanas (DGA).

# 2.8.1. Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)

La Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) es una iniciativa de facilitación de comercio, con el objetivo de agilizar los trámites requeridos para realizar los procesos pertinentes a la importación y exportación de mercancías, mediante la armonización de procesos y la incorporación de tecnologías de la información (VUCE-RD, 2019).

Entre los beneficios que ofrece esta modalidad se encuentran:

- Un único canal de información
- Estadísticas en tiempo real
- Simplificación de trámites
- Comunicación efectiva entre instituciones y usuarios
- Trámites totalmente electrónicos.
- Tarifa única establecida

#### 2.8.2. Laboratorio de la Dirección General de Aduanas

El laboratorio de la Dirección General de Aduanas, es un laboratorio científico ideado para atender las necesidades de la Dirección General de Aduanas en sus áreas técnicas y de control; también se ha pensado para asistir a la comunidad comercial, industrial y empresarial (exportadores e importadores), en las

necesidades que puedan tener, atendiendo a la especialidad de sus cadenas productivas, para el análisis o comprobación de mercancías de difícil identificación con miras a establecer su correcta clasificación arancelaria y los gravámenes que eventualmente les sean aplicables, a partir de la analítica correspondiente (DGA, 2019).

#### 2.8.3. Aduanas Digital

Aduanas Digital es una iniciativa creada por la Dirección General de Aduanas que permite a los usuarios estar al tanto de las últimas noticias, boletines, reuniones y todo lo relativo a las actividades realizadas por la institución. En este portal o diario digital también se permite la interacción entre los mismos usuarios o bien entre usuario y servicio al cliente de la organización.

#### 2.8.4. Operador Económico Autorizado (OEA)

Atendiendo los lineamientos propuestos por la Organización Mundial de Aduanas, el OEA es el reconocimiento o estatus que otorga una autoridad aduanera a una empresa que demuestra estar comprometida con la seguridad en toda su cadena de suministro, mediante la adopción de prácticas fundamentadas en la mejora y el cumplimiento de requisitos en materia de seguridad, lo que le genera una serie de beneficios en sus operaciones de comercio exterior, y el reconocimiento como una empresa segura tanto para sus asociados de negocio como para la autoridad aduanera (DGA, 2019).

# 2.9. Indicadores de Modernización y de Tecnología Aduanera

La integración tecnológica en aduanas es una iniciativa que busca automatizar, facilitar y agilizar los procesos de entrada y salida de mercancías en las aduanas del país. La idea se podría plantear como convertir a aduanas en un guardián 24/7 que le dé seguimiento a todos los procesos en la que esta interviene de forma continua y eficiente. Toda esta tecnología, en conjunto, permitirá realizar un análisis de riesgo que lleve a las autoridades a una detección mucho más asertiva.

Entre los indicadores de modernización y de la tecnología aduanera que se han estado implementando en el país, están:

- ✓ Nuevas infraestructuras: sedes y administraciones.
- ✓ Escaneo de Documentos: Aduana sin papeles.
- ✓ Sistema de Integración aduanera: SIGA.
- ✓ Declaración y pago electrónico.
- ✓ Perfil de Riesgo: Canal Verde, Marrón y Rojo.
- ✓ Ventanilla única: VUCE.
- ✓ Nuevo Laboratorio para el aforo aduanero.
- ✓ Nuevas Leyes, Decretos, Resoluciones y Normas 226-06.
- ✓ Certificaciones: Aduana y X.M. como OEA/BASC/CIS/C-TPAT.
- ✓ Centros Logísticos y la implementación de los GPS/RX.
- ✓ Comité Nacional de Facilitación de Comercio Decreto 431-17.

- ✓ Horario extendido en los puertos de Haina y Caucedo: Decreto 384-18.
- ✓ Emisión de Firmas Electrónicas: Token y Firma digital.
- ✓ Carga masiva de información mediante XML.
- ✓ Seguimiento en línea del expediente.
- ✓ Ayuda en línea.

# CAPÍTULO III.

ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LOS REGÍMENES ADUANEROS.

# 3.1. Concepto e Importancia

Cuando hablamos de regímenes aduaneros, nos referimos a la destinación que se le da a la mercancía que sale y entra del país para realizar los procesos y procedimientos requeridos en las normas establecidas en cada país. Esta destinación es seleccionada el consignatario importador o exportador. (Beato, 2012)

También podemos decir que los regímenes aduaneros son aquellas normas que nos permiten establecer el tratamiento que se le debe dar a la mercancía con el fin de eficientizar las operaciones tantos de las autoridades como del importador y exportadoras, dando paso así a una forma de facilitación del comercio internacional.

Estos regímenes nacen a partir del 18 de mayo de 1973, cuando la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en ese entonces el Consejo de Cooperación Aduanero (CCA) decide firmar el Convenio para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros conocido como Convenio de Kyoto, que entró en vigor el 25 de septiembre de 1974.

Este Convenio surgió como la necesidad de crear un instrumento internacional que sirviera para a armonizar las diferencias que existían entre los regímenes aduaneros que aplican los diferentes países, que pudieran traducirse a un impedimento para el desarrollo del Comercio Internacional.

Para mantener la armonía y adaptarse a la modernidad, en 1995 se ve la necesidad de actualizar las disposiciones del Convenio de Kyoto, renovación que se realiza en el 1999, mediante el Protocolo de Enmienda al Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros, conocido hoy día como "Convenio de Kyoto Revisado".

# 3.2. Clasificación y características

Según su naturaleza y nivel de operatividad, los regímenes aduanales se clasifican en:

#### **Definitivos:**

- Importación.
- Exportación.

#### **Devolutivos:**

- Drawbacks.
- Reposición de mercancías en franquicias arancelarias.

#### Liberatorios:

Zonas Francas.

# **Suspensivos o Temporales:**

- Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo.
- Salida Temporal para Perfeccionamiento Pasivo.
- Internación Temporal.
- Internación Temporal bajo arrendamiento con opción a compra o sustitución (leasing).
- Salida Temporal.
- Depósitos Aduaneros Fiscales. Sus Modalidades

#### **Operaciones Aduaneras**

- Reembarque
- Tránsito
- Transbordo
- Cabotaje

#### 3.2.1. Definitivo o consumo

#### 3.2.1.1. Importación

El objetivo de este es permitir la nacionalización de la mercancía a través de la declaración aduanera, una vez se han cumplido las formalidades requeridas por las autoridades. Ya cumplido esto, la mercancía queda a la orden del importador.

#### 3.2.1.2. Exportación

Este régimen permite llevar mercancía hacia los mercados extranjero. Para realizar esta operación, el organismo o institución físico o jurídico, de productos, ya sea Agrícola, Industrial, Zonas Francas, Minero, entre otros, primeramente deben llevar a cabo el registro en las diferentes entidades gubernamentales, asimismo cumplir con los procedimientos establecidos según la naturaleza de la mercancía a exportar.

#### 3.2.2. Devolutivos

#### 3.2.2.1. Drawbacks

El Drawback es el régimen aduanero que permite, como consecuencia de la exportación de mercancías, obtener la restitución total o parcial de los derechos arancelarios que hayan gravado la importación de los insumos contenidos en los bienes exportados o consumidos durante su producción (Mondragón, 2014).

#### 3.2.2.2. Reposición de mercancías en franquicias arancelarias

Una reposición de mercancías con franquicias arancelarias es un régimen que admite la importación de mercancías que han sido nacionalizadas y utilizadas como medio para la obtención de mercancías que han sido exportadas al país con carácter definitivo y se realiza con la cancelación de impuestos y de los derechos arancelarios. Este régimen beneficia tanto a los importadores productores como

los exportadores productores que hayan hecho la importación por cuenta propia una mercancía sujeta a reposición de franquicia (Rodriguez & Ruiz, 2019).

#### 3.2.3. Liberatorios

#### 3.2.3.1. Zona França

El régimen de Zonas Francas es un régimen liberatorio de derechos aplicable a la mercancía originaria y procedente del exterior que ingresan al país con destino a las zonas francas que están sometidas a un trato preferencial con la exención de impuestos según lo establecen las normativas legales vigentes. En República Dominicana (RD), las Zonas Francas están reguladas por la Ley No. 8-90, 15 de enero de 1990 (Beato, 2012).

#### 3.2.4. Suspensivos o temporales

#### 3.2.4.1. Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo

Es la entrada de determinadas mercancías a territorio aduanero dominicano con suspensión de los derechos e impuestos de importación y procedentes del exterior o de las zonas francas de exportación, para ser reexportadas en un plazo no mayor de dieciocho (18) meses, descontado a partir de los treinta (30) siguientes a la admisión de las mercancías en territorio aduanero nacional (GERENCIA DE PROCESOS, 2018).

#### 3.2.4.2. Exportación Temporal para Perfeccionamiento Pasivo

El envío transitorio para mejoramiento pasivo es el régimen aduanero que permite la salida temporal del territorio aduanero de mercancías nacionales o nacionalizadas para su transformación, elaboración o reparación y que luego serán reimportadas como productos compensadores en un plazo determinado. El régimen concluye con la reimportación de la mercancía por el beneficiario, en uno o varios envíos, dentro del plazo autorizado (Mondragón, Diario del Exportador, 2019).

#### 3.2.4.3. Internación Temporal

La Internación Temporal consiste en el ingreso de mercancía extranjera a un territorio aduanero para ser usada en un plazo determinado, con la presentación de una fianza garantizando la suspensión de los derechos e impuestos de la importación y otros requisitos necesarios para la emisión de la autorización correspondiente para la desaduanización. Su objetivo es facilitar la introducción de mercancía a ser utilizada en una actividad, siendo reembarcada, retornada o reexportada en el mismo estado que ingreso, sin modificaciones, ni transformaciones, por el plazo establecido en la legislación doméstica, con el cumplimiento de los procesos y procedimientos especificados en el país de destino (Beato, Aduanas Digital, 2013).

# 3.2.4.4. Internación Temporal bajo arrendamiento con opción a compra o sustitución (leasing)

El régimen de Admisión Temporal bajo arrendamiento con opción a compra o sustitución (Leasing), en aquel régimen aduanero que permite el ingreso al territorio aduanero de importación a aquellos determinados bienes de capital importados bajo contrato de arrendamiento, sin ser modificados, con excepción de depreciación o reparación por el uso de estos bienes (equipos, maquinarias) (Beato, Acento, 2012).

#### 3.2.4.5. Salida Temporal

La salida temporal consiste en la salida del territorio aduanero nacional, sin pago de tributos, de mercaderías nacionales o nacionalizadas, con un fin determinado ajeno al consumo, para ser retornadas dentro de cierto plazo, sea en el estado que fueron extraídas, o después de haber sufrido una transformación, elaboración o reparación determinadas. Esto se establece según el Código Aduanero. Artículo 54. (Dirección General de Aduanas de Uruguay, 2017).

#### 3.2.4.6. Depósitos Aduaneros Fiscales. Modalidades

El régimen de depósito fiscal se utiliza para posponer la elección del régimen de importación y permite a los particulares mantener almacenadas sus mercancías todo el tiempo que lo deseen, siempre y cuando tengan un contrato de almacenaje que los respalde y que además se pague por este servicio. Las mercancías que

se encuentren bajo depósito fiscal se pueden extraer en su totalidad o parcialmente para la importación pagando los impuestos y servicios acordados: de igual forma se pueden retornar al extranjero mediante tránsito interno. Se permite la comercialización de las mercancías en depósito (Comercio y Aduanas, 2014).

Existen dos modalidades de depósitos aduaneros fiscales:

- Depósito Aduanero Público: que puede ser utilizado por cualquier persona.
- Depósito Aduanero Privado: que puede ser utilizado por el titular de la autorización.

#### 3.2.5. Operaciones Aduaneras

#### 3.2.5.1. Reembarque

El reembarque es la operación aduanal que permite la remisión al exterior (aduanas de otros países) o a otras aduanas del país, las mercancías introducidas bajo el régimen de importación o internación temporal, almacenadas en los depósitos fiscales u otros destinos particulares habilitados al efecto.

#### 3.2.5.2. Tránsito

Por tránsito entendemos la circulación de mercancías por un territorio fiscal aduanero, en régimen suspendido de la deuda tributaria. Este sería el caso de las

mercancías que cruzasen un estado o que tuvieron como destino a una aduana interior donde formalizar el despacho aduanero. También, podría tratarse de una importación entrada en el territorio aduanero por una aduana periférica con destino a otra interior, o de mercancías despachadas de exportación en una aduana interior con destino a otra aduana distinta en que se materializará la exportación. Otros casos corresponderían al cambio de ubicación de la mercancía, desde un depósito franco a otro, o desde una zona franca a otra, o el simple cambio y recinto aduanero (Coll, 2015).

#### 3.2.5.3. Transbordo

Es una operación en el transporte multimodal bajo control de aduanas que permite la transferencia de mercancías de un medio de transporte a otro. Todo esto se gestiona sin tener que pagar algún impuesto a las aduanas.

#### 3.2.5.4. Cabotaje

Dentro de términos aduaneros, el cabotaje se puede definir como el tránsito de mercancías y personas por vía marítima entre los puertos de un mismo territorio y los países dentro de las limítrofes.

# 3.3. Base Legal

La base legal de los regímenes aduaneros en la República Dominicana está sustentada por las siguientes leyes:

- Ley General de Aduanas No. 3489-53, y sus modificaciones.
- Ley 226-06, de Autonomía Presupuestaria y Financiera.
- Ley 146-00, Arancel de Aduanas y sus modificaciones.
- Ley 11-92, Código Tributario, y sus modificaciones.
- Ley 8-90, sobre Zona Franca.
- Ley 84-99 Sobre Admisión Temporal.
- Ley 392-07, de Pro-industria.
- Ley 456-73 sobre Depósitos Fiscales.
- Dec. 106-96, Almacenes de Reexportación.
- Dec. 667-01 Reglamento de Valoración Aduanera

# 3.4. Impacto en la facilitación del comercio

En un estudio del año 2007, Arvis, Jean-François afirmó que los países en desarrollo para aprovechar el comercio a nivel mundial y cosechar los beneficios de la globalización, deben desarrollar sus sistemas logísticos.

Se muestra que una multitud de variables de facilitación del comercio, entre ellas Internet, la burocracia y la corrupción, afectan los tiempos de transacción para importar y exportar, y concluyen que la facilitación y la liberalización del comercio son complementos en lugar de sustitutos. (Zaki, 2015)

Cuando hablamos de la facilitación del comercio, el transporte eficiente y los servicios logísticos han surgido como medidas estratégicas para explicar el acceso a los mercados. También se debe tener en cuenta el efecto del positivo de la facilitación del comercio que logra un entorno seguro y eficiente en el comercio internacional, estandarizando y armonizando formalidades administrativas.

También se desprende que, aun cuando las aduanas se han modernizado, persisten los problemas de coordinación entre los procedimientos de frontera, las aduanas y otras entidades fiscalizadoras. El resultado del estudio sugiere que los tomadores de decisiones deberían mirar más allá de la tradicional agenda de facilitación del comercio, enfocada en la infraestructura de transporte y la aplicación de las tecnologías de la información en aduanas, y plantear reformas al mercado de servicios logísticos como así también apuntar a reducir las faltas de coordinación interinstitucional el que afecta especialmente de las agencias públicas de frontera (Echeverria, 2007).

El uso de las aplicaciones de la facilitación del comercio crea 3 impactos económicos. Por ejemplo, el que afecta el flujo del comercio, el impacto a la atracción de la inversión y la incidencia en la recaudación final.

También el hecho de que las aduanas han utilizado el avance de los recursos tecnológicos ha capacitado a su personal para que pueda manejar la información y conocimiento, y ha permanecido actualizando sus procedimientos y normas para facilitar a los exportadores el proceso de negociar internacionalmente nos ha abierto muchas nuevas oportunidades de negocio.

# 3.5. Ventajas y Desventajas de los regímenes aduaneros

# 3.5.1. Ventajas de los regímenes aduaneros

Los regímenes son sumamente importantes en el transporte internacional de mercancías porque se facilita el comercio exterior. Por tanto, deben apreciarse como soluciones logísticas a una diversidad de circunstancias que se presentan en la actividad del comercio internacional. Existe como regulación aduanera con la cual evitamos o reducimos el contrabando y son los que sirven como filtro de los productos que entran y salen del país de origen, también promueve y permitiendo la protección de los mercados en sus sectores económicos.

Los países que se encuentran bajo acuerdos de libre comercio podrían darse el escenario de reducción de aranceles, y esto cambiaría el valor del intercambio internacional. En algunas economías, dado que importar les es más barato que fabricar, terminan convirtiéndose en comerciantes intermediarios de ventas y dejan a un lado la industrialización de materia prima.

# 3.5.2. Desventajas de los regímenes aduaneros

Unas de las desventajas más notorias de los regímenes aduaneros son las importaciones descontroladas de algunos productos, que genera una dependencia de precios bajos de dichos productos debilitando el comercio nacional

Cuando se hacen negocios entre países, se crea en la balanza comercial un desequilibrio al momento que las importaciones sobrepasan las exportaciones en el área del comercio internacional y tienen un riesgo alto al ser susceptibles a la tasa cambiaria de la moneda que puedan experimentar.

En caso de que la rentabilidad de los negocios esté relacionada con el incremento de las remesas, deben de tomar en cuenta el tener contrataciones de la cobertura cambiaria para protegerse de cualquier imprevisto que pueda llegar a surgir en algún momento determinado.

El comercio internacional está creando mercados y comerciantes dependientes de la compra y venta, y esta cultura que se está desarrollando es una desventaja para los empresarios, por las condiciones del proceso de comercialización en los mercados.

# CAPÍTULO IV.

# ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LOS CENTROS LOGÍSTICOS Y EL DECRETO 262-15 EN LA REPÚBLICA DOMINICANA

# 4.1. Conceptualización e importancia

Los centros de actividades logísticas o Centros logísticos son definidos por la European Association of Freight Villages EUROPLATFORMS como "un área dentro de la cual todas las actividades relativas al transporte, logística y la distribución de bienes, tanto para el tránsito nacional o internacional, son llevadas a cabo por varios operadores. Su gestión puede ser pública o privada y en cualquiera de los casos se podrá contar con los servicios públicos requeridos para prestar sus servicios".

En otras palabras, son zonas delimitadas en las que se llevan a cabo actividades inherentes al transporte, empaque, marcado y distribución de mercancías en tránsito, tanto a nivel nacional como internacional de uno o varios operadores.

Según (Escudero, 2013), estas plataformas se ubican en puertos, aeropuertos, terminales ferroviarias y centros de transporte por carretera o terminales multimodales, y deben constar de:

• Una instalación de recepción y fraccionamiento de envíos, consolidación y expedición de cargas. Generalmente, dispone de un muelle con áreas separadas para la llegada y salida de vehículos, y un espacio longitudinal para el movimiento interno de mercancías.

Sistemas de información EDI para recibir los pedidos de los clientes, el contenido de los suministros, la emisión de las órdenes de carga de los vehículos de distribución, así como la documentación necesaria.

Las funciones que cumplen los centros de actividades logísticas estarán definidas por el tipo de actividad a la cual se destine, respaldadas, igualmente, por el tipo de operador logístico que las utilice y en este sentido, (Escudero, 2013) define cuatro objetivos que deben cumplir estas infraestructuras, a saber:

- Ofrecer operaciones auxiliares. Se centran en las operaciones relacionadas con el transporte como: recogida y distribución, almacenaje, embalaje, etiquetado, seguimiento informático, etc. Para ello disponen de una buena comunicación con puertos, aeropuertos, estaciones ferroviarias y terminales multimodales.
- Concentrar el transporte pesado. Aprovechan al máximo las características técnicas y comerciales de los medios de transporte y utilizan la "ruptura de cargas"; de esta forma colaboran en la descongestión de los círculos urbanos de distribución.
- Rentabilizar las inversiones. Consiguen disminuir costos utilizando unidades de carga y transporte normalizadas, que envían a través de grandes rutas de transporte. Agrupan también los productos afines (perecederos, peligrosos, valiosos, etc.) por "familias logísticas", para aprovechar mejor los medios de almacenaje, manipulación y transporte.

 Crear grandes áreas industriales y de consumo. Sirven como nudo de enlace, a través de los corredores logísticos, con las restantes plataformas logísticas de la zona geográfica donde están situadas.

# 4.2. Base Legal

El Manual de normas y procedimientos de los centros logísticos y las empresas operadoras logísticas (2016), dentro de su contenido establece que el marco jurídico que avala el decreto 262-15 de los Centros Logísticos va desde la promulgación de leyes, decretos y normas nacionales e internacionales y que la misma se componen de la siguiente manera:

#### 4.2.1. Resoluciones

- Resolución No. 02-95, del Congreso Nacional, promulgada el 20 de enero
   1995, que a prueba los Acuerdos de la Organización Mundial de Comercio.
- Resolución No.357-05, del 9 de septiembre de 2005, que aprueba el Tratado de Libre Comercio suscrito entre la República Dominicana-Centroamérica y los Estados Unidos de América (DR- CAFTA).
- Resolución No. 453-08, del 27 de octubre de 2008, que aprueba el Acuerdo de Asociación Económica entre el CARIFORUM y la Unión Europea.

Resolución No. 119-12, del 19 de abril de 2012, que aprueba el Convenio
 Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes
 Aduaneros de la OMA (Convenio de Kioto, revisado).

#### 4.2.2. Leyes

- Ley No. 3489, del 14 de febrero del 1953, para el Régimen de las Aduanas,
   y sus modificaciones.
- Ley No. 6186, de Fomento Agrícola, del 12 de febrero del 1963, que contiene un capítulo sobre los Almacenes Generales de Depósitos.
- Ley No. 70, del 17 de diciembre del 1970, que crea la Autoridad Portuaria
   Dominicana, y sus modificaciones.
- Ley No. 456, del 3 de enero del 1973, que establece los Almacenes
   Privados de Depósito Fiscal.
- Ley No. 8-90, del 15 de enero del 1990, sobre Fomento de Zonas Francas,
   y sus Modificaciones.
- Ley No. 84-99, del 6 de agosto del 1999, sobre Reactivación y Fomento de las Exportaciones.
- Ley No. 146-00, del 27 de diciembre de 2000, que modifica la Ley No. 14-93, sobre Arancel de Aduanas, y sus modificaciones.
- Ley No. 226-06, del 21 de junio de 2006, que otorga personalidad jurídica y autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio a la Dirección General de Aduanas (DGA).

- Ley No. 8, del 17 de noviembre del 1978. Crea la Comisión Aeroportuarias.
- Ley No.424-06, del 20 de noviembre de 2006, sobre Implementación del Tratado de Libre Comercio, entre la República Dominicana, Centroamérica y los Estados Unidos de América (DR-CAFTA), Artículo 72, sobre el Cobro de Tasas y Cargos en las Aduanas.
- Ley No. 494-06, del 27 de diciembre de 2006, de Organización de la Secretaría de Estado de Hacienda.

#### 4.2.3. Acuerdos

- Acuerdo de Cooperación Interinstitucional para la Implementación y
   Funcionamiento del Operador Económico Autorizado, suscrito en fecha
   Veintitrés (23) de febrero del año 2012.
- Acuerdo entre el Departamento de Seguridad de los Estados Unidos y la
   Dirección General de Aduanas de la República Dominicana sobre el
   Reconocimiento Mutuo de los Respectivos Programas de Operadores
   Económicos Autorizados, de fecha veintiséis (26) de septiembre de 2013.
- Acuerdo entre el Servicio de Aduanas de Corea y la Dirección General de Aduanas de la República Dominicana sobre Reconocimiento Mutuo de los Respectivos Programas de Operadores Económicos Autorizados, de fecha veintitrés (23) de abril de 2015.

#### 4.2.4. Decretos

- Decreto No. 284, del 3 de noviembre del 1974, sobre el Reglamento de los Almacenes Generales de Depósito.
- Decreto No. 106-96, del 25 de marzo del 1996, que establece el Reglamento de Depósitos para la Reexportación de Mercancías.
- Decreto No. 28-97, del 22 de enero de 1997, mediante el cual se crea el Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria (CESA).
- Decreto No. 96-98, del 10 de marzo del 1998, que reglamenta la Operación de los Consolidadores de Cargas.
- Decreto No. 48-99, del 17 de febrero del 1999, que reglamenta la Operación de Depósitos de Consolidación de Cargas.
- Decreto No. 746-00, del 11 de septiembre del 2000, mediante el cual se crea el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP).
- Decreto No. 144-12, del 22 de marzo del 2012, que reglamenta las funciones del Operador Económico Autorizado (CEA).
- Decreto No.262-15, del 3 de septiembre del año dos mil quince (2015), que establece el Reglamento de los Centros Logísticos y de las Operaciones de Empresas Operadoras Logísticas.

# 4.3. Características de los Centros Logísticos en la República Dominicana

Dentro de una cadena de suministro un centro logístico funciona como un espacio en el que se almacenan los productos que posteriormente se distribuirán desde dicho centro logístico. La necesidad de una empresa de disponer de un centro logístico surge de la obligación de disponer de una distribución eficiente y flexible que permita dar una rápida respuesta a sus clientes. Su ubicación depende la política de distribución de las cadenas y define el ciclo de pedidos, la frecuencia de las entregas, la disponibilidad de stocks y el cumplimiento en los plazos de entrega (EADIC, 2016).

Según las características de los Centros Logísticos, dentro de estos podrán operar empresas con los permisos de operadores logísticos, que les permite dar los servicios de administración y distribución de mercancías, etiquetado, reexportación y transportación, entre otros servicios de logística y cadena de suministro de productos bajo la supervisión de la DGA. A estas empresas también se les permite ofrecer servicios de transformación mínima de la mercancía (etiquetado, subdivisión en paquetes, etc.).

Según los lineamientos establecidos, las mercancías que ingresan a los centros logísticos pueden permanecer hasta doce meses sin pagar los impuestos que le corresponden por su ingreso a territorio dominicano. De la misma forma, la

mercancía podrá ser trasladada a otro centro de esta naturaleza o a una zona franca en territorio dominicano, mediante el uso de una declaración simplificada. Solo se tendría que presentar la declaración aduanal completa en caso de que la mercancía ingresara al territorio nacional o al momento en que se exportara a cualquier país en el extranjero.

# 4.4. Rol de las aduanas en el Régimen de Centro Logístico

La DGA o Dirección General de Aduanas, en su desempeño como mediador, facilitador y celador en el comercio, busca promover la eficiencia de la cadena logística, por lo cual este se encarga de gestionar e implementar el Régimen de Centro Logístico en la República Dominicana. Es importante resaltar que el Régimen de Centro Logístico es vital para poder realizar operaciones "complejas" en cuanto a la manipulación de las mercancías de una forma más rápida y eficiente, logrando de esta forma reducir costos en la cadena de suministros y elevar los niveles de competitividad. Este sistema es parte del proceso de modernización y mejora continua, al cual la DGA está apostando para elevar la competitividad comercial del país.

Acorde a lo establecido en el Manual de Normas y Procedimientos de los Centros Logísticos y las Empresas Operadoras Logísticas, de la Dirección General de Aduanas (2016), el rol de estos en relación al Régimen de centro logístico es:

- Establecer Políticas para la Habilitación de Empresa Operadora de Centro Logístico.
- Establecer Políticas para la Habilitación de Empresas Operadoras
   Logísticas
- Establecer Políticas para el ingreso de Mercancías del Centro Logístico
- Establecer Políticas para la Salida de Mercancía del Centro Logístico.

# 4.5. Funciones y Servicios que ofrecen

Como se ha mencionado anteriormente, un centro logístico ejerce como una zona de distribución en el que se puede almacenar y organizar productos para su distribución y para facilitar la logística de distribución. Los centros logísticos, normalmente están compuestos por uno o más almacenes, donde se permite la carga y descarga de mercancías, verificación, manipulación y donde también están ubicadas las oficinas de gestión. Incluir un centro logístico dentro de la cadena de gestión en una empresa, es una decisión que nace de la necesidad de tener una logística de distribución eficiente y flexible, que permita dar una respuesta más rápida a los clientes.

El decreto 262-15 sobre los centros logísticos, especifica que estos deben brindar los siguientes servicios:

 a. Lo que concierne a: con la organización de pedidos para él envió al destino final, las operaciones de transporte, tránsito internacional, y trasbordo de

- mercancías, que sean necesarias para la recepción, el control, el almacenamiento.
- b. Servicios de valor agregado como empaque, reempaque, etiquetado y reetiquetado, selección, embalaje y rebalaje, fraccionamiento, limpieza y otros procesos mínimos, con el propósito de acondicionar las mercancías para la entrega al cliente y comúnmente conocidas como la "customización" de mercancías o mejora de la presentación, en procura de cumplir con los requisitos del mercado de destino, siempre y cuando la transformación se limite a un proceso mínimo que no altere la naturaleza de la mercancía.
- c. Las empresas operadoras logísticas podrán llevar a cabo transformaciones mínimas de las mercancías que se encuentren bajo su custodia, incluyendo las operaciones necesarias para asegurar su conservación y las manipulaciones ordinarias destinadas a mejorar su presentación, acondicionamiento para su transporte y distribución; así como, su fraccionamiento o consolidación en bultos, formación de lotes o cambio de embalaje, etiquetado y montaje, de conformidad con los compromisos internacionales suscritos por el país en materia de reglas origen, las leyes sobre la materia y el reglamento.
- d. Servicios de coordinación logística de la cadena de abastecimiento, plantas de producción en el exterior, líneas marítimas, líneas aéreas, agentes de carga, terminales portuarias y aeroportuarias, a fin de optimizar las entregas de dichas mercancías.

- e. Servicios de consolidación y desconsolidación de carga.
- f. En coordinación con las autoridades competentes, ofrecer servicios de preinspección sanitaria, fitosanitaria y zoosanitaria para exportadores de productos agropecuarios, de conformidad con las exigencias de los mercados de destino.

# 4.6. Los depósitos fiscales y particulares

Según el Portal QuimiNet (2006), los depósitos fiscales son una modalidad regimentaría de almacenamiento de mercancías de procedencia extranjera o nacional en Almacenes Generales de Depósito, autorizados por la aduana. Este régimen se efectúa una vez determinados los impuestos al comercio exterior, así como las cuotas compensatorias y permite la posibilidad de que las mercancías puedan retirarse para importarse definitivamente, si son de procedencia extranjera; exportarse definitivamente, si son de procedencia nacional; retornarse al extranjero las de esa procedencia o reincorporarse al mercado las de origen nacional, e importarse temporalmente por maquiladoras o por empresas con programas de exportación, asimismo permite a los particulares mantener almacenadas sus mercancías todo el tiempo que así lo consideren, en tanto subsista el contrato de almacenaje y se pague por el servicio.

Las mercancías se pueden extraer total o parcialmente para su importación o exportación pagando previamente los impuestos al comercio exterior y el derecho

de trámite aduanero, actualizados al periodo que va desde su entrada al país hasta su retiro del almacén, así como pagar previamente las demás contribuciones y cuotas compensatorias que en su caso correspondan. Asimismo, hace posible la comercialización de las mercancías en depósito.

Por otra parte, los depósitos particulares se dedican a actividades similares, excepto que estos son administrados por dueños de grandes industrias.

# 4.7. Similitudes y diferencias de los depósitos fiscales, particulares y centros logísticos

Las similitudes que existen entre los depósitos fiscales, particulares y los centros logísticos, es que estos son lugares en donde las aduanas realizan las funciones y gestiones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio internacional, la fiscalización, así como también el despacho aduanal de estas.

Una diferencia entre los dos primeros y los centros logísticos es que en este último se le permite al importador o exportador las modificaciones menores de la mercancía (empacado, etiquetado, etc.) y la manipulación de esta misma, aparte de las ya mencionadas (almacenamiento, carga, descarga y distribución).

Otra diferencia radica en las reglas de fiscalización: En un depósito fiscal, se debe efectuar el pago de un 1% del valor CIF de la mercancía a la Dirección General

de Aduanas (DGA), mientras que en un depósito particular, se debe pagar un 2%, y en el caso de los centros logísticos, la mercancía se coloca en una zona primaria aduanera donde está exenta del pago de estos valores, a menos que la mercancía sea destinada a consumo nacional, donde solo será pagadero al momento de nacionalizar la mercancía.

# 4.8. Asociación de Centros Logísticos y Operadores Logísticos

La Asociación de Centros Logísticos y Operadores Logísticos (ASOLOGIC) es la asociación encargada de velar por la mejora continua de las operaciones de los centros logísticos. La misma fue fundada por expertos del área logística en el año 2015 a partir de la creación del decreto de centros logísticos 262-15. La función de ASOLOGIC es asegurar y velar por que las empresas y toda la cadena que participa en el comercio exterior se mantengan a la vanguardia para poder adaptarse a la globalización.

Por otro lado está ADACAM, la Asociación que reúne a los Agentes de Carga (Freight Forwarders) y Operadores Logísticos de la República Dominicana y aquellas compañías que prestan sus servicios de transporte internacional de carga aérea y marítima, logística y almacenaje. Estos son miembros del Comité para la Facilitación del Comercio que dirige la Cámara Americana de Comercio, miembro de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y

Logística de América Latina y El Caribe – ALACAT y también es miembro de la Federación Mundial de Agentes de Carga – FIATA.

# 4.9. Centros Logísticos en la República Dominicana

Según Figueroa (2018), la República Dominicana, bordeada por las cálidas aguas del Mar Caribe y el Océano Atlántico, situada en uno de los puntos céntricos más estratégicos del Continente Americano entre Europa, Asia y más cercano a los países del Caribe, la convierten en el país con mayor atractivo para la comercialización y distribución de mercancías de la región. Esta posee un alto índice de conectividad global al contar con rutas comerciales regulares con destino a más de 73 países alrededor del mundo. Además, posee una red portuaria marítima y aeroportuaria distribuida en las zonas más estratégicas del país interconectada por una estupenda red vial terrestre en todo el país.

En el (2018), el coordinador del Clúster Logístico de la República Dominicana (CLRD), el Sr. Carlos Flaquer, informó que desde la firma del Decreto 262-15, la organización ha sido testigo del impacto positivo que han tenido estos centros en las actividades productivas y los procesos de comercialización internacional que se realizan en el país. Este también resaltó que las operaciones de centros logísticos representaron un incremento en las recaudaciones del Estado de más de RD\$1,433 millones, al cumplirse el tercer aniversario de la firma del decreto que propicia la creación de este tipo de empresas. Además, señaló que el impacto

de los centros logísticos en el país ha sido muy notable, más de 500 empleos generados en los últimos 18 meses, traslado de 5,085 contenedores a centros logísticos y empresas operadoras logísticas, también se ha reexportado mercancía a destinos tales como Puerto Rico, México, España, Colombia, Haití, entre otros. Esta mercancía antes no pasaba por República Dominicana, por lo que encamina al país a convertirse en el auténtico Hub del Caribe (EL DINERO, 2018).

Este impulso de los centros logísticos tiene su origen en el Decreto Núm.262-15, firmado por el presidente Danilo Medina, estableciendo el marco legal que regula su funcionamiento en las terminales internacionales de carga que operan en el país. Conforme a los objetivos definidos en la Estrategia Nacional de Desarrollo 2010-2030 y del presidente Danilo Medina, la idea es convertir a la República Dominicana en el gran centro logístico del Caribe (DIARIO LIBRE, 2017).

Actualmente, entre las empresas certificadas y con licencia para trabajar como operadores logísticos podemos mencionar: Sarton Caucedo S.A., Bansin S.R.L., Yobel Supply Chain Management (SCM), Speedster Global Logistic, Almatrans, S.A.S., CaribeTrans S.A.S., Almacenes Dominicanos De Depósito, S.A. (Almadom), IS Services, Almacén de Depósitos Las Américas (Almadela) y E.T. Heinsen C. por A.

# 4.10. Ventajas y Oportunidades de los Centros Logísticos en República Dominicana

Según señala Figueroa (2018), entre las ventajas y oportunidades se pueden obtener con la implementación de un centro logístico dentro de la cadena de suministro de las empresas están:

- Permite mantener un volumen adecuado de inventario de productos, pudiendo permanecer en un estado de suspensión arancelaria sin determinar cuál será su destino final, para que luego éstos puedan ser comercializados y distribuidos entre los diferentes mercados que conforman la región del Caribe, y a través de todo el Continente Americano. Esta es una forma de poder ampliar e incrementar tanto el comercio binacional, como también ampliar de forma multilateral reembarcando con ruta cortas a otros países de la región, centralizando sus operaciones logísticas y de distribución en la Rep. Dom.
- Es posible destinar una parte de la mercancía al mercado local.
- Mantener una parte del volumen del inventario de productos, muchos de ellos de forma genérica, teniendo la oportunidad de modificarlos agregándoles valor y adecuándolos de conformidad con los estándares, normas y preferencias del mercado final de destino.
- Suplirse localmente de productos, a través de una apropiada infraestructura y conectividad vial interna, pudiendo distribuirlos por todo el territorio dominicano.

- Seleccionar productos del inventario proveniente de otros países, con otros de fabricación nacional, para consolidar los mismos en un solo pedido y efectuar su reembarque y exportación conjunta, no importando su régimen y el país de origen.
- Promover y comercializar los productos a través de todo el Continente Americano de forma eficiente y ágil en un "Just in Time", a costos reducidos, debido a la posición estratégica de Rep. Dom. a los diferentes mercados de consumo, dada su conectividad marítima y aérea.
- Disminuir tiempos y costos logísticos de transporte, manejo y almacenamiento manteniendo e incrementando los altos niveles de competitividad y pudiendo además optimizar el índice de rotación de sus inventarios.
- Dentro de la amplia plataforma y operadores de logística, podrán tercerizar las operaciones seleccionando un suplidor 3PL.
- Aprovechar los diferentes tratados binacionales y multinacionales suscritos por el país, por lo que los productos podrían penetrar más fácilmente a mercados de la región.
- Sentir confianza y seguridad en hacer negocios en un país que posee características geopolíticas y estructurales excepcionales, contando con un marco regulatorio jurídico confiable y normas y procedimientos operativos modernos que facilitan un comercio internacional competitivo.

# **CAPITULO V.**

# PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN DE CAMPO

### 5.1. Entrevista

Con el fin de conseguir información que dé solución a nuestros objetivos, se realizaron entrevistas a expertos en el área, para obtener datos de sustento más veraces del tema investigado, los entrevistados proveyeron respuestas a las inquietudes sobre los centros logísticos de cadenas de fríos tomando en cuenta el aporte que han hecho al comercio.

Se utilizó el método de investigación de campo, tomando como herramienta de soporte la entrevista, porque permite que podamos obtener información más completa y estructurada por parte de los expertos mediante la interacción hablada en una reunión formal.

Las personas seleccionadas fueron tomadas en cuenta por sus años de experiencia desempeñándose en el área del comercio internacional y por el conocimiento en los temas desarrollados en la investigación.

Dado que las preguntas fueron abiertas, esto permitió que los entrevistados dieran respuestas desde sus perspectivas, la cual consideraran más importante. Además, se enfocaron en los puntos más relevantes desde ángulos diferentes de acuerdo con su experiencia.

### 5.2. Resultados de las entrevistas

La entrevista fue realizada a 5 profesionales del área logística y la misma fue desarrollada en base a 15 preguntas. Los entrevistados aportaron lo siguiente:

# 1. ¿Qué piensa sobre el desarrollo y los avances que ha tenido el comercio exterior de la República Dominicana?

Expresan que el comercio exterior dominicano es un factor importante a nivel socioeconómico ya que Republica Dominicana depende mucho de ciertos sectores económicos de exportación y a pesar de ser una economía en vías de desarrollo hay grandes oportunidades de crecimiento dada la buena ubicación geográfica con la cual cuenta el país.

Sin embargo, también concuerdan en que se necesita trabajar para tener un marco jurídico más apropiado, que se debe priorizar la utilización de los tratados de libre comercio en visión a incrementar las exportaciones para lograr estabilizar la balanza comercial e involucrar a las entidades gubernamentales y privadas para que promuevan capacitaciones.

Una vez Republica Dominicana aprenda a utilizar los recursos disponibles, podrá desarrollar estrategias competitivas para insertarse en nuevos mercados aprovechando los tratados de libre comercio y priorizando la calidad de la oferta exportable.

# 2. ¿Cuál es su opinión sobre el rol que han ejercido las aduanas en la facilitación del comercio exterior?

Consideran que aduanas tiene un rol fundamental de entidad reguladora de las políticas que permiten el acceso de las mercancías a un país, presentado como un aliado en el comercio exterior coopera con las demás autoridades y entidades envueltas en el proceso de despacho de mercancías para que el proceso sea más fácil y menos traumático para los empresarios exportadores.

Aduanas ha implementado un desarrollo en los procesos que ha logrado un cambio en el comercio de Republica Dominicana, utilizando la tecnología para crear plataformas virtuales en las cuales los exportadores pueden agilizar y eficientizar el proceso de exportación. Teniendo también en cuenta que han capacitado profesionales para la asistencia sobre procesos y se han acuerdos firmados para buscar alternativas de negocio por vía de la integración económica.

# 3. ¿Cuál es la importancia de los regímenes aduaneros en la facilitación del comercio exterior?

Opinan que, los regímenes aduaneros tienen vital importancia ya que una vez ingresa una mercancía al país si se tiene conocimiento de los regímenes se logra identificar cual aplica y como sería el tratamiento una vez salgan del país lo cual agiliza el proceso.

Además, mediante estos se ofrecen incentivos que crean dinamismo económico generando empleos e impuestos adyacentes que permiten a los empresarios diversificar operaciones y crear oportunidades de negocios.

Permite tener una gestión organizada bajo un marco normativo el cual los empresarios tienen que seguir en función de los acuerdos que tiene la Republica Dominicana, las bases normativas regulan el ejercicio de las aduanas.

# 4. ¿Cuáles son los principales regímenes aduaneros que funcionan en la República Dominicana?

Los entrevistados concuerdan en que, aunque todos los regímenes son utilizados regularmente, hay algunos que son principales porque son los más utilizados al momento de realizar el comercio exterior:

Los regímenes principales son:

- Régimen de exportación
- Régimen internación temporal
- Régimen de importación también conocido como "a consumo o régimen 1"
- Régimen de reexportación

Los regímenes son instrumento fundamental para poder explotar el cliché de posicionamiento estratégico de la isla.

# 5. ¿Cuál es su opinión sobre el Decreto 262-15 sobre los centros logísticos y cómo piensa usted que esto podría influir en el desarrollo del comercio exterior?

Aseguran que, República Dominicana puede beneficiarse de este decreto dado que tiene la condición geográfica, la gestión humana y la normativa para crear valor y lograr ser el CENTRO DE OPERACIONES (Centro de Operaciones) del Caribe basado el decreto del fomento de la competitividad y dada las oportunidades de reducción de costos sería un gran paso en la evolución en el comercio exterior para el país.

El decreto rige los centros logísticos y las operaciones llevadas a cabo con las empresas que lo utilizan. Además, también resaltan que es urgente la aprobación de aduanas para crear más confianza en el sector empresarial porque es un decreto que sin duda es vanguardista y se adapta a las principales tendencias globales a las que se deberían orientar en un futuro.

# 6. ¿Cuáles son los principales Centros Logísticos del país?

Actualmente Caucedo es el principal centro logístico que posee República Dominicana, pero también contamos con algunos casos extraordinarios en los cuales se ha concedido el incentivo a depósitos fuera del área como Almatrans, Caribetrans, entre otros.

También destacan los proyectos en creación que se tiene de aperturar centros logísticos en Punta Cana y dentro de Haina Oriental.

# 7. ¿Existen en el país Centro Logísticos de cadena de frío y cuáles son sus características?

Aseguran que aún que los centros logísticos se han ido diversificando. Sin embargo, aún no hay ningún centro logístico especializado en cadena de fríos, pero si hay proyectos en preparación para este tipo de centros.

Aportan que la idea de un centro logístico solo para carga refrigerada no sería tan favorable porque sería limitante y es posible que no exista una demanda por parte de los empresarios como para llevar a cabo esta gestión sin pérdidas, agregando a eso el costo de establecer y mantener este tipo de centros por el problema energético que sufre República Dominicana.

Algunos entrevistados también indican que a corto plazo no sería favorable, pero si se ve con una visión de largo plazo en la cual países cercanos a República Dominicana quieran usar un centro logístico de carga refrigerada y tomar ventaja de la ubicación estratégica en la distribución a diferentes mercados, si fuera favorable. Tomando como ejemplo el centro logístico de carga seca que en principio tal vez no fue tan favorable, sin embargo, tenemos empresas tan grandes como IKEA utilizando estos centros como punto de distribución.

8. ¿Cómo es la logística de la Cadena de Frío de los productores agrícolas en la República Dominicana y cómo considera que podría mejorar la misma para asegurar la inocuidad de los alimentos?

Los entrevistados concuerdan con que en la logística de la cadena de fríos de la Republica Dominicana las operaciones son muy artesanales, es decir, hay muy pocas operaciones que están automatizadas lo que causa retrasos en los tiempos de verificación, empaque y entrega.

Además, las estructuras en los centros logísticos son limitadas para las cargas refrigeradas en espacio y maquinaria especializadas, y no cuentan con la cantidad necesaria profesionales capacitados en la materia de productos perecederos los cuales requieren un proceso de manejo y tiempo de verificación diferente a las cargas secas.

Para mejorar la efectividad de los centros logísticos es indispensable que el personal esté capacitado para el manejo de este tipo de cargas, que en el centro haya un espacio adecuado con las condiciones de almacenar cargas refrigeradas, que se apalanquen de la tecnología para evitar los cambios de temperatura al sacar la mercancía del contenedor o camión para verificación.

# 9. ¿En qué punto de la cadena considera usted que el producto pudiera ser más susceptible?

Aseguran que, dependiendo la operación, la cadena de frio puede ser susceptible en cualquier punto. Aun sea en el momento de empacar, cargar en el camión, en el transporte o momento de verificación.

En todo proceso de transporte hacia el consumidor final hay que tener sumo cuidado con el manejo, dado que un mínimo descuido de que cambie la temperatura que tiene establecida porque al momento de abrir el camión pierda la presión, puede causar daño en la mercancía. También, cuando los exportadores no tienen almacenes para este tipo de mercancía y no estaba en su punto de temperatura establecida al momento de montarla en el contenedor puede verse afectada.

En caso de los productos perecederos, hay más presión que cualquier otro tipo de producto porque incluso el daño mínimo puede causar que ya no sean competitivos en un mercado internacional lo que causa disminución en las exportaciones y posibles incumplimientos de contratos.

10.¿Cómo afecta la ruptura de la cadena de frío a las exportaciones de los productos de esta naturaleza y qué incidencia podría tener esto en el desarrollo del comercio exterior?

La ruptura de la cadena de frio en lo productos perecederos es sumamente peligrosa porque puede causar la pérdida parcial o total de mercancía que está siendo transportada, generando pérdidas a los empresarios exportadores lo cual evita que el producto llegue al destinatario final en buen estado.

El no poder exportar productos en buen estado no solo afecta a los empresarios de manera monetaria, sino que, la calidad, la competitividad y la reputación del país se ve afectado de manera global en consecuencia de los incumplimientos de contratos o la cancelación de estos.

Esta situación genera que los empresarios se rehúsen a exportar este tipo de productos, reflejándose en la reducción de las exportaciones creando un impacto negativo en la balanza comercial de la Republica Dominicana.

# 11.¿Utilizaría los servicios de un centro logístico para carga perecedera dentro de su cadena?

Expresaron que de ser exportadores de productos perecederos en los que se requiera usar equipos especializados, les resultaría una buena oportunidad utilizar los servicios de un centro logístico especializado en cadena de fríos.

Esto les serviría para evitar pérdidas de producción por un mal manejo de la mercancía en el proceso de transporte hasta que llegue a manos del consumidor final, y por consecuencia crearía más rentabilidad y competitividad a los empresarios exportadores.

# 12.¿Cuáles son los principales desafíos que enfrentan los centros de fríos en el comercio exterior dominicano?

Entre los principales desafíos mencionados por los entrevistados se encuentran los diseños desfasados de estructura en los centros logísticos del país y los refrigerantes utilizados para mantener las mercancías que son perjudiciales al ambiente y en consecuencia puede ser también perjudicial para el producto que se transporta.

También se puede destacar que los empresarios deben tener conocimiento del funcionamiento de los centros logísticos para que tengan en cuenta cómo deben de estar preparadas las mercancías al momento de llevarla al centro. Desafortunadamente no todos tienen conciencia del valor que añaden a la economía, la balanza comercial y competitividad del país como mercado exportador, y no son capaces de sacar el máximo provecho a esta actividad comercial.

13.¿Considera una ventaja estratégica la implementación y utilización de un centro logístico en puerto Caucedo para las empresas en República Dominicana? ¿Por qué?

Las personas entrevistadas coinciden en que sería estratégico tomando en cuenta el punto de vista de una nueva oportunidad de negocios que puede ser implementada.

Si dentro del régimen se permite a los empresarios exportadores combinar un producto importado bajo el centro logístico con producto nacional, sería estratégico para el exportador utilizar el centro para crear volúmenes en combinación con los operadores del centro logístico y reexportar al Caribe.

Además, empresas que no cuenten con un almacén o cuarto frío, pueden llenar los contenedores directamente en la terminal y podemos captar mercados utilicen como HUB a República Dominicana para fines de distribución.

14.¿Ha realizado algún tipo de capacitación para adquirir conocimientos sobre las últimas tendencias en el manejo de carga perecedera?

Entre los entrevistados el 60% ha realizado cursos de capacitación del manejo de cadena logística para productos perecederos y el 40% no ha realizado ningún curso de capacitación para perecederos.

# 15. ¿Considera que el gobierno ha dado un apoyo efectivo a los productores agrícolas en el desarrollo de una cadena de frío efectiva?

Opinan que el gobierno funciona como un órgano regulador de políticas para crear la libre competencia y competitividad del sector para apoyar a los exportadores, sin embargo, aún no es completamente efectivo porque a nivel de infraestructura, capacitaciones y los niveles de conocimiento sobre el manejo de productos agrícolas en la cadena logística.

También destacan empresas internacionales con acreditación en el país que se encargan de capacitar profesionales en el tema de manejo de los productos perecederos que necesitan de una cadena logística de frio.

Se ha avanzado en comparación a años anteriores, pero aún falta avance en capacitación de la gestión humana y en la creación de infraestructura con las condiciones que requiere el país para logar competitividad en los mercados internacionales.

## 5.3. Análisis de las entrevistas

Mediante la herramienta de investigación utilizada, la cual fue una entrevista pudimos comprender la importancia que tendría establecer un centro logístico para carga refrigerada. Los empresarios exportadores de este tipo de mercancías

están necesitando urgentemente un centro con la capacidad de manejar la cadena de fríos.

Cuando exportan productos que necesitan un tratamiento especial logístico de frio se ven perjudicados por la falta de personal y equipos capacitados que hagan la gestión de transporte de manera correcta, esta situación provoca pérdidas en la producción causando descontento en nuestros socios comerciales y como consecuencia incumplimiento de contratos.

Este tipo de escenarios puede llevar a la pérdida de un mercado para exportar, como y crear un desbalance en nuestra balanza comercial.

La creación de un centro logístico de fríos sería una solución para los exportadores de productos agrícolas, pero también nos da la oportunidad comercial de ser tomados en cuenta para ser un como almacén de carga y centro de distribución masivo de grandes empresas extranjeras que quieran aprovecharse de nuestra ubicación geográfica.

# 5.4. Observación de campo

El uso de la refrigeración es un proceso clave para la conservación de los alimentos, pues permite reducir sustancialmente las pérdidas o desperdicio de alimentos, así como mejorar significativamente la seguridad alimentaria, reduciendo riesgos de contaminación y proliferación de enfermedades.

En el país, se ha tocado en varias ocasiones en los últimos años, el tema de la cadena de frío y la logística de esta en el manejo de carga de frutos, vegetales y productos perecederos por vías marítimas. Estos estudios revelan que desde el momento en que se corta el producto o se procesa el producto industrializado que necesita refrigeración, desde que inicia este proceso de enfriar o congelar el producto, no se debe romper este proceso por ningún motivo ya que esto produciría daños tanto a los productos o mercancía como a la salud de quienes los consumen. Es importante destacar también que, tanto la pérdida económica como la confiabilidad de los productores o comerciantes, se produce por la destrucción de estos productos a consecuencia del rompimiento de esta cadena.

De acuerdo con los centros de control y prevención de las enfermedades de los Estados Unidos (CDC), se estima que cada año ocurren más de 76 millones de casos por enfermedades transmitidas por los alimentos, 325,000 hospitalizaciones y 5,000 muertes como consecuencia de estas enfermedades.

Para aplacar estos tipos de inconvenientes, los puertos han evolucionado a lo largo de los años hasta convertirse en grandes soluciones logísticas para las diferentes empresas y sus operaciones comerciales a nivel mundial. Las propuestas que las diferentes agencias navieras están implementando, enfocadas al cliente y a brindar una excelente calidad a estos, han generado la optimización de las operaciones desde los diferentes puntos de vistas dentro de los procesos logísticos. Todo esto en torno a las actividades realizadas tanto dentro como en

las cercanías del puerto, ya que en efecto, los puertos son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías son cargadas y descargadas, e incluso no solamente están en tránsito sino que también son manipuladas o transportadas, almacenadas y distribuidas o incluso redistribuidas. El control de la cadena de frío efectiva a través de estructuras adecuadas para ello permite reducir el desperdicio alimentario, garantizando la calidad y duración de los alimentos desde su cosecha hasta el consumidor final.

El principal problema que se está enfrentando en la actualidad es la interrupción de la cadena de frío por la apertura de los contenedores en algún punto de la cadena de frío bajo condiciones no favorables o alejadas de ser las más óptimas, contribuyendo a posibles contaminaciones, aceleración de la madurez del producto y por ende pérdida de la calidad de la fruta y/o vegetal.

# 5.5. Análisis de la Cadena de Frío en la República Dominicana

La cadena de frio en República Dominicana es un tema que causa un gran revuelo en materia de la logística, dado que a medida que se ha desarrollado el país se han creado diferentes formas de transporte para facilitar la comercialización de los productos agrícolas de los comerciantes dominicanos.

Según los empresarios comenzaron a producir cantidades grandes para fines comerciales, se han implementado estrategias para fomentar la exportación de los productos agrícolas a mercados meta que no son capaces de abastecerse a

sí mismos. También hubo avances en infraestructuras, centros logísticos, puertos y aeropuertos.

La ubicación geográfica estratégica del país es sumamente codiciada por algunos mercados para ser tomada en cuenta como puerto de distribución de mercancías para los destinos como Estados Unidos y el resto de América y Europa, por lo que, se está trabajando para que los procesos que funcionan individualmente también sean capaces de funcionar de manera colectiva, como todo un proceso unificado de cadena logística. Al unificarse y crear un solo proceso se logra que el transporte y almacenamiento de los productos sea más efectivo y, que la calidad se mantenga hasta llegar al mercado meta.

Sin embargo, también se toma en cuenta que la República Dominicana sufre bastantes "apagones", es decir, periodos en los que no hay energía eléctrica en el país, causando daños en los productos por el corte en la cadena de frío y variaciones en los voltajes que provocan que los equipos de mantenimiento dejen de funcionar apropiadamente. Estos ejemplos anteriormente mencionados, aumentan los costos de mantenimiento y producción, los cuales se ven reflejados en gastos agregados que al final del proceso son perdidas de dinero.

Muchos empresarios optan por no exportar para evitar el estrés de tener que hacer el riesgoso proceso de la cadena de frio para que el producto llegue al consumidor final de un mercado extranjero en las condiciones óptimas que debería. Esto causa que el país no crezca en materia de competitividad internacional y desafortunadamente, la falta de condiciones para ofrecer una cadena logística de frio efectiva también nos afecta al momento de querer implementar centros logísticos especializados para productos que requieran una cadena logística efectiva para el transporte de cargas refrigeradas.

Para poder competir a nivel internacional con los demás mercados exportadores de productos agrícolas se deben de implementar estrategias que permitan que los productos se mantengan durante más tiempo ya que generan menos pérdidas y se puede ofrecer un producto de calidad a un precio más bajo, dando la oportunidad de desarrollar su actividad exportadora y que se posicione como un país competitivo de manera global.

Actualmente, el país cuenta con muy pocos profesionales que están especializados en el área de cadena de frio para cargas refrigeradas, y es por esto por lo que hay tantas fallas en el proceso de transportación que causan que la cadena se rompa y los productos no tengan calidad de vida útil suficiente para llegar al consumidor final.

Es importante tener pleno conocimiento del proceso de postcosecha, almacenamiento, embalaje, tecnologías y herramientas necesarias para el buen mantenimiento de temperatura requerida para que no se dañe el producto. La capacitación a los empresarios de productos agrícolas y colaboradores de centro

logísticos especializados en carga refrigerada es vital para que esta rama del comercio dominicano pueda desarrollarse y se pueda sacar el máximo provecho a las leyes de incentivo de exportación, así como para ser opción como país de ser un HUB internacional para países que puedan aprovechas la ubicación del país y su capacidad de manejo de este tipo de cargas.

Con el fin de dar soporte, el gobierno de la República Dominicana podría ser de apoyo en la mejora de infraestructura, soporte con los problemas eléctricos que sufre el país. También creando organizaciones que sirvan de apoyo en capacitaciones, proporcionando recursos y servicios relacionados con la cadena de fríos, en ese sentido, serviría como guía con para que regule las prácticas de los centros logísticos para las cargas refrigeradas creando políticas y normas que faciliten el comercio.

# 5.6. Casos de daños de productos clientes E.T. Heinsen, Hapag Lloyd: Años 2016-2017.

Durante el período de análisis 2016 – 2017, la compañía E.T. Heinsen, representando a la naviera Alemana Hapag Lloyd, tuvo un gran incremento en sus exportaciones, especialmente de productos agrícolas, en donde muchos de los embarques, a pesar de los esfuerzos tanto de la naviera como de los productores, se vieron afectados a causa de alguno de los factores anteriormente señalados.

Estos contratiempos ocasionaron, entre muchas otras cosas, la pérdida total de mercancías, pérdida parcial de mercancías, disminución sustancial en los precios del producto a causa de maduración temprana y contaminación del producto por exposición a ambientes no controlados.

Un 25.5% de las exportaciones anuales dentro de este período, de los productos de esta naturaleza presentaron este tipo de contratiempos, lo cual representa una gran pérdida monetaria para cada uno de los que intervienen en el proceso, especialmente para el productor, quien tiene que reponer la mercancía y correr con todos los gastos si se determina que el inconveniente no estuvo ligado a ninguno de los recursos que ofrece la naviera como contenedores o Genset.



Maduración temprana dentro del contenedor

Fuente: E.T. Heinsen, Hapag Lloyd.



Mercancía dañada por variación de temperatura

Fuente: E.T. Heinsen, Hapag Lloyd.



Mercancía afectada por "Mycelium"

Fuente: E.T. Heinsen, Hapag Lloyd.

# CAPÍTULO VI. PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

# 6.1. Aspectos básicos de la empresa E.T. Heinsen, S.A.S.

### 6.1.1. Reseña histórica de la empresa

El 24 de marzo de 1924, Ewald Theodore Heinsen Pickwood, estableció la compañía E. T. Heinsen en Puerto Plata, República Dominicana, funcionando como agencia naviera y compañía estibadora, con la representación de varias líneas navieras europeas.

Mientras el comercio internacional se incrementaba considerablemente durante las siguientes décadas y las actividades de movimiento de carga se desplazaba hacia el sur del país, las autoridades dominicanas decidieron desarrollar las instalaciones portuarias en Santo Domingo, capital de la República Dominicana así como muchas instituciones gubernamentales como aduanas fueron centralizadas en Santo Domingo, haciendo que E.T. Heinsen abra una oficina en Santo Domingo en 1959, y posteriormente, en el 1971, la construcción de un nuevo edificio en la Avenida George Washington en Santo Domingo (E.T. HEINSEN, S.A.S., 2017).



Edificio E.T. Heinsen, Santo Domingo, 1986.

Fuente: E.T. Heinsen, S.A.

En la actualidad, esta representa a Hapag Lloyd AG en la República Dominicana, una importantísima línea naviera posicionada en el número 5 del ranking mundial de las mayores líneas navieras, operando como una compañía de transporte marítimo de contenedores y a su vez ofrece transporte de mercancías por mar, carretera, ferrocarril y buques de navegación interior. Hapag-Lloyd sirve a clientes en todo el mundo.

Hoy en día E.T. Heinsen se consolida como una de las más grandes agencias navieras en la República Dominicana, gracias a las diferentes soluciones logísticas que ofrece a sus clientes, brindándoles la oportunidad de consagrar sus operaciones bajo una misma línea de servicios.

Por lo que es necesario integrar un nuevo servicio que les permita a sus clientes exportadores de productos agrícolas, poder optimizar sus operaciones logísticas a nivel de distribución, sin que se vea afectada la cadena de frío de dichos productos, he incluso que les permita mejorar sus procesos para garantizar la calidad, inocuidad y tiempo de vida de estos. Con la creación de un Centro Logístico, el cliente será capaz de manipular, distribuir, reempacar, reetiquetar, entre otras acciones que sean requeridas, e incluso, la mercancía podrá ser verificada sin que la temperatura requerida se vea perjudicada.

# **6.1.2.** Aspectos institucionales

### 6.1.2.1. Misión

Ofrecer soluciones de transporte marítimo, aéreo y terrestre que estén acorde con las necesidades de nuestros clientes.

### 6.1.2.2. Visión

Mantener una posición de liderazgo en la industria de transporte, garantizada por la calidad en el servicio, asumiendo el compromiso de ofertar soluciones efectivas e innovadoras que nos permitan así superar las expectativas de nuestros clientes.

### 6.1.2.3. Valores

**N**obleza

Honestidad

Eficiencia

Integridad

Nuevos Retos

Servicio, ante todo

Empatía Corporativa

# 6.1.3. Organigrama

El organigrama de E.T. Heinsen establece los roles y responsabilidades de cada miembro dentro de la estructura. Es importante establecer las funciones y el alcance de cada cual para tener una buena función y organización. Mediante este organigrama se llega a marcar la cultura laboral y la forma de trabajar dentro de la empresa.

En el primer nivel se tiene el consejo de administración, siguiéndole la dirección de cada división que compone la estructura con sus respectivos departamentos. Estas direcciones son:

### DIRECCIÓN FINANCIERA

#### > Finanzas

- Contabilidad
  - Facturación y Cajas
- Auditoría Interna
- Créditos y Cobros
- Facturación de Líneas Extranjeras
- Recursos Humanos
- Tecnología
- Sistemas de Gestión
- Compras

- Mensajería
- o Mantenimiento

### **DIRECCIÓN COMERCIAL**

- Comercial y Ventas
  - Ventas Hapag Lloyd

# **DIRECCIÓN DE OPERACIONES**

- > Servicio al Cliente y Documentación
  - Quejas y Reclamos
  - Servicio al Cliente y Documentación Hapag Lloyd
  - Control de Equipos
  - Demora y Detención

# Operaciones

- Control de Equipos Haina
- Despacho de Exportación
- Despacho de Importación
- Taller
- Almacén
- Operaciones Haina
- Operaciones Caucedo
- SD Caucedo

## Despacho de Conduces

### Seguridad

En este organigrama divisional, la dirección de operaciones es mucho más amplia que las demás, dada la naturaleza de la empresa.

# 6.2. Contenido de la propuesta

#### 6.2.1. Estructura

Puerto Caucedo cuenta con el primer Centro Logístico de la República Dominicana, y es la única zona franca de la región ubicada dentro de zona portuaria. Actualmente tiene un Parque Logístico compuesto por 14 naves de 10,000 M2 cada una, con miras a expandirse. Estas naves sirven para el establecimiento de empresas de manufactura y ensamblaje, como es el caso de la nave completa utilizada por IKEA, que se trasladó desde Puerto Rico para establecer como HUB logístico regional en el país.

Puerto Caucedo se toma en cuenta para desarrollar este proyecto, ya que además de su Parque Logístico, este es uno de los principales puertos en el país con una gran incidencia de carga refrigerada o carga con control de temperatura, además es uno de los puertos más modernos con miras a ser el más importante de toda la región.



Vista del Puerto Multimodal Caucedo y su Parque Logístico

Fuente: DP World Caucedo.

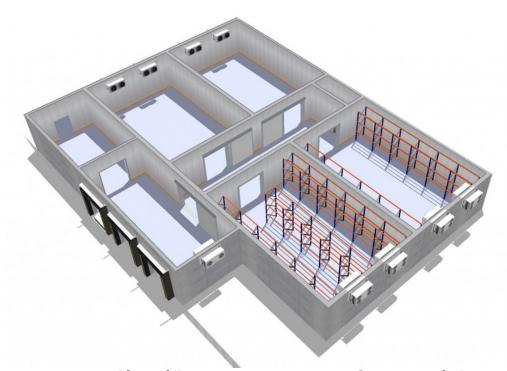
Tomando en cuenta todo lo que el Parque Logístico Caucedo tiene para ofrecer, se llega a la conclusión de que la alternativa más viable es el alquiler de un área de estas naves, habilitándola con todo lo necesario para poder cumplir con los requisitos y requerimientos que se necesitan para brindarle al cliente soluciones que se adapten a sus necesidades y que le permitan mantener la calidad e inocuidad de sus alimentos.

### 6.2.2. Tamaño y dimensión

Como parte de esta propuesta, se pretende habilitar la nave con las principales características de los Centros Logísticos de refrigerados más modernos de la región de Latinoamérica en la actualidad, tomando como ejemplo a Frigorífico de

Manzanillo, S.A. de C. V. (FRIMAN) en la Terminal de Manzanillo, México; el Puerto de Barranquilla, Colombia y el Almacén frigorífico de Veracruz en la Terminal de Veracruz, México.

Con 3,200 metros cuadrados y 2,628 posiciones de almacenamiento, de las cuales 1,872 estén ubicadas en la zona de congelados a temperaturas entre -18 grados y -22 grados, 756 en la zona de refrigerados con temperaturas de 0 grados a 12 grados, cámara de fumigación hermética, cámaras para inspección, 30 conexiones para contenedores y bahías exclusivas para los procesos de exportación y despacho de forma independiente.



Representación gráfica de la estructura del Centro Logístico

Fuente: Imágenes en línea Stolck

Se proyecta en un futuro alquilar, habilitar y utilizar la nave en su total capacidad, a consecuencia del incremento en las exportaciones y la demanda.



Nave del Parque Logístico Caucedo

Fuente: DP World Caucedo.



Ejemplo de muelles de carga con abrigos

Fuente: Tectram Proyect Management

## 6.2.3. Sistema de refrigeración

Los almacenes refrigerados, los centros de distribución de alimentos congelados y los congeladores de comestibles son el sector de mayor consumo de energía por pie cúbico del mundo, por esto, como parte de la estrategia de competitividad, se requiere implementar un sistema de refrigeración que sea seguro, confiable, de calidad y que permita la reducción de costos al máximo para que el proyecto pueda ser sostenible y tenga éxito a lo largo de su desarrollo.

Esto se pretende alcanzar a través de un sistema de refrigeración que logre la conservación de los productos, manteniendo la cadena de frío y garantizando una extensión en la vida de los mismos, como es el caso del sistema TES, provisto por la compañía Viking Cold. El TES (por sus siglas en inglés) o sistema de almacenamiento de energía térmica, como su nombre lo indica, es un sistema que permite a los operadores de almacenes o centros frigoríficos, reducir los costos de energía, proteger y mantener la calidad de los alimentos y mejorar las condiciones y resistencia de las instalaciones.



Sistema de almacenamiento de energía térmica

Fuente: Energy Central

El propósito de este sistema es absorber y consolidar hasta el 85% de la infiltración de calor, permitiendo que los sistemas de refrigeración se apaguen de manera segura por un período de hasta 13 horas cada día para ahorrar energía mientras se mantienen las temperaturas de forma estables. Además de esto, el sistema TES aumenta la eficiencia del sistema de refrigeración en un promedio del 26%.

Estos son algunos de los beneficios que brinda un sistema de almacenamiento de energía térmica:

BENEFICIOS DEL SISTEMA "TES"						
1.	Absorbe y consolida hasta el 85% del calor en el flujo de aire de refrigeración.					
2.	Absorbe y consolida del 50 al 85% de la infiltración de calor.					
3.	Resistencia a la temperatura 3 veces más larga durante la pérdida de energía o falla del equipo.					
4.	Reduce la estratificación de temperatura.					
5.	Minimiza la microdescongelación y las grandes formaciones de cristales en la mercancía.					

Fuente: Viking Cold Solutions.

#### 6.2.4. Logística para implementar

#### 6.2.4.1. Precios y servicios para ofrecer

Como parte de los servicios a medida ofrecidos por los operadores logísticos, siempre en concordancia con las necesidades del cliente, entre las operaciones que el centro ha de realizar, se encuentran los siguientes:

	SERVICIOS	PRECIOS
1.	Traslado de contenedores dentro de	Traslado Interno
	las instalaciones portuarias.	USD \$50.00
2.	Consolidación y Desconsolidación de carga.	Contenedores de 20' USD\$120.00 / Contenedor cajas USD\$135.00 / Contenedor paletizado Contenedores de 40' USD\$145.00 / Contenedor cajas USD\$165.00 / Contenedor paletizado
3.	Logística de Entrada.	Full Pallet USD\$13.00 / Pallet Cajas USD\$0.80 / Caja
4.	Logística de Salida.	Full Pallet USD\$13.00 / Pallet Cajas USD\$0.80 / Caja
5.	Embalaje y Reembalaje.	(Incluye wrapping/esquineros/paletas) USD\$25.00 / Pallet No incluye Paleta de madera (USD\$8.00 C/U)
6.	Empaque y Reempaque.	USD\$8.00 / Caja
7.	Etiquetado y Reetiquetado.	USD\$ 0.16 / Producto
8.	Almacenamiento.	Por posición USD\$20 / pallet mensual
9.	Acondicionamiento y Preparación de Pedidos.	Precio según servicio solicitado
10.	Manejo por orden de despacho.	USD\$35.00 / Conduce emitido
15.	Control de Inventario.	Incluido en el servicio
	Emisión de DOL	USD\$ 45.00 / DOL emitido
16.	Seguro de Mercancía.	USD\$0.215% x valor FOB
17.	Gestión de Aduana.	USD\$150.00 / Despacho
18.	Conexión de Contenedores a toma eléctrica.	USD\$25.00 / Hora
19.	En conjunto con las autoridades, se ofrecerán las inspecciones que sean requeridas, de conformidad con las exigencias tanto de las autoridades nacionales como de los mercados internacionales.	Precio según lo establecido por las autoridades
	Horas Extras para operaciones fuera de horario regular de trabajo (incluye operaciones de recibos y despachos)	USD\$14.00 Hora / Hombre

Fuente: Los sustentantes.

#### 6.2.4.2. A quiénes está dirigido y tipo de mercancía a manejar

Por el momento, el proyecto está dirigido a todos los clientes de exportación de productos agrícolas de la línea naviera Hapag Lloyd en República Dominicana, que es manejado por la agencia E.T. Heinsen, S.A.

En un futuro se plantea expandir las operaciones para los clientes de importación, como posteriormente abrirle las puertas a todas aquellas empresas nacionales e internacionales que deseen adquirir los servicios y beneficios que ofrece el centro logístico para este tipo de mercancía.

Por el momento, la lista de mercancía que se empezará a manejar en este centro es toda aquella mercancía producida en la República Dominicana para exportación de los clientes de la compañía E.T. Heinsen:

Producto	H.S. Code	Temp. (°C)	Humedad Relativa (%)	Ventilación (m3/h)
Banana	0803.90.00	+14°	90	30
Aguacate	0804.40.00	+8° a 13°	90	60
Mango	0812.90.50	+10° a 12.8°	90	10
Piña	0812.90.40	+10° a 12.8°	90	10
Limón	0805.50.00	+8° a 10°	90	15
Naranja	0805.10.00	+2º a 12º	90	15
Zanahoria	0706.10.00	0°	90	20
Pepino	0707.00.00	+13°	90	15
Tomate	0702.00.00	+8º a 12º	80	30
Papa	0710.10.00	+4º a 6º	90	15
Berenjena	0709.30.00	+10° a 12.5°	90	10
Cebolla	0703.10.00	0º a +4º	75	15
Ajo	0703.10.00	0°	70	15

Fuente: Lista de control de temperatura para productos agrícolas, Hapag Lloyd.

#### 6.2.4.3. Procedimientos que seguir para su uso

A fin de tener un mayor control de los procedimientos y brindarle una mejor experiencia al usuario a la hora de solicitar los servicios del centro, a continuación se presentan los procesos básicos a seguir para poder utilizar los servicios del Centro Logístico, tanto por parte de la Empresa operadora logística como por parte de la Dirección General de Aduanas, dividiendo estos en 3 fases principales:

# PROCESO PARA LA ENTRADA DE MERCANCIA AL CENTRO LOGISTICO



# PROCESO DE DESPACHO DE MERCANCIA DESDE EL CENTRO LOGISTICO





#### 6.2.5. Recursos

Para que el Centro Logístico pueda funcionar de forma correcta y óptima, no solo es necesario que cuente con una infraestructura avanzada o con los servicios básicos necesarios para mantener la higiene y la estructura en buen estado, sino que también es imprescindible contar con un personal capacitado y con las maquinarias necesarias que facilitarán el trabajo y el movimiento de las cargas pesadas. En consecuencia, habrá un mayor desenvolvimiento y manejo del centro en las operaciones diarias.

Por el lado de la mano de obra, es necesario que el personal técnico esté capacitado, con los conocimientos del área tanto de la maquinaria como de la mercancía que ha de manipularse. Además, dado al alto grado de intercambio cultural que se tiene en este tipo de empresa, es imprescindible el manejo básico e intermedio del idioma inglés.

Además de los colaboradores dentro de la administración y a nivel técnicooperativo, es necesario contar con la presencia de los funcionarios de la Dirección General de Aduanas, que se encargarán de velar por todos los procesos relativos a esa institución.

Por otro lado, se encuentran las maquinarias que se necesitan para el manejo de la mercancía. Entre las cuales podemos mencionar:

- Soportes de Carga, como bandejas, estanterías, paletas (y sus variedades), cajas con ventilación (en todas sus variedades), casetas, cajones de transporte y contenedores, materiales de embalaje, materiales de empaque, máquinas de Reetiquetado, maquinas selladoras, lector de etiquetas.
- Camiones para el transporte interno (dentro del puerto y dentro del Centro)
   de las mercancías.
- Carretillas elevadoras, Transpaletas, apiladoras, carro de preparación de pedidos, preparador de pedidos de bajo, medio y alto nivel,

Transelevadores, Aparatos Filoguiados, Muelles y abrigos de carga y descarga, Montacargas, rampas hidráulicas y puente rodante.

Los equipos tecnológicos e instalaciones necesarias, solicitados por la dirección general de aduanas para una correcta comunicación y funcionamiento del Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), son los siguientes:

- Ordenadores de sobremesa con Procesador Intel i3 o superior con una velocidad de 2,3 GHz o superior y memoria (RAM): 4 GB o superior.
- Capacidad del Disco Duro: 320 GB o superior y Unidad principal: DVD / CD-RW.
- Funciones: Altavoces, Monitor, Mouse, Sistema Operativo, Tarjeta de Red,
   Tarjeta de Sonido, Tarjeta de Video gráfica (1024 x 768 mínimo), teclado
   USB, Mouse USB y monitor de alta resolución 1024 x 768 mínimo.
- Fuente de Poder de no menos de 250 va, sistema Operativo Windows 7 Professional 32 bits o superior, framework: NET 3.5 e Internet Explorer 8 o superior.

#### 6.2.6. Certificaciones como garantía del servicio de calidad

Como parte de la estrategia de competitividad y para brindarle al cliente una garantía del servicio, el centro estará adhiriéndose a los requerimientos de las certificaciones internacionales más relevantes para este tipo de operaciones. Dentro de las certificaciones se encuentran:

- BASC. Alianza empresarial internacional sin fines de lucro, que busca generar una cultura de seguridad mediante la cadena de suministro, con la aplicación de sistemas de gestión e instrumentos aplicables al comercio internacional y sectores relacionados.
- OEA. Acreditación mundial que prueba el cumplimiento de determinadas medidas ligadas a la seguridad y buenas prácticas en la cadena de suministro internacional de mercancías. Aquellas empresas operadoras que cumplen con los criterios para la obtención de esta acreditación, son consideradas "partner" fiables en la cadena de suministro.
- ISO 9001. Norma base del Sistema de Gestión de la Calidad internacional (SGC), que se enfoca en todos los componentes de la gestión de calidad con los que una empresa debe contar, para mantener un sistema efectivo con el que pueda administrar y mejorar la calidad de sus productos o servicios.
- HACCP. El Sistema de Análisis de Peligros y de Puntos Críticos de Control, es un instrumento utilizado para evaluar riesgos y establecer un sistema de control mediante la identificación de los peligros, estableciendo medidas que garanticen la inocuidad de los alimentos. Este es compatible con la aplicación de sistemas de gestión de calidad, como la serie ISO 9000, y es el método utilizado de preferencia para controlar la inocuidad de los alimentos en el marco de tales sistemas.

#### 6.2.7. Seguridad para el acceso a los espacios

Se deberán tomar en cuenta y seguir al pie de la letra las siguientes pautas, a fin de mantener la seguridad de los colaboradores, visitantes y para mantener la integridad de la mercancía:

- 1) Se tendrá un sistema de identificación de empleados, los cuales deben presentar carnet de la empresa con foto, para fines de documentación a su llegada y control de acceso y tendrán acceso solo a aquellas áreas que necesitan para desempeñar sus funciones.
- 2) Se documentarán los procedimientos de la entrega, devolución y cambio de dispositivos de acceso (por ejemplo, llaves, tarjetas de llave, etc.).
- 3) Todos los visitantes (sin excepción) deben presentar identificación con foto con fines de documentación a su llegada y los mismos deben ser escoltados y exhibir en un lugar visible su identificación provisional.
- 4) Se establecerá, documentará, implementará y mantendrán procedimientos para identificar y controlar el acceso de agentes de aduanas, representantes aduaneros y auxiliares a las instalaciones del depósito y áreas de almacenamiento.
- 5) Todo aquel que esté permitido acceder a las cámaras de frío y los demás lugares susceptibles, deberá estar provisto del vestuario necesario para los fines. Esto es, piezas de ropa como pantalones, buzo, capucha,

- chaleco, chaqueta, casco, entre otras piezas de ropa para trabajar en condiciones de frío intenso y con características de impermeabilidad.
- 6) Toda persona autorizada para acceder a las instalaciones del centro deberá presentar condiciones de salud óptimas, que no pongan en riesgo la integridad de la mercancía ni la salud de los demás colaboradores.

#### 6.2.8. Contrato de Alquiler con DPW Caucedo

El contrato de arrendamiento con DPW se hará con el fin de establecer los derechos, obligaciones y alcance de las partes, sometiendo dicho compromiso a las leyes del país para resolver cualquier disputa surgida en torno a los términos del acuerdo.

Entre los puntos a tomarse en cuenta en el acuerdo están las instalaciones obligatorias que debe tener la nave, como la Red de suministro de agua potable, Red de evacuación y saneamiento de aguas residuales, Red de evacuación de aguas pluviales, Suministro eléctrico, Subestación eléctrica, Generación de respaldo, Alumbrado público, Telefonía y telecomunicaciones de banda ancha, entre otras instalaciones necesarias.

Adicional a esto, es necesario establecer otros requerimientos necesarios para el buen desarrollo del proyecto como lo son: operaciones 24/7, reclutamiento de desechos o basura, Centros técnicos de formación profesional, patrulla de seguridad 24/7, sistema de seguridad y monitoreo constante, entre otros.

En este contrato también deberá establecerse el período válido y las condiciones de renovación de contrato, así como el compromiso por parte del grupo DPW para reclutar y capacitar al personal que se encargue del buen funcionamiento del centro en el área técnica.

#### 6.2.9. Presupuesto anual de la propuesta

El plan de operaciones y recursos del centro, o presupuesto, se ha formulado con el fin de lograr en el periodo de un año, los objetivos propuestos en términos monetarios.

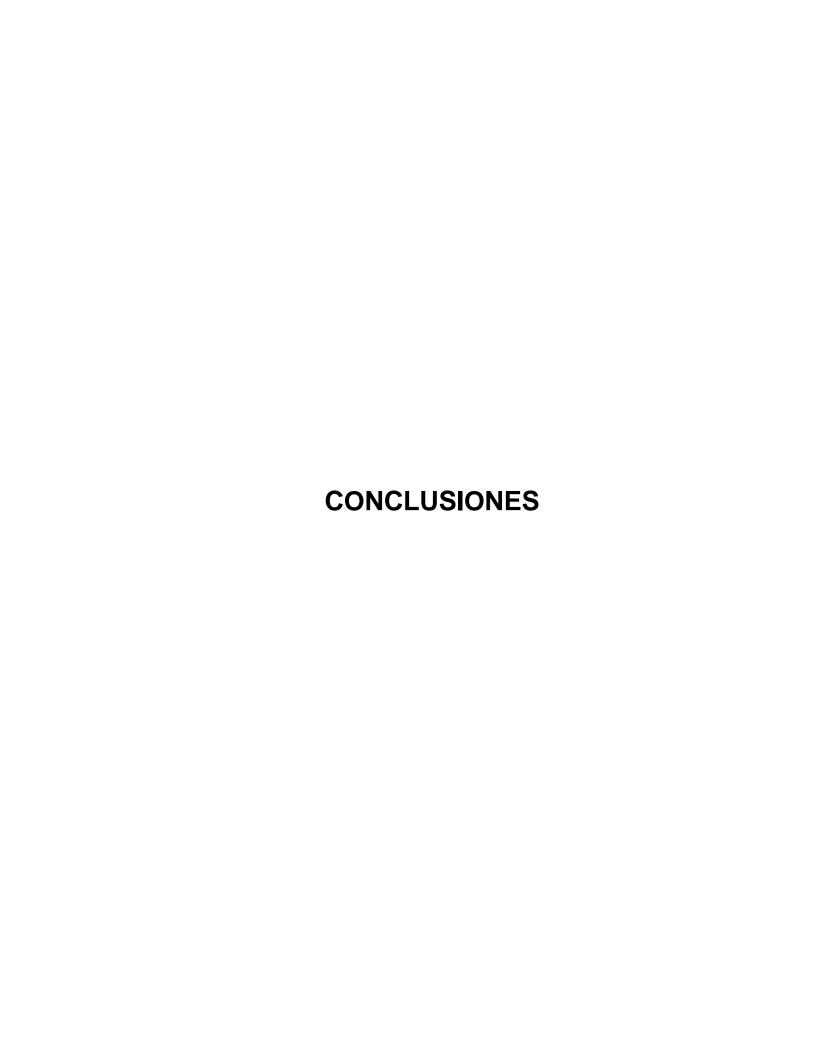
Según las estimaciones realizadas, el presupuesto anual para este proyecto es de \$ 2, 400,000.00 dólares, que a la taza actual de cambio del Banco Central de la República Dominicana de DOP\$ 52.8605 son \$ 126,865,200.00 pesos dominicanos. El mismo se divide de la siguiente manera:

PRESUPUESTO ANUAL					
MONEDA	(USD\$)	(DOP\$)			
RENTA ANUAL	\$ 260,000	\$ 13,743,730			
ACONDICIONAMIENTO Y MANTENIMIENTO	\$ 352,600	\$ 18,638,612.3			
DE LOS ESPACIOS					
SISTEMA DE CONTROL DE	\$ 105,000	\$ 5,550,352.5			
REFRIGERACIÓN					
EQUIPOS, MAQUINARIAS Y TRANSPORTE	\$ 525,000	\$ 27,751,762.5			
MATERIALES	\$ 60,500	\$ 3,198,060.25			
MOBILIARIOS Y EQUIPOS DE OFICINA CON	\$ 49,580	\$ 2,620,823.59			
INSTALACIONES					
UNIFORMES Y EQUIPOS DE SEGURIDAD	\$ 28,896	\$ 1,527,457.01			
RECURSOS HUMANOS	\$ 365,000	\$ 19,294,082.50			
ASESORÍAS Y CONSULTAS	\$ 30,000	\$ 1,585,815			
SERVICIOS BÁSICOS (AGUA, LUZ Y	\$ 623,424	\$ 32,954,504.35			
TELÉFONO)					
TOTAL	\$ 2, 400,000	\$ 126,865,200			

Presupuesto anual para las operaciones del Centro Logístico

Fuente: Los sustentantes.

Acorde lo indicado en el recuadro anterior, se presenta un detalle de todos los gastos que se verán involucrados el desarrollo de la propuesta. El mismo fue realizado en base a las estimaciones de los costos de cada uno de los elementos a tomar en cuenta. Asimismo, el presupuesto se presenta en las monedas que actualmente tienen mayor relevancia en el país, como lo son la moneda nacional el peso dominicano y del otro lado el dólar americano.



Tal como se ha presentado en este trabajo, según la opinión y conocimientos de los expertos y según lo analizado a través de la investigación de campo, en República Dominica no se tiene control de los puntos de la cadena de frío y de los factores que pueden causar que una mercancía deje de cumplir los requisitos mínimos de calidad para ser exportada. Este mal manejo y desconocimiento general, ocasiona que en algún punto se rompa la cadena provocando la disminución de la calidad de la mercancía y en la mayoría de los casos, la pérdida total de esta. En consecuencia, disminuye o se pierde la confianza del comprador internacional en los productores dominicanos, provocando una disminución sustancial en las exportaciones de productos perecederos. Se debe tener muy en cuenta la capacitación de la gestión humana, ya que es indispensable el manejo del conocimiento y adicional a esto, el desarrollo tecnológico para eficientizar los tiempos.

La mercancía suele tener mayor susceptibilidad al momento de la inspección por parte de las autoridades correspondientes, ya que muchas veces esta se realiza en espacios abiertos o bajo estructuras que no están habilitadas para los fines. También existe una ruptura cuando se coloca el producto en el camión refrigerado y los camiones no enfrían, sino que conservan la temperatura. Esto sucede porque al encender el camión y entrar la mercancía de una vez, en el tiempo que logra llegar a la temperatura necesaria, se rompe la cadena de frío.

La aplicación de un Centro Logístico para carga refrigerada disminuiría sustancialmente este tipo de riesgos, ya que la inocuidad y la calidad tienen mucho que ver con la canalización del producto, es decir, como se transporta el producto desde el productor hasta el consumidor final.

Así que, la calidad tiene que ver mucho con tener una correcta canalización y la inocuidad está relacionada con que el producto tenga todo lo que es el proceso de calidad integral, que garantice que los factores organolépticos no se vean limitados por el uso inapropiado de uno de los elementos del proceso de producción.



- ADOEXPO. (2018). Asociación Dominicana de Exportadores. Obtenido de https://adoexpo.org/es/nosotros/politica-de-calidad.html
- ADOEXPO. (2018). Guía de Exportación. Súmate a la cultura exportadora.
   Santo Domingo: Asociación Dominicana de Exportadores, INC.
- ADOZONA. (2019). Asociación Dominicana de Zonas Francas. Obtenido de https://adozona.org/sobre-adozona/
- Agricultura RD. (2019). Ministerio de Agricultura. Obtenido de http://agricultura.gob.do/nosotros/quienes-somos/
- APEC. (2019). Cooperación Económica Asia-Pacífico. Obtenido de https://www.apec.org/About-Us/About-APEC
- Banco Central. (2019). Banco Central de la República Dominicana.
   Obtenido de https://www.bancentral.gov.do/a/d/2558-historia
- Banco Mundial. (2019). Banco Mundial. Obtenido de https://www.bancomundial.org/es/who-we-are
- Beato, N. (4 de abril de 2012). Acento. Obtenido de https://acento.com.do/2012/opinion/203913-regimenes-aduaneros-en-elcomercio-internacional/
- Beato, N. (19 de julio de 2013). Acento. Obtenido de https://acento.com.do/2013/opinion/210109-acuerdo-de-alcance-parcialrepublica-dominicana-y-panama/

- Beato, N. (11 de noviembre de 2013). Aduanas Digital. Obtenido de https://aduanasdigital.gob.do/2013/11/11/internacion-temporalinternacional/
- Beato, N. (2017). Apuntes sobre el Comercio Internacional y Aduanas.
   Santo Domingo: Editora Alfa y Omega.
- Bowersox, D. J. (2007). Administración y logística en la cadena de suministro. México: McGraw-Hill.
- Carbaugh, R. J. (2009). Economía internacional. México, D.F.: Cengage Learning Editores, S.A. de C.V.
- Ceballos, L. (11 de abril de 2012). Comercio y Aduanas. Obtenido de https://www.comercioyaduanas.com.mx/comoimportar/comopuedoimporta r/que-es-importar/
- CEI-RD. (2019). Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana. Obtenido de https://cei-rd.gov.do/ceird/transparencia/publicaciones/Acuerdo%20-%20Union%20Europea%20y%20Cariforo%20(AAE).pdf
- CEI-RD. (2019). Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana. Obtenido de https://www.ceird.gob.do/wp/sobre-nosotros/
- Clander, L. (2009). Las aduanas dominicanas y el comercio exterior. Santo Domingo: Impresora Soto Castillo.

- CNZFE. (2019). Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación.
   Obtenido de http://cnzfe.gob.do/index.php/es/sobre-nosotros/quienes-somos
- Coll, P. (2015). Manual de gestión aduanera: Normativas del comercio internacional y modelos de integración económica. Barcelona: Marge Books.
- Comercio y Aduanas. (21 de octubre de 2014). Comercio y Aduanas.
   Obtenido de https://www.comercioyaduanas.com.mx/aduanas/aduanasmexico/regimen es-aduaneros-deposito-fiscal/
- Comisión de Defensa Comercial. (2018). Comisión de Defensa Comercial.
   Obtenido de http://cdc.gob.do/index.php/sobre-nosotros/quienes-somos
- Coyle, J. (2012). Administracion de La Cadena de Suministro. Una Perspectiva Logistica. Cengage Learning Editores.
- Danilo Medina, Presidente de la República Dominicana. (2015). Decreto 262-15 sobre los Centros Logísticos. Santo Domingo: Presidencia de la República Dominicana (Gestión 2012 - 2016).
- DGA. (2019). Dirección General de Aduanas. Obtenido de https://siga.aduanas.gob.do/oea/documentos/preguntas-y-respuestas.pdf
- DGA. (2019). Dirección General de Aduanas. Obtenido de https://www.aduanas.gob.do/nosotros/guiénes-somos/

- DGA. (2019). Laboratorio de Aduanas. Obtenido de https://siga.aduanas.gob.do/laboratorio/nosotros.html
- DIARIO LIBRE. (12 de diciembre de 2017). Diario Libre. Obtenido de https://www.diariolibre.com/economia/aduanas-destaca-pasos-de-centroslogisticos-GC8859888
- DICOEX. (2019). Ministerio de Industria Comercio y Mipymes. Obtenido de https://www.micm.gob.do/direcciones/comercio-exterior/tratado-rdcentroamerica
- DICOEX. (2019). Ministerio de Industria y Comercio. Obtenido de https://www.micm.gob.do/direcciones/comercio-exterior/acuerdoscomerciales-vigentes/tratado-rd-centroamerica-estados-unidos-2
- Dirección General de Aduanas de Uruguay. (2017). Dirección General de Aduanas de Uruguay. Obtenido de https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/2763/8/innova.front/salidatemporal-definicion.html
- E.T. HEINSEN, S.A.S. (2017). E.T. HEINSEN, S.A.S. Obtenido de http://etheinsen.com/sobre-nosotros/
- E.T. Heinsen, S.A.S. (2017). *Nuestra historia*. Santo Domingo: Sitio Web.
- EADIC. (13 de octubre de 2016). Eadic: Formación y Consultoría. Obtenido de https://www.eadic.com/principales-funciones-de-un-centro-logistico/

- EAE. (2 de febrero de 2015). EAE Business School. Obtenido de https://retos-operaciones-logistica.eae.es/comercio-intraindustrial-de-lateoria-a-la-eficiencia-productiva/
- EL DINERO. (15 de octubre de 2018). Centros Logísticos aumentan más de RD\$1,400 millones en recaudaciones del Estado. pág. 8.
- Escudero, J. (2013). Gestión Logística y Comercial. Madrid: Ediciones
   Paraninfo, S.A.
- Figueroa, S. (2018). República Dominicana: El Supermercado del Caribe.
   Santo Domingo: Asociación Dominicana de Centros y Operadores
   Logísticos.
- FMI. (19 de abril de 2018). Fondo Monetario Internacional. Obtenido de https://www.imf.org/es/About/Factsheets/IMF-at-a-Glance
- GERENCIA DE PROCESOS. (diciembre de 2018). Dirección General de Aduanas.
- Hacienda, M. d. (2019). Ministerio de Hacienda de la República Dominicana. Obtenido de https://www.hacienda.gob.do/sobrenosotros/quienes-somos/
- INDOTEL. (2019). Instituto Dominicano de Telecomunicaciones. Obtenido de https://www.indotel.gob.do/sobre-nosotros/historia/
- ITC. (2019). Centro de Comercio Internacional. Obtenido de http://www.intracen.org/itc/acerca-del-itc/

- Kiziryan, M. (2015). Economipedia. Obtenido de https://economipedia.com/definiciones/importacion.html
- León, A., & Romero, R. (2003). Logística del transporte marítimo.
   Barcelona: Marge Books.
- Lombana, a., & Rozas, S. (2016). Negocios internacionales : fundamentos y estrategias. Barranquilla: Universidad del Norte.
- Lombana, J., & Rozas, S. (2011). Negocios internacionales: fundamentos y estrategias. Barranguilla: Editorial Universidad del Norte.
- Mancera, A. C. (2015). Negocios Internacionales en un mundo Globalizado.
   México D.F.: G r upo E ditorial P atria, S.A. de C. V.
- Mendoza Roca, C. R. (2016). Manual práctico para gestión logística: envase y embalaje, transporte y cadena de frío, preservación de productos del agro. Barranquilla: Editorial Universidad del Norte.
- Ministerio de Comercio Exterior y Turismo de Perú. (2019). Obtenido de mef.gob.pe/es/acuerdos-comerciales/acuerdos-comerciales
- Ministerio de Salud Pública. (2019). Ministerio de Salud Pública. Obtenido de https://www.msp.gob.do/web/?page\_id=249
- MIREX. (2019). Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Dominicana. Obtenido de http://www.mirex.gob.do/nosotros/quienessomos
- MITUR. (2019). Ministerio de Turismo. Obtenido de https://mitur.gob.do/quienes-somos/

- Mondragón, V. (2014). Diario del Exportador. Obtenido de https://www.diariodelexportador.com/2014/10/que-es-el-regimenaduanero-drawback\_24.html
- Mondragón, V. (2018). Diario del Exportador. Obtenido de https://www.diariodelexportador.com/2018/04/negocios-internacionalesdefinicion.html
- Mondragón, V. (2019). Diario del Exportador. Obtenido de https://www.diariodelexportador.com/2015/07/que-es-la-exportaciontemporal-para.html
- OCDE. (2019). Organización para la Cooperación y el desarrollo Económico. Obtenido de http://www.oecd.org/acerca/
- OEC. (2017). Obtenido de https://oec.world/es/profile/country/dom/
- OMA. (2019). Organización Mundial de Aduanas. Obtenido de http://www.wcoomd.org/en/about-us/what-is-the-wco.aspx
- OMC. (2019). Organización Mundial del Comercio (OMC). Obtenido de https://www.wto.org/spanish/thewto\_s/thewto\_s.htm
- ONAPI. (2019). Oficina Nacional de la Propiedad Industrial. Obtenido de http://www.onapi.gov.do/index.php/sobre-nosotros/quienes-somos
- ONU. (2019). Organización de las Naciones Unidas. Obtenido de https://www.un.org/es/sections/about-un/main-organs/index.html
- OTCA. (2015). Oficina de Tratados Comerciales Agrícolas. Obtenido de http://otca.gob.do/otca-2/quienes-somos/

- Queipo, J. (15 de mayo de 2015). El Captor. Obtenido de http://www.elcaptor.com/economia/el-ciclo-de-vida-de-los-productos
- QUIMINET. (22 de octubre de 2006). QuimiNet: Información y Negocios.
   Obtenido de https://www.quiminet.com/articulos/el-almacenaje-o-deposito-fiscal-16218.htm
- Ragas, I. (2012). Centros Logísticos: Planificación, promoción y gestión de los centros de actividades logísticas. Barcelona: Marge Books.
- Ramirez Castellanos, A. (2015). Logística Comercial Internacional.
   Barranquilla: ECOE Ediciones.
- RD, M. A. (2019). Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
   Obtenido de https://ambiente.gob.do/quienes-somos/
- Rodriguez, G. J., & Ruiz, M. (2019). Comex Latino. Obtenido de https://comercioexterior.la/regimen-aduanero-peru/reposicion-demercancias-con-franquicias-arancelarias/
- UNCTAD. (2019). Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo. Obtenido de https://unctad.org/es/paginas/aboutus.aspx
- Veletanga, G. (2015). Economía y Finanzas Internacionales. Obtenido de http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/12-teoriaclasica/71-teoria-de-la-ventaja-absoluta-de-adam-smith
- VUCE-RD. (2019). Ventanilla Unica de Comercio Exterior. Obtenido de https://vucerd.gob.do/acerca-de-vuce/qu%C3%A9-es-vuce/



# ANEXO 1. ANTEPROYECTO



A : ESCUELA DE MERCADEO Y NEGOCIOS INTERNACIONALES

Asunto: REMISIÓN ANTEPROYECTO DE TRABAJO DE GRADO.

Tema : "Análisis y propuesta de desarrollo de un centro logístico para la verificación y manipulación de carga a temperatura controlada para la exportación de productos agrícolas. Caso: E.T. Heinsen hapag Lloyd, periodo 2016-2017".

Sustentado por:

Br. Auria Carela

2014-1531

Br. Aileen De La Cruz

2014-0290

Resultado de la evaluación: Aprobado: X Fecha: 16/09/2019.

Devuelto para corrección: Fecha: Fecha: \_\_\_\_\_

Lic. Maria Margarita Corder

Santo Domini

Anexo: Anteproyecto. MC/ra. 16/09/2019.



Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales Escuela de Mercadotecnia y Negocios Internacionales

"ANTEPROYECTO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TITULO DE LICENCIATURA EN NEGOCIOS INTERNACIONALES"

#### Tema:

"Análisis y propuesta de desarrollo de un centro logístico para la verificación y manipulación de carga a temperatura controlada para la exportación de productos agrícolas. Caso: E.T. Heinsen hapag lloyd, período 2016-2017."

#### Sustentante(s):

Auria Yulissa Carela Santana

2014-1531

Aileen De la Cruz

2014-0290

FIRMA

PROYECTO DE TRANSPODE GRADO

28 de agosto del 2019

Distrito Nacional, República Dominica

#### Tema:

"Análisis y propuesta de desarrollo de un Centro Logístico para la verificación y manipulación de carga a temperatura controlada para la exportación de productos agrícolas. Caso: E.T. Heinsen Hapag Lloyd, período 2016-2017."

## ÍNDICE

NTRODUCCIÓN	4
JUSTIFICACIÓN	5
DELIMITACION DE TEMA Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	7
Formulación del Problema:	9
Sistematización del Problema:	9
OBJETIVOS	10
Objetivo General	10
Objetivos Específicos	10
MARCO TEORICO REFERENCIAL	11
MARCO CONCEPTUAL	17
ANTECEDENTES	24
DISEÑO METODOLOGICO	26
Enfoque, tipo y método	26
Fuentes y técnicas de recolección de información	26
TRATAMIENTO DE LA INFORMACION	27
BIBLIOGRAFÍA	28
ÍNDICE PRELIMINAR DEL TRABAJO DE GRADO	29

#### INTRODUCCIÓN

El manejo y cuidado de la mercancía es uno de los factores más sensibles e importantes dentro de la cadena logística del transporte, en especial la carga de temperatura controlada, ya que al ser productos precederos, son muy sensitivos a cualquier variación fuera de los requerimientos de conservación según la naturaleza del producto.

La cadena de frío juega un papel vital dentro de la logística de transporte para la preservación de la calidad del producto, desde la cosecha o embalaje hasta su entrega al cliente o consumidor final, dado que es lo que determinará la calidad, durabilidad y conservación de dichos productos. Es por esto que cada día se hace más necesario seguir buscando nuevas alternativas e ir mejorando los sistemas de control de calidad e inocuidad de los mismos.

El desarrollo de este proyecto se enfoca en la propuesta de creación de un centro logístico a la agencia naviera E.T. Heinsen para brindar a los clientes de exportación de productos agrícolas, una solución más eficiente que les permita el manejo de la carga de temperatura controlada en las instalaciones o cercanía del puerto, a través de un sistema de refrigeración que permita la conservación de los productos manteniendo la cadena de frío, garantizando una extensión en la vida de los mismos y en consecuencia, reduciendo los daños por pérdida de mercancías. Como recomendación se implementará el sistema Viking Cold, un sistema de almacenamiento de energía térmica con el cual no solo se logrará un mejor manejo de la mercancía, sino que también se obtendrá una reducción de costes, haciendo de este proyecto una plataforma eficiente a nivel operativo y económico.

### JUSTIFICACIÓN

#### Justificación Práctica

La presente investigación se realiza porque existe la necesidad de mejorar la cadena logística de frío de los productos agrícolas para los clientes de exportación de la agencia naviera E.T. Heinsen y su línea naviera representada Hapag Lloyd, que garantice la durabilidad, inocuidad y calidad en dichos productos hasta que estén a la disposición de los compradores y/o consumidores finales. Esto se pretende lograr mediante la creación de una infraestructura que les provea a dichos clientes las facilidades de manipular la mercancía para poder realizar los procesos de lugar, sin tener que quebrar dicha cadena.

## Justificación Teórica

Esta investigación se realiza con el propósito de aportar al conocimiento existente en la República Dominicana sobre la logística de la cadena de frío, proporcionando instrumentos de evaluación y manejo del mismo, cuyos resultados podrán sistematizarse en una propuesta para ser incorporado a los procesos logísticos de exportación de carga a temperatura controlada, ya que se estaría demostrando que la implementación de un centro logístico para su manejo y manipulación, mejorarán y extenderán el tiempo de vida de los productos agrícolas, provocando un aumento en la calidad de estos productos, lo que ayudará a mejorar el posicionamiento de los productores Dominicanos en el mercado agrícola a nivel mundial.

## Justificación Metodológica

Con el objetivo de desarrollar esta investigación, se pretende establecer cuestionarios y entrevistas que permitan obtener las opiniones y experiencias de productores, clientes de exportación e incluso expertos en la materia de productos de carga a temperatura controlada sobre la problemática en cuestión, que consiste en la ruptura de la cadena de frío, la cual provoca la disminución de la calidad y del tiempo de vida de los productos perecederos. Analizando a su vez, los casos registrados en la base de datos de la compañía E.T. Heinsen Hapag Lloyd, relacionados a este inconveniente, en el período 2016 – 2017.

## DELIMITACION DE TEMA Y PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

## Diagnóstico Del Problema

El uso de la refrigeración es un proceso clave para la conservación de los alimentos, pues permite reducir sustancialmente las pérdidas o desperdicio de alimentos, así como mejorar significativamente la seguridad alimentaria, reduciendo riesgos de contaminación y proliferación de enfermedades.

En el país de ha tocado en varias ocasiones en los últimos años, el tema de la cadena de frío y la logística de la misma en el manejo de caga de frutos, vegetales y productos perecederos por vías marítimas. Estos estudios revelan que desde el momento en que se cortan el producto o se procesa el producto industrializado que necesita refrigeración, desde que inicia este proceso de enfriar o congelar el producto, no se debe romper este proceso por ningún motivo ya que esto produciría daños tanto a los productos o mercancía como a la salud de los que consumen esta mercancía. Es importante destacar también que, tanto parte de la pérdida económica como de la confiabilidad de los productores o comerciantes, se produce por la destrucción de estos productos.

De acuerdo con los centros de control y prevención de las enfermedades de los Estados Unidos (CDC), se estima que cada año ocurren más de 76 millones de casos por enfermedades transmitidas por los alimentos, 325,000 hospitalizaciones y 5,000 muertes como consecuencia de estas enfermedades.

Los puertos han evolucionado a lo largo de los años hasta convertirse en grandes soluciones logísticas para las diferentes empresas y sus operaciones comerciales

a nivel mundial. Las propuestas que las diferentes agencias navieras están implementando, enfocadas al cliente y a brindar una excelente calidad a estos, han generado la optimización de las operaciones desde los diferentes puntos de vistas dentro de los procesos logísticos. Todo esto en torno a las actividades realizadas tanto dentro como en las cercanías del puerto, ya que en efecto, los puertos son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías son cargadas y descargadas, e incluso no solamente están en tránsito sino que también son manipuladas o transportadas, almacenadas y distribuidas o incluso redistribuidas. El control de la cadena de frío efectiva a través de estructuras adecuadas para ello, permite reducir el desperdicio alimentario, garantizando la calidad y duración de los alimentos desde su cosecha hasta el consumidor final.

El principal problema que se está enfrentando en la actualidad es la interrupción de la cadena de frío por la apertura de los contenedores en algún punto de la cadena de frío bajo condiciones no favorables o alejadas de ser las más óptimas, contribuyendo a posibles contaminaciones, aceleración de la madurez del producto y por ende pérdida de la calidad de la fruta y/o vegetal.

#### Formulación del Problema:

¿De qué forma la habilitación de un centro logístico para carga a temperatura controlada puede mejorar la calidad, preservar la inocuidad y aumentar el tiempo de vida de los productos agrícolas en las exportaciones marítimas de los clientes de E.T. Heinsen, Hapag Lloyd?

#### Sistematización del Problema:

- ¿Cómo es la logística de la Cadena de Frío de los productores agrícolas en la República Dominicana?
- ¿Cómo afecta la ruptura de la cadena de frío a las exportaciones de productos de temperatura controlada?
- ¿Cuáles son los factores que inciden en la ruptura de la cadena de frío de los productos agrícolas exportados?
- ¿Qué incidencia tiene la ruptura de la cadena de frío en la disminución de las exportaciones de productos agrícolas a los mercados clave?
- ¿Cómo impactaría la implementación de un sistema de almacenamiento de energía térmica en los costos y en la calidad, inocuidad y extensión de vida de los productos perecederos?

#### **OBJETIVOS**

#### Objetivo General

Determinar de qué forma la habilitación de un centro logístico para carga a temperatura controlada puede mejorar la calidad, preservar la inocuidad y aumentar el tiempo de vida de los productos agrícolas en las exportaciones marítimas de los clientes de E.T. Heinsen, Hapag Lloyd.

#### **Objetivos Específicos**

- Analizar la logística de la Cadena de Frío de los productores agrícolas en la República Dominicana.
- Determinar cómo afecta la ruptura de la cadena de frío a las exportaciones de productos de temperatura controlada.
- Examinar los factores que inciden en la ruptura de la cadena de frío de los productos agrícolas exportados.
- Investigar la incidencia que tiene la ruptura de la cadena de frío en la disminución de las exportaciones de productos agrícolas a los mercados clave.
- Identificar el impacto que tendría la implementación de un sistema de almacenamiento de energía térmica en los costos y en la calidad, inocuidad y extensión de vida de los productos perecederos.

#### MARCO TEORICO REFERENCIAL

El estudio realizado por Wlodzimierz Kaminsky, titulado "Refrigeration and the World Food Industry", reveló que un 30 % de la producción primaria mundial y un 40 % de las frutas y verduras se perdían por falta de una refrigeración adecuada en el ciclo de producción. De lo anterior se deduce que las empresas tienen la necesidad de adaptar los modelos de negocios de sus empresas de acuerdo con las exigencias del mercado; de ahí la necesidad de integrar la Cadena de frío a la cadena de abastecimiento; dentro de la cual juega un papel importante para evitar que se presenten deficiencias en los procesos relacionados con la logística, es decir, que la cadena se rompa en algún punto, con las consecuentes pérdidas que esto le ocasionaría a la empresa y el impacto que pueda tener en la salud de los consumidores.

El éxito dentro de la Cadena de frío está ligado a una adecuada combinación entre la inversión de la tecnología y la rentabilidad que esta puede traerle a la empresa. El factor determinante lo representa el mantenimiento de la temperatura y de todos los factores que influyen para que esta no se corte en alguna parte de la cadena y pueda garantizar la preservación de los productos. (Mendoza Roca, 2016).

Desde los comienzos de la humanidad una de las principales preocupaciones del hombre ha sido cómo conservar los alimentos. La técnica de refrigerar los alimentos con base en el hielo natural se empleaba desde mucho antes de que existieran las máquinas térmicas. Existen documentos escritos antes de la era de Cristo en los

que se habla de ceremonias religiosas que consistían en llenar en la época de invierno y vaciar en la época de verano sótanos de hielo.

El hielo de los montes Apeninos fue utilizado por los romanos y en las Mil y una Noches se habla de caravanas de camellos que transportaban hielo desde el Líbano a las ciudades de Bagdad y Damasco. Otros escritos antiguos afirman que los egipcios, hindúes y otros pueblos empleaban procedimientos para producir hielo artificialmente. Asimismo, hasta mediados del siglo XIX existían navieras especializadas que transportaban miles de toneladas de hielo de Suecia y de los Grandes Lagos de Estados Unidos y Canadá a las Indias Orientales, Australia, las Antillas y América del Sur. Los primeros métodos artificiales utilizados para la preservación de los alimentos y las materias primas fueron la mezcla de refrigerantes, la refrigeración mecánica, la refrigeración térmica, la criogenia (proceso científico a través del cual se congelan objetos u organismos, utilizando comúnmente nitrógeno o helio líquido en su punto de temperatura más baja, alrededor de -150 °C). (Mendoza Roca, 2016)

El concepto de cadena de frío E s el conjunto de acciones logísticas dirigidas a controlar la calidad de un bien fresco o perecible desde su extracción o fabricación hasta que llegue al consumidor final. Estas acciones se realizan mediante el control de temperatura, de humedad, de aislamiento térmico, para impedir que se alteren las características naturales del bien durante el transporte, trasbordo y distribución final. Hoy en día es importante debido principalmente a que los productos frescos han aumentado su relevancia frente a los congelados o conservas, esto para el caso de los perecibles. La cadena de frío se compone de

una sucesión de procesos logísticos, tales como: almacenamiento, distribución, embalaje, transporte, cargue y descargue, que necesitan mantener una temperatura y humedad relativas controladas desde la fabricación del producto hasta que llegue al consumidor final. El objetivo de la cadena de frío es conservar y mantener los productos perecederos dentro de los rangos de temperatura que necesita para mantenerse estables. (Mendoza Roca, 2016)

Las mercancías perecederas se definen como aquellos productos sanitarios, alimentarios e incluso de uso industrial que precisan de unas condiciones especiales, de un control técnico determinado y de unos parámetros de salubridad y de temperatura regulada para su conservación, almacenamiento, transporte, carga y descarga. Existe un Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre los vehículos especiales utilizados en estos transportes (ATP), realizado en Ginebra (Suiza) el 1 de septiembre de 1970, modificado el 30 de septiembre de 2000, en el seno de Naciones Unidas. En su Anexo I se indican las características que han de poseer los vehículos para mantener la mercancía a una determinada temperatura y el modo de comprobar dichas variaciones con respecto al tiempo. En el Anexo II se regulan las muestras y temperaturas de las mercancías perecederas y congeladas. Y, por último, en el Anexo III, las condiciones de temperatura para transportar determinadas mercancías perecederas que no se recogen en el anexo anterior. (León & Romero, 2003)

Las cadenas logísticas comprenden a diferentes actores: el cargador o propietario de la mercancía, la agencia de transporte, el (los) transportista(s) físico(s), la

empresa consignataria y el destinatario final. Cada uno de ellos implica un movimiento físico de la mercancía y un flujo de información y documentos en soporte físico o digital. Los puntos de ruptura son aquellos en los que las mercancías son transbordadas de un vehículo a otro, cuando se modifica la unidad de carga en la que se transporta (unidades de carga completa o fraccionada), cuando se consolidan o se desconsolidan cargas, cuando se almacenan, etc. Estos puntos de ruptura son habitualmente muelles y terminales en el transporte marítimo, terminales de carga aérea en el aéreo, terminales y apartaderos en el ferroviario, y almacenes y plataformas logísticas en el terrestre. (Ragas, 2012)

Las infraestructuras nodales son tan relevantes como las de red para la eficiencia de los sistemas de transporte. Muy a menudo, la eficiencia y la competitividad de una cadena logística están más determinadas por la eficiencia, el coste y el servicio de las infraestructuras nodales que por el uso de una infraestructura lineal. Los nodos y puntos de ruptura son los espacios físicos donde pueden tener lugar las actividades de valor añadido que se demandan cada vez con mayor frecuencia al operador logístico. Estas actividades pueden ser muy variadas y a menudo específicas para cada sector o producto. Entre las más habituales se pueden citar la preparación de pedidos, el manipulado, el empaquetado y etiquetaje, el ensamblaje final, las personalizaciones, la gestión de existencias, la gestión de incidencias, la gestión del transporte internacional, y los servicios documentales y de gestión de la información, entre otras.

Los centros logísticos 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. (Ragas, 2012)

La pérdida de la temperatura óptima de refrigeración o congelación en cualquiera de los eslabones de la cadena de frío perjudica la seguridad y la calidad del alimento. Mantener la cadena de frío resulta fundamental a la hora de garantizar la seguridad alimentaria de los alimentos, por lo que todos los eslabones implicados, desde productores hasta distribuidores y detallistas, deben poner especial atención en preservarla. De nada serviría esta labor conjunta sin la colaboración del consumidor final; último pero no menos importante elemento de la cadena, que deberá también esmerarse en protegerla. La aplicación del frío es uno de los métodos más antiguos y extendidos para la conservación de los alimentos. El frío actúa inhibiendo total o parcialmente los procesos alterantes como la degradación metabólica de las proteínas de los alimentos y otras reacciones enzimáticas, con el consiguiente retraso en la degradación del propio alimento y de sus propiedades sensoriales (olor, sabor, gusto).

Existen dos tipos de conservación mediante el frío: la refrigeración (corto o medio plazo desde días hasta semanas) y la congelación (a largo plazo). La formación de cristales de hielo debida a la congelación del agua contenida en los alimentos puede deteriorarlos. Este proceso es inversamente proporcional a la velocidad de congelación: a mayor velocidad de congelación (ultracongelación), menor formación de cristales. Sin embargo, si se rompe la Cadena de frío y se produce una descongelación, aunque sea parcial, y una posterior re-congelación, provocará la aparición de cristales. La importancia de la Cadena de frío, de acuerdo con lo

expuesto, consiste en que retrasa la degradación del alimento y de sus propiedades sensoriales, lo cual evita la formación de microrganismos que dañan el producto. (Mendoza Roca, 2016)

#### MARCO CONCEPTUAL

#### Logística

La logística es aquella parte de la gestión de la cadena de suministro que planifica, implementa y controla el flujo –hacia atrás y adelante– y el almacenamiento eficaz y eficiente de los bienes, servicios e información relacionada desde el punto de origen al punto de consumo con el objetivo de satisfacer los requerimientos de los consumidores. Podríamos definir también la logística como aquella actividad que añade valor mediante la gestión eficiente de los flujos de aprovisionamiento y distribución de empresas y particulares. (Ragas, 2012)

De acuerdo con este argumento, las actividades deberán ser planeadas, confeccionadas y monitorizadas bajo las reglas diseñadas por la empresa y en línea con los niveles de servicio al cliente que se hayan establecido, así como con otros objetivos fijados.

En este punto adquieren especial relevancia los elementos que conforman la logística a saber:

- La gestión de materiales: Es la administración del suministro y recepción de materias primas, productos semielaborados para un uso posterior.
- El sistema de flujo de materiales: Consiste en la habilidad de planificar la fabricación de productos terminados, para que estén disponibles con el fin de atender las solicitudes de los clientes.
- La distribución física: Es la entrega de los productos terminados a los diferentes clientes.

En otras palabras, es la gestión de los tres grandes procesos logísticos de la cadena de suministros a saber: el abastecimiento, la producción y la distribución. (Ragas, 2012)

#### Cadena Logística

Una cadena logística, entendida como el conjunto de eslabones necesarios para satisfacer el posicionamiento de bienes o servicios bajo las características señaladas, presenta tres grandes componentes estructurales:

- Abastecimiento: es la fuente de suministro de los bienes de producción que han de integrarse al proceso de composición o formulación del bien o servicio, el cual depende de manera intrínseca de las características del bien que se va a producir.
- Producción: es el conjunto de procesos mediante los cuales se alcanza el objetivo productivo del bien o servicio.
- Distribución: cierra el conjunto estructural al constituir los mecanismos de enlace entre el abastecimiento y la producción; es decir, los procesos logísticos estructurales son cíclicos e interdependientes. (Ramirez Castellanos, 2015)

#### Centros Logísticos

Los centros de actividades logísticas o Centros logísticos, son definidos por la European Association of Freight Villages EUROPLATFORMS como "un área dentro de la cual todas las actividades relativas al transporte, logística y la distribución de bienes, tanto para el tránsito nacional o internacional, son llevadas a cabo por varios

operadores. Su gestión puede ser pública o privada y en cualquiera de los casos se podrá contar con los servicios públicos requeridos para prestar sus servicios".

En otras palabras, son zonas delimitadas en las que se llevan a cabo actividades inherentes al transporte, empaque, marcado y distribución de mercancías en tránsito, tanto a nivel nacional como internacional de uno o varios operadores.

Según Escudero (2013), estas plataformas se ubican en puertos, aeropuertos, terminales ferroviarias y centros de transporte por carretera o terminales multimodales, y deben constar de:

- Una instalación de recepción y fraccionamiento de envíos, consolidación y expedición de cargas. Generalmente, dispone de un muelle con áreas separadas para la llegada y salida de vehículos, y un espacio longitudinal para el movimiento interno de mercancías.
- Sistemas de información EDI para recibir los pedidos de los clientes, el contenido de los suministros, la emisión de las órdenes de carga de los vehículos de distribución, así como la documentación necesaria.

Las funciones que cumplen los centros de actividades logísticas estarán definidas por el tipo de actividad a la cual se destine, respaldadas, igualmente, por el tipo de operador logístico que las utilice y en este sentido, Escudero (2013) define cuatro objetivos que deben cumplir estas infraestructuras, a saber:

 Ofrecer operaciones auxiliares. Se centran en las operaciones relacionadas con el transporte como: recogida y distribución, almacenaje, embalaje, etiquetado, seguimiento informático, etc. Para ello disponen de una buena

comunicación con puertos, aeropuertos, estaciones ferroviarias y terminales multimodales.

- Concentrar el transporte pesado. Aprovechan al máximo las características técnicas y comerciales de los medios de transporte y utilizan la "ruptura de cargas"; de esta forma colaboran en la descongestión de los círculos urbanos de distribución.
- Rentabilizar las inversiones. Consiguen disminuir costos utilizando unidades de carga y transporte normalizadas, que envían a través de grandes rutas de transporte. Agrupan también los productos afines (perecederos, peligrosos, valiosos, etc.) por "familias logísticas", para aprovechar mejor los medios de almacenaje, manipulación y transporte.
- Crear grandes áreas industriales y de consumo. Sirven como nudo de enlace, a través de los corredores logísticos, con las restantes plataformas logísticas de la zona geográfica donde están situadas.

#### Nodo Logístico

Un nodo logístico es un punto de referencia para el almacenamiento y distribución de mercancías. Conocerlos es vital para generar sinergias entre empresas para aprovechar las economías de escala que ofrecen estas infraestructuras.

#### Transporte

El transporte es la acción y efecto de llevar una cosa de un paraje o lugar a otro.

Desde el punto de vista de la economía, es una actividad derivada de la demanda

de mercancías, cuya función consiste en trasladarlas de áreas donde su utilidad es baja a otras de mayor utilidad.

#### **Transporte Marítimo**

El transporte marítimo es la acción de llevar personas pasajeros o cosas cargas sólidas o líquidas por mar de un punto geográfico a otro a bordo de un buque con un fin lucrativo. El transporte marítimo es por excelencia el principal medio de transporte en el ámbito del comercio internacional de grandes cantidades de productos frescos. Su uso es sumamente frecuente en mercados de reposición no urgente, dado que regularmente es empleado en distancias largas y en transporte de grandes cantidades de mercancía. Las características más importantes del transporte marítimo son su gran capacidad de carga, la internacionalidad y su gran flexibilidad. (Mendoza Roca, 2016)

#### **Navieras**

Las Compañías navieras son empresas encargadas de la carga y descarga, movilización, arrumaje y desarrumaje de los bultos en los recintos de depósito aduanero (zonas primarias) autorizadas por la aduana, autoridades portuarias y marítimas de cada país. (Ramírez Castellanos, 2015)

#### Contenedorización

Consiste en la unitarización de la carga en contenedores. El contenedor es un elemento del equipo de transporte, de carácter permanente y suficientemente fuerte para ser usado varias veces, con un diseño que facilita el transporte de productos por varios medios de transporte, lo cual evita procesos intermedios de

recargue y agiliza las movilizaciones de la carga. La utilización de contenedores presenta las siguientes ventajas específicas para el transporte marítimo: la baja permanencia de los buques en puerto, disminución en los costos de transporte y manipuleo portuario y una minimización de los riesgos de saqueo, daños o pérdidas.

- Contenedores para carga específica: Son diseñados para transportar un tipo especial de carga. Entre estos se tienen los contenedores térmicos (refrigerados), contenedores tanque y unidades para graneles secos.
- Contenedor Reefer: Es un tipo de contendor especialmente diseñado para transportar productos perecederos, tales como verduras, frutas, carnes, etc.

#### Cadena de Frío

Es el conjunto de acciones logísticas dirigidas a controlar la calidad de un bien fresco o perecible desde su extracción o fabricación hasta que llegue al consumidor final. Estas acciones se realizan mediante el control de temperatura, de humedad, de aislamiento térmico, para impedir que se alteren las características naturales del bien durante el transporte, trasbordo y distribución final. (Mendoza Roca, 2016)

#### Logística de la cadena de frío

La logística de frío, como se conoce en el medio a los productos de congelación o refrigeración, se define como la serie de elementos y actividades necesarias para garantizar que la calidad de un alimento, producto sanitario o farmacéutico, se conserve a lo largo de toda la cadena de abastecimiento.

#### Carga perecedera

Productos que sufren una degradación normal en sus características físicas, químicas y microbiológicas: frutas y verduras, productos cárnicos, productos marinos, flores y follajes.

#### Microrganismos

Son seres vivos que no pueden ser vistos por el ojo humano, sino que se necesitan instrumentos especiales, como los microscopios, para poder identificarlos. Algunos microorganismos son utilizados para producir alimentos como queso, yogur y kumis. Existen otros que producen toxinas, es decir, sustancias elaboradas por los seres vivos que actúa como veneno, que pueden causar enfermedades y hasta la muerte.

#### Alteración de los alimentos

- Contaminación: Se presenta cuando los microrganismos llegan al alimento a través del aire, los insectos, el polvo, las manos sucias, etc., pero no alteran todas las sensaciones que podemos captar de este por medio de nuestros sentidos, es decir: a qué sabe, huele, qué color tiene, cuál es su textura, qué aroma final tiene.
- Descomposición: Se presenta cuando los microorganismos crecen y se multiplican dentro de los alimentos y lo transforman cambiando su olor, sabor y color, por lo cual no son aptos para el consumo humano. (Mendoza Roca, 2016)

#### **ANTECEDENTES**

El 24 de marzo de 1924, Ewald Theodore Heinsen Pickwood, estableció la compañía E. T. Heinsen en Puerto Plata, República Dominicana, funcionando como agencia naviera y compañía estibadora, con la representación de varias líneas navieras europeas.

Mientras el comercio internacional se incrementaba considerablemente durante las siguientes décadas y las actividades de movimiento de carga se desplazaba hacia el sur del país, las autoridades dominicanas decidieron desarrollar las instalaciones portuarias en Santo Domingo, capital de la República Dominicana así como muchas instituciones gubernamentales como aduanas fueron centralizadas en Santo Domingo, haciendo que E.T. Heinsen abra una oficina en Santo Domingo en 1959, y posteriormente, en el 1971, la construcción de un nuevo edificio en la Avenida George Washington en Santo Domingo. (E.T. Heinsen, S.A.S., 2017)

En la actualidad, esta representa a Hapag Lloyd AG en la República Dominicana, una importantísima línea naviera posicionada en el número 5 del ranking mundial de las mayores líneas navieras, operando como una compañía de transporte marítimo de contenedores y a su vez ofrece transporte de mercancías por mar, carretera, ferrocarril y buques de navegación interior. Hapag-Lloyd sirve a clientes en todo el mundo.

Hoy en día E.T. Heinsen se consolida como una de las más grandes agencias navieras en la República Dominicana, gracias a las diferentes soluciones logísticas que ofrece a sus clientes, brindándoles la oportunidad de consagrar sus operaciones bajo una misma línea de servicios.

Es por esto que es necesario integrar un nuevo servicio que les permita a sus clientes exportadores de productos agrícolas, poder optimizar sus operaciones logísticas a nivel de distribución sin que se vea afectada la cadena de frío de dichos productos, he incluso que les permita mejorar sus procesos para garantizar la calidad, inocuidad y tiempo de vida de estos. Con la creación de un Centro Logístico, el cliente será capaz de manipular, distribuir, reempacar, reetiquetar, entre otras acciones que sean requeridas, e incluso, la mercancía podrá ser verificada sin que la temperatura requerida se vea perjudicada.

#### **DISEÑO METODOLOGICO**

#### Enfoque, tipo y método

El enfoque de la investigación es mixto, ya que implica la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta para lograr un mayor entendimiento del fenómeno; de tipo descriptiva, porque pretende llegar a conocer el fenómeno a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas, así como predecir e identificar las relaciones entre las variables. Los métodos con que se abordará la investigación son el deductivo, ya que iremos de lo general a lo particular.

#### Fuentes y técnicas de recolección de información

- Primaria. Las técnicas metodológicas a utilizar en el desarrollo del trabajo de grado, serán:
- Entrevistas.
- Cuestionarios.

La entrevista y el cuestionario serán aplicados a personas expertas en la materia, como a los productores y comerciantes dedicados a áreas concernientes a la producción y comercialización internacional de productos agrícolas. A través de esta técnica se conocerán las ideas de personalidades con vasta experiencia en la producción y manejo de mercancía a temperatura controlada, con la finalidad de obtener información como fuente de documentación para el estudio a realizar.

 Secundarias. Informes, estadísticas y casos reales registrados en la base de datos de la compañía en cuestión así como consultas bibliográficas para el desarrollo de los conceptos a tratar.

#### TRATAMIENTO DE LA INFORMACION

**Tratamiento estadístico de la información.** Para el análisis de la información utilizaremos medidas de tendencia central como la media y medidas de variabilidad la desviación estándar.

**Presentación de la información.** El informe final se presentará por escrito con apoyo de gráficos y tablas.

#### **BIBLIOGRAFÍA**

- E.T. Heinsen, S.A.S. (2017). Nuestra historia. Santo Domingo: Sitio Web.
- León, A., & Romero, R. (2003). Logística del transporte marítimo. Barcelona: Marge Books.
- Mendoza Roca, C. R. (2016). Manual práctico para gestión logística: envase y embalaje, transporte y cadena de frío, preservación de productos del agro.

  Barranquilla: Editorial Universidad del Norte.
- Ragas, I. (2012). Centros Logísticos: Planificación, promoción y gestión de los centros de actividades logísticas. Barcelona: Marge Books.
- Ramirez Castellanos, A. (2015). Logística Comercial Internacional. Barranquilla: ECOE Ediciones.

# ÍNDICE PRELIMINAR DEL TRABAJO DE GRADO

#### **Dedicatorias**

#### Agradecimientos

#### Índice temático

#### Introducción

# Capítulo 1 - La Cadena de frío.

- 1.1. Introducción.
- 1.2. Antecedentes históricos.
- 1.3. Productos agrícolas.
- 1.4. Clasificación de los productos agrícolas.
- 1.5. Categorías de cadenas de frío.
- 1.6. Eslabones de la cadena de frío.
- 1.7. Objetivos e importancia de la cadena de frío.
- 1.8. La Cadena de frío en Rep. Dom.

# Capítulo 2 - Puerto Multimodal Caucedo.

- 2.1. Introducción.
- 2.2. Antecedentes históricos.
- 2.3. Infraestructura.
- 2.4. Operaciones.
- 2.5. Comparativa con otros puertos en la República Dominicana.

### Capítulo 3 - Los centros logísticos.

- 3.1. Introducción.
- 3.2. Concepto.
- 3.3. Historia y Evolución de los centros Logísticos.
- 3.4. Infraestructura e instalaciones de los centros logísticos.
- 3.5. Funciones y tipología de los centros logísticos.
- 3.6. Ventajas y oportunidades.

#### Capítulo 4 - E.T. Heinsen, S.A.S.

- 4.1. Sobre la compañía.
- 4.2. Historia.
- 4.3. Filosofía.
- 4.4. Estructura Organizacional.
- 4.5. Servicios que ofrece.
- 4.6. Hapag Lloyd en República Dominicana.

#### Capítulo 5 - Centro logístico para carga refrigerada.

- 5.1. Introducción.
- 5.2. Objetivos del centro logístico.
- 5.3. Infraestructura e Instalaciones.
- 5.4. Clasificación de los productos.
- 5.5. Servicios logísticos.
- 5.6. Ventajas y Oportunidades.
- 5.7. Recomendación de implementación del Sistema de gestión de Energía Térmica Viking Cold.

#### Conclusión

Recomendaciones

Bibliografía

Anexos

# ANEXO 2. PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA

#### Preguntas de la Entrevista

- 1. ¿Qué piensa sobre el desarrollo y los avances que ha tenido el comercio exterior de la República Dominicana?
- 2. ¿Cuál es su opinión sobre el rol que han ejercido las aduanas en la facilitación del comercio exterior?
- 3. ¿Cuál es la importancia de los regímenes aduaneros en la facilitación del comercio exterior?
- 4. ¿Cuáles son los principales regímenes aduaneros que funcionan en la republica dominicana?
- 5. ¿Cuál es su opinión sobre el Decreto 262-15 sobre los centros logísticos y cómo piensa usted que esto podría influir en el desarrollo del comercio exterior?
- 6. ¿Cuáles son los principales Centros Logísticos del país?
- 7. ¿Existen en el país centros logísticos de cadena de frio y cuáles son sus características?
- 8. ¿Cómo es la logística de la Cadena de Frío de los productores agrícolas en la República Dominicana y cómo considera que podría mejorar la misma para asegurar la inocuidad de los alimentos?
- 9. ¿En qué punto de la cadena considera usted que el producto pudiera ser más susceptible?

- 10. ¿Cómo afecta la ruptura de la cadena de frío a las exportaciones de los productos de esta naturaleza y qué incidencia podría tener esto en el desarrollo del comercio exterior?
- 11. ¿Utilizaría los servicios de un centro logístico para carga perecedera dentro de su cadena?
- 12. ¿Qué impacto considera usted que tendría la implementación de un sistema de almacenamiento de energía térmica en los costos, la calidad e inocuidad de estos productos?
- 13. ¿Considera una ventaja estratégica la implementación y utilización de un centro logístico en puerto Caucedo para las empresas en Rep. Dom.? ¿Por qué?
- 14. ¿Ha realizado algún tipo de capacitación para adquirir conocimientos sobre las últimas tendencias en el manejo de carga perecedera?
- 15. ¿Considera que el gobierno ha dado un apoyo efectivo a los productores agrícolas en el desarrollo de una cadena de frío efectiva?

# **Dustball Plagiarism Report**

Score: 100%

Adicional a esto, es necesario establecer otros requerimientos necesarios para	OK	
os facilitan este comercio mediante procedimientos aduaneros más rápidos en	OK	
Cooperación Interinstitucional para la Implementación y Funcionamiento del	OK	
Instituciones Internacionales que participan el comercio Internacional 32	OK	
eando organizaciones que sirvan de apoyo en capacitaciones, proporcionando	OK	
resas operadoras logísticas podrán llevar a cabo transformaciones mínimas de	OK	
ovechar los diferentes tratados binacionales y multinacionales suscritos por el	OK	
Instituciones Nacionales que participan en el Comercio Internacional 37	OK	
onales de comercialización (importación y exportación) los documentos tienen	OK	
ercio internacional se incrementaba considerablemente durante las siguientes	OK	
Instituto Dominicano de las Telecomunicaciones (INDOTEL) 40	OK	
raindustrial representa el intercambio de productos similares pertenecientes a	OK	
Instituciones Internacionales que participan el comercio Internacional	OK	
estigaciones deben ser demostradas en las administraciones aduaneras con los	OK	
tituto Dominicano de Telecomunicaciones (INDOTEL) ha sido creado a partir	OK	
nercio internacional está creando mercados y comerciantes dependientes de la	OK	
ristas especializados en negocios internacionales diferencian el GATT del 1947	OK	
Heinsen establece los roles y responsabilidades de cada miembro dentro	OK	
COMERCIO INTERNCIONAL Y COMERCIO EXTERIOR DOMINCANO	OK	
Desafortunadamente no todos tienen conciencia del valor que añaden a	OK	



© 2002-2019 The Plagiarism Checker http://www.dustball.com/cs/plagiarism.checker