



UNAP E C
UNIVERSIDAD A P E C

DECANATO DE CIENCIAS ECONÓMICAS & EMPRESARIALES

ESCUELA DE MERCADEO & NEGOCIOS INTERNACIONALES

Trabajo de Grado para optar por el título de:

Licenciatura en Negocios Internacionales

Tema:

Análisis de oportunidades de negocios en el sector logístico mediante la inclusión de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda de China, año 2020.

Sustentantes:

Br. Luisanna N. Encarnación Melo 2017-0177

Br. Erika S. Batista Jiménez 2017-0402

Br. Rubén D. Villar Pérez 2017-0564

Asesora:

Yvelisse Melo Castro

Santo Domingo, D.N., República Dominicana

noviembre, 2020

**Análisis de oportunidades de negocios en el
sector logístico mediante la inclusión de
República Dominicana en la Nueva Ruta de la
Seda de China, año 2020.**

“Los conceptos expuestos en el presente trabajo de grado son de la exclusiva responsabilidad de sus autores”.

DEDICATORIA

Dedicamos esta tesis al Todopoderoso, por habernos guiado e impulsado en nuestra trayectoria académica, a cada miembro de nuestras familias por su soporte incondicional y a nuestra querida UNAPEC por brindarnos las herramientas necesarias para nuestra formación profesional.

AGRADECIMIENTOS

Primeramente, gracias a Dios, por haberme permitido llegar hasta aquí y culminar con éxito esta etapa de mi vida, porque a lo largo de este camino siempre estuvo conmigo derribando todo obstáculo. Gracias a mis padres, Luis Encarnación y Raisa Melo, por educarme y enseñarme que todo debe hacerse con amor, perseverancia, honestidad y dedicación, este y muchos de mis logros se los dedico a ellos, ya que siempre me motivan a alcanzar mis metas. A los más cercanos miembros de mi familia porque siempre están presentes y sé que no importa que, puedo contar con ellos.

También quiero agradecer a UNAPEC y a tan dedicados profesores por ser portadores y transmisores de un sin número de conocimientos adquiridos y de la excelente experiencia educativa que ahora porto y que seré capaz de utilizar y transmitir en cada etapa de mi profesión y futuro laboral.

Gracias especiales a mis compañeros de tesis, Erika Batista y Rubén Villar, jóvenes responsables, creativos y entregados, con grandes competencias y capacidades, los cuales juegan un papel fundamental en el desarrollo de esta tesis. A mi asesora Yvelisse Melo, por su guía en este proceso. Y gracias especiales a mis compañeros y amigos que hicieron parte de mi formación universitaria.

Finalmente, no puedo cerrar sin agradecer a mi singular amiga y compañera de carrera, Crisbel Vásquez, por ayudarme, aconsejarme, servir de apoyo en nuestras distintas clases y estar ahí ante cualquier circunstancia, sin duda una de las mejores amistades que puedo llevarme de esta experiencia educativa.

- **Luisanna N. Encarnación Melo**

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios todo poderoso por guiarme e iluminarme en esta trayectoria y darme fuerzas cuando las necesitaba. Gracias por abrirme los caminos cuando los creí cerrados. A mis padres: Ramón Batista y Ernestina Jiménez, por educarme e inculcarme valores que fueron claves para culminar cada etapa de mi vida. Por su aliento de consolación, soporte e impulso, por ayudarme en cada flaqueo y hacerme ver que soy una persona capaz. Gracias por ser un verdadero ejemplo a seguir.

A mis hermanos: Jessica, Jenniffer, Ramoncito y Lois; por su constante apoyo y fuente de amor. Gracias a Carlos por ayudarme a sobrellevar cada uno de mis días, por su ayuda incondicional y amor. De igual forma, a todos mis familiares que de alguna u otra manera desempeñaron un papel importante en esta etapa.

A UNAPEC, por su increíble formación académica de calidad y por ser el medio en donde pude conocer a maestros que de alguna u otra forma influyeron en mi e inculcaron conocimientos imborrables y provechosos. A mi asesora Yvelisse Melo, por su responsabilidad y guía en el desarrollo de esta investigación. A mis amigas y compañeras especiales que conocí en la universidad: Mary, Ivianny, Kiara, Laura, Zarina, Vianca, Meiby, Lisa, Shaira, Crisbel, Ana, Ashley, Lisbeth,

entre tantos otros; son personas increíbles y muy capaces, sin duda alguna, si tuviera que volver al pasado las conocería de nuevo. Sin ustedes este trayecto hubiera sido monótono.

Finalmente, pero no menos importante, le doy gracias especiales a mis compañeros de tesis: Rubén y Luisanna, por ser responsables, creativos, dedicados y los mejores colegas que puede haber elegido. Los aprecio infinitamente.

- **Erika S. Batista Jiménez**

AGRADECIMIENTOS

Para comenzar quiero darle gracias a Dios omnipotente porque "Todas las cosas por él fueron hechas, y sin él nada de lo que ha sido hecho, fue hecho" (Juan 1:3), toda la gloria sea para él. Le doy gracias a mis padres Rubén Villar Y Luisa Pérez porque no solo con palabras, sino con su ejemplo, me han inculcado valores como honestidad, sencillez, y servicio incondicional hacia los demás, sin ustedes indudablemente, no sería quien soy, los amo. Gracias a mi abuela María Báez, por su amor y constantes oraciones y de igual forma quiero agradecer a mis tíos, que son como mis padres, Hither Álvarez, Maribel Pérez y Gladys Báez por su apoyo en cada etapa de mi vida, amor y preocupación como si fuera su propio hijo.

Quiero darle gracias a la Universidad APEC, como medio de tanto conocimiento y de buenas experiencias académicas que repercutirán en mi futuro personal y profesional. Gracias por poner en mi camino a mis compañeras de tesis, Erika Batista y Luisanna Encarnación jóvenes dedicadas y responsables que siempre apostaron a la excelencia, sin ustedes y nuestra asesora Yvelisse Melo este trabajo no hubiera sido igual.

Por último, a Ivianny Sosa, Meiby Meran, Emmanuel Peña y Katherine Báez, gracias por enseñarme que el valor de la amistad es tan necesario e importante en cada

etapa de la vida, incluso cuando pensaba lo contrario, espero que su vida este llena de felicidad y éxitos y que siempre los podamos compartir juntos, bendiciones. A Smill Valdez y Ayline Martínez quienes hacen real la frase "La profundidad de la amistad no depende del tiempo que conoces a una persona", muy agradecido de ustedes de todo corazón. Este grupo de amigos componen el mejor regalo que la universidad pudiese darme.

- **Rubén D. Villar Pérez**

GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **Logística:** es el proceso de administrar estratégicamente el flujo y almacenamiento eficiente de las materias primas, de las existencias en proceso y de los bienes terminados del punto de origen al de consumo. (Lamb Charles, 2002)
- **Centro Logístico:** Definido por el Decreto 262-15 como: área localizada en una Zona Primaria Aduanera donde se realizan por parte de Empresas Operadoras Logísticas, todas las operaciones concernientes al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el mercado local como para el mercado foráneo. (Asociacionavieros, 2017)
- **Hub logístico:** es una zona en la cual se realizan todas las actividades afines a la logística, transporte y distribución de las mercancías por diversos operadores. (Uni-Trade, 2017)
- **Infraestructura logística:** es aquella que se compone de puentes, puertos, aeropuertos, carreteras, aduanas e instalaciones de telecomunicaciones que un país utiliza para comunicar a las personas y organizaciones o trasladar las mercancías en el territorio de una nación. (Díaz Zamora, 2017)
- **Costos logísticos:** son los costos involucrados en el proceso de transportar los bienes desde la fábrica hasta el punto en la cual la mercancía sale del país (puertos, aeropuertos, fronteras). (Guasch, 2011)

- **Exportación:** se define como despacho de mercancías nacionales o nacionalizadas hacia el extranjero, para su uso o consumo definitivo. (Dirección General de Aduanas , 2018)
- **Importación:** se refiere a la compra de productos y servicios que realiza un país a otro mercado internacional. (ADOEXPO, 2018)
- **Esclusas:** son obras hidráulicas o de navegación, generalmente compuertas que sirven para facilitar la navegación de grandes buques y barcos por zonas a desnivel como ríos y canales. (Aquaefundación, Sin fecha)
- **Nearshoring:** es un modelo de externalización de servicios que es semejante al Offshoring, pero este se diferencia en la subcontratación de procesos de negocio que se realizan con empresas de un país cercano. (Hiberus Tecnología, 2017)
- **Know-How (saber hacer):** son las capacidades y habilidades que una organización y sus colaboradores poseen en cuanto a la realización de las operaciones en que se especializa. Se relaciona directamente con el uso de nueva tecnología. (Debitoor, 2018)

ÍNDICE

DEDICATORIA	
AGRADECIMIENTOS	
GLOSARIO DE TÉRMINOS	
RESUMEN	
INTRODUCCIÓN	
ASPECTOS INTRODUCTORIOS METODOLÓGICOS	
CAPÍTULO I. LA NUEVA RUTA DE LA SEDA	1
1.1 Antecedentes históricos	1
1.2 Principios que sustentan la Nueva Ruta de la Seda	4
1.3 Descripción de rutas	5
1.4 Financiamiento.....	10
CAPÍTULO II. SITUACIÓN ACTUAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE EN EL SECTOR LOGÍSTICO	14
2.1 Entorno macro en el sector logístico de América Latina y el Caribe	14
2.1.1 Infraestructura logística de América Latina y el Caribe.....	18
2.1.1.1 Puertos	19
2.1.1.2 Aeropuertos	23
2.1.1.3 Carreteras.....	28
2.1.2 Servicios logísticos	31
2.1.3 Marco legal	34

CAPÍTULO III. INVERSIONES CHINAS REALIZADAS AL SECTOR LOGÍSTICO EN LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE QUE PERTENECEN A LA NUEVA RUTA DE LA SEDA	39
3.1 Panorama general de América Latina y el Caribe en la Nueva Ruta de la Seda	39
3.2 Plan de acción conjunto de cooperación en infraestructura y transporte	43
3.3 Inversiones chinas en América Latina y el Caribe	46
CAPÍTULO IV. EI SECTOR LOGÍSTICO DE REPÚBLICA DOMINICANA.....	50
4.1 Infraestructura logística en la República Dominicana	50
4.1.1 Puertos y Aeropuertos	53
4.1.2 Carreteras.....	59
4.2 Centros logísticos en la República Dominicana	61
4.3 Situación actual.....	65
CAPÍTULO V. RELACIONES COMERCIALES Y DIPLOMÁTICAS ENTRE REPÚBLICA DOMINICANA Y CHINA	70
5.1 Antecedentes	70
5.2 Situación Actual	76
5.3 Principales Importaciones y Exportaciones.....	79
5.3.1 Importaciones	80
5.3.2 Exportaciones.....	85

5.4 Balanza Comercial de República Dominicana con la República Popular China	89
5.5 Inversión Extranjera China en República Dominicana	92
CAPÍTULO VI. OPORTUNIDADES DE NEGOCIOS EN EL SECTOR LOGÍSTICO MEDIANTE LA INCLUSIÓN DE REPÚBLICA DOMINICANA A LA NUEVA RUTA DE LA SEDA	97
6.1 Comparativa de oportunidades de negocios en el sector logístico que representa la Nueva Ruta para República Dominicana y los países de la región	97
6.2 Matriz DAFO	102
6.2.1 Posicionamiento de República Dominicana como hub y centro regional de distribución	104
6.2.2 Establecimiento de relaciones comerciales con los miembros de la Nueva Ruta de la Seda.....	108
6.2.3 Incremento de los flujos comerciales internacionales e intrarregionales	113
6.2.4 Aumento de los flujos de inversión extranjera al sector logístico.....	115

CONCLUSIONES

RECOMENDACIONES

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS

ÍNDICE DE TABLAS

CAPÍTULO III

Tabla 3.1 Proyectos en infraestructura de China en el sector de transporte en América Latina y el Caribe 2015-2018	48
---	----

CAPÍTULO IV

Tabla 4.1 Desempeño logístico en Latinoamérica y el Caribe, por países	52
Tabla 4.2 Empresas multinacionales establecidas en los últimos tres años en República Dominicana	64
Tabla 4.3 Índice de Conectividad Marítima 2019.....	66

CAPÍTULO V

Tabla 5.1 Principales Productos Importados desde China	80
Tabla 5.2 Importaciones Dominicanas provenientes de la República Popular China.....	82
Tabla 5.3 Análisis comparativo de importaciones.....	83
Tabla 5.4 Principales Productos Exportados desde China	85
Tabla 5.5 Exportaciones Dominicanas hacia la República Popular China.....	86
Tabla 5.6 Análisis comparativo de exportaciones.....	87
Tabla 5.7 Balanza comercial República Dominicana-República Popular China.....	90

CAPÍTULO VI

Tabla 6.1 Análisis DAFO del sector logístico de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda	103
Tabla 6.2 Flujo comercial Latinoamérica y China 2014	110

ÍNDICE DE GRÁFICOS

CAPÍTULO I

Gráfico 1.1 Origen del financiamiento de la Nueva Ruta de la seda (hasta 2017).....	12
--	----

CAPÍTULO II

Gráfico 2.1 Calidad de la infraestructura portuaria en América Latina	22
Gráfico 2.2 Calidad de infraestructura transporte aéreo en América Latina.....	26
Gráfico 2.3 Calidad de las carreteras en América Latina	30

CAPÍTULO V

Gráfico 5.1 Comercio Bilateral entre República Dominicana y la República Popular China.....	74
Gráfico 5.2 Principales productos importados desde China.....	84
Gráfico 5.3 Principales productos exportados hacia China.....	88
Gráfico 5.4 Balanza Comercial República Dominicana- República Popular China 2013-2017	91

ÍNDICE DE IMÁGENES

CAPÍTULO I

Imagen 1.1 Subproyectos de la Nueva Ruta de la Seda	9
--	---

CAPÍTULO II

Imagen 2.1 Los 30 principales aeropuertos de América Latina y el Caribe	27
--	----

CAPÍTULO IV

Imagen 4.1 Infraestructura logística de República Dominicana	59
---	----

Imagen 4.2 Infraestructura vial de República Dominicana-Principales carreteras y Autopistas	61
--	----

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Reporte de porcentaje de plagio del presente trabajo de grado a través de URKUND.....	169
---	-----

Anexo 2. Proyecto de la Nueva Ruta de la Seda a detalle.....	171
---	-----

Anexo 3. Fotos de los puertos de República Dominicana.	172
--	-----

Anexo 4. Fotos de los dos principales aeropuertos de República Dominicana.....	173
---	-----

Anexo 5. Entrevistas	174
-----------------------------------	-----

Anexo 6. Carta de aprobación de Anteproyecto.....	187
--	-----

Anexo 7. Anteproyecto de trabajo de grado	188
--	-----

RESUMEN

Esta investigación tiene como finalidad analizar las oportunidades de negocios que presenta la República Dominicana en el sector logístico mediante su inclusión a la Nueva Ruta de la Seda de China. El territorio dominicano y su ubicación en el centro del Caribe, le otorga al país una ventaja estratégica a la hora de realizar transacciones comerciales a nivel internacional, sobre todo con otros países del continente Americano y Europeo, esta ventaja debe ser aprovechada por los sectores productivos y las empresas nacionales e internacionales con “know-how” logístico para establecer una dinámica de intercambio, de exportación e importación, que permitan que el país alcance la posición de centro de distribución regional que desde hace años busca.

Sin embargo, en la meta de convertirse en un centro logístico regional, el país debe afrontar algunos retos en esta área. En el desarrollo de esta investigación se destaca que a nivel general el sector logístico del país necesita fortificar las infraestructuras portuaria, aeroportuaria y terrestre, modernizar el servicio aduanero y, entre otras cosas, desarrollar una estructura logística de alta tecnología que facilite la proporción de servicios logísticos especializados y optimizados que garanticen eficiencia en el sector.

La Nueva Ruta de la Seda consiste en una iniciativa logística y comercial que busca, fundamentalmente, la inversión y construcción de puertos, aeropuertos, vías ferroviarias, infraestructuras energéticas en redes y plantas de generación, o parques industriales. Este megaproyecto pretende ayudar a superar la carencia de estructuras y tecnologías que supone un reto para el comercio internacional y la prosperidad no solo de Europa, África y Asia, como fue en sus inicios, sino también de Latinoamérica.

La idea de la inclusión de República Dominicana en este proyecto busca establecer un sector logístico dominicano más competitivo para la región y el mundo, con una mejor red de transporte marítimo y terrestre, con aeropuertos y puertos modernos e industrializados, que ofrezcan servicios más eficientes. Lo cual incrementaría el flujo comercial y que, a su vez, generaría nuevos empleos. Todos estos elementos influyen así en la disminución de deficiencias y costos logísticos que a la vez permitan un alza en la competitividad de las exportaciones a China, en un primer lugar, pero también contribuya a acceder a otros mercados internacionales.

En la realización de esta investigación se analizaron distintas bases de datos, internacionales y nacionales, tales como: la Organización Mundial del Comercio (OMC), Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Trade Map, Dirección General de Aduanas (DGA), Asociación Dominicana de Exportadores

(ADOEXPO), Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD), etc. También, se analizaron informes relacionados a la Nueva Ruta y a los avances que ha tenido en Asia, Europa y algunos países latinoamericanos. A su vez, se elaboraron gráficos que expresan la realidad del sector logístico y el grado de relación que el país mantiene con la nación asiática. Finalmente, se presentó la perspectiva de distintas personalidades del área logística con relación a la inclusión del país a la iniciativa.

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo de grado se expone la investigación sobre el “Análisis de oportunidades de negocios en el sector logístico mediante la inclusión de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda de China, año 2020”.

La Nueva Ruta de la Seda, plan de transporte terrestre y marítimo que atravesaría Asia, Europa, África y América Latina, no solo es un proyecto comercial, sino que se extiende a otros ámbitos de la política exterior, ya que se propone mejorar la conectividad entre los países que la conforman suministrando financiamiento para la realización de obras de infraestructura logística. De igual manera, este proyecto chino de alcance global tiene como objetivo generar una mayor influencia del continente asiático en los demás países que conforman la Ruta.

El gobierno chino considera a América Latina y el Caribe como un aliado natural para la extensión de su Ruta y es que al 2020, luego de dos años de establecer relaciones diplomáticas con Rep. Dominicana, el comercio bilateral entre estos dos países fue de aproximadamente US\$4,99 mil millones, representando un incremento del 41% en comparación con el periodo 2016-2018. A su vez, las

exportaciones dominicanas a China alcanzaron aproximadamente los US\$630 millones, representando un aumento del 152%.

Por otra parte, es preciso señalar que el sector logístico dominicano posee ventajas estratégicas que le permiten tener las condiciones necesarias para ser aliados claves en la conexión de América Latina y el Caribe. Esto abre un abanico de oportunidades para el sector y a su vez, para el crecimiento de la economía.

A través de esta investigación se espera identificar las oportunidades de negocios que podría representar la Nueva Ruta para el sector logístico del país. Este trabajo cuenta con siete capítulos que se encuentran estructurados de la siguiente manera:

- En el capítulo I, se desglosa teóricamente la Nueva Ruta de la Seda para tener un conocimiento más detallado acerca del origen y antecedentes históricos de la misma.
- Por otra parte, en el capítulo II, se presenta la situación actual de América Latina y el Caribe en el sector logístico. A modo de ofrecer información de toda la zona geográfica en la que se encuentra la República Dominicana.

- En cuanto al capítulo III, se explica el sector logístico en la República Dominicana, sus diferentes puertos y aeropuertos, su panorama actual; así como los beneficios y avances realizados en este sector que beneficiarían su unión a la Nueva Ruta de la Seda en materia logística.
- El capítulo IV, desglosa el panorama general que presentan los países de América Latina y el Caribe que pertenecen a la Nueva Ruta, así como las inversiones chinas realizadas a estos países en el sector logístico, con el objetivo de tener una referencia del alcance que puede tener esta iniciativa.
- En el capítulo V, se explica la relación comercial y diplomática que mantiene la República Dominicana con la potencia económica China. También, se trata temas como los antecedentes e inicios que dieron lugar a esta relación, la situación actual, los principales productos de exportación e importación, balanza comercial; al mismo tiempo que se expone lo que representa la relación con este país para el desarrollo de República Dominicana.
- Finalmente, en el capítulo VI, se presenta un análisis DAFO y a partir de este, se desglosan las posibles oportunidades de negocios en el sector

logístico que la Nueva Ruta de la Seda le traería al país. Como referencia a estas oportunidades se mencionan las ventajas que han presentado los países latinoamericanos que ya han sido incluidos en este megaproyecto, al igual que las promesas hechas por el actual mandatario chino con relación a cuál sería nuestra función en la ruta.

ASPECTOS INTRODUCTORIOS METODOLÓGICOS

La República Dominicana cuenta con una localización geográfica estratégica que de forma natural lo convierte en uno de los países con mayor atractivo para transformarse en un centro regional de abastecimiento, tanto para las exportaciones como para las importaciones de productos. Sin embargo, aunque es notable que el país posee las mejores infraestructuras portuarias y aeroportuarias del Caribe, no se encuentra incluido en la Nueva Ruta de la Seda.

En este orden, los desafíos que confronta la República Dominicana son diversos y se manifiestan en los distintos componentes del sistema logístico dominicano. De acuerdo con el (Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga - PNLog) preparado por el equipo de consultores del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la República Dominicana presenta varios desafíos para establecer un sistema logístico que:

- ✓ Apunte al desarrollo de los sectores productivos locales.
- ✓ Se convierta en un elemento esencial para la atracción de inversión extranjera.
- ✓ Sitúe al país como un referente logístico en el Caribe, dando con ello cumplimiento a lo establecido en la Estrategia Nacional de Desarrollo (END) 2010-2030.

Por otra parte, en el presente trabajo de investigación se plantean varios objetivos específicos, a saber:

1. Analizar teóricamente la Nueva Ruta de la Seda.
2. Analizar la situación actual de América Latina y el Caribe en el sector logístico.
3. Analizar las inversiones chinas realizadas al sector logístico en los países de América Latina y el Caribe que pertenecen a la Nueva Ruta de la Seda.
4. Describir la situación actual del sector logístico de República Dominicana.
5. Determinar los puertos y aeropuertos con mayor flujo comercial en República Dominicana.
6. Describir las relaciones comerciales y diplomáticas entre República Dominicana y China.
7. Identificar las oportunidades de negocios en el sector logístico que traería la inclusión de República Dominicana a la Nueva Ruta de la Seda.

Con el desarrollo de esta investigación se busca aportar nuevos conocimientos acerca de las oportunidades de negocios que podría representar para las empresas del sector logístico la inclusión de Rep. Dominicana a la Nueva Ruta de la Seda. Y como, mediante las inversiones chinas se podría seguir eficientizando y modernizando el sector. Por otra parte, se persigue demostrar como mediante este proyecto el país podría convertirse en centro regional de distribución y consolidarse

como hub logístico en la región del Caribe, integrando el transporte marítimo, aéreo y terrestre. Facilitando así el movimiento de mercancías e insumos que necesitan las entidades comerciales, por ende, se dinamizaría el comercio entre las naciones y se aumentaría la competitividad.

Finalmente, para el desarrollo del trabajo se utilizó la investigación descriptiva y la explicativa. Además, se empleó el método analítico, el cual permitió identificar como la posible inclusión del país en la Nueva Ruta de la Seda brindaría oportunidades de negocios al sector logístico; y el método deductivo, que nos ayudó a tener una visión más completa del tema.

CAPÍTULO I

LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

CAPÍTULO I. LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

1.1 Antecedentes históricos

La Ruta de la Seda no solo era una ruta en donde se comercializaba este tejido, ni tampoco era un único trayecto que cruzaba el continente asiático para enlazar el lejano Oriente con Occidente, sino que esta representaba una red de diversas rutas de intercambio comercial, tecnológico y cultural. La misma durante aproximadamente 1500 años facilitó la unión de China con el Mediterráneo, desempeñando un papel fundamental en el cambio a la Edad Moderna. La Ruta oficialmente se abrió en el año 130 A.C., cuando el emperador chino le asignó una misión diplomática para buscar aliados al embajador Zhang Qian. (Barral, 2019)

Por otra parte, durante el tiempo de las dinastías Qin y Han la Ruta de la Seda Marítima tuvo sus inicios, en esta era existían tres de estas Rutas que enlazaban a China con el resto del mundo. Siguiendo esta antigua Ruta, las siete expediciones navales de Zheng He, en la Dinastía Ming, se embarcaron en el extremo occidental del Pacífico, circulando por las naciones y regiones del Océano Índico, lo que profundizó las relaciones de la dinastía Ming con el Sudeste de Asia y África Oriental. (Zhang, 2005)

Hasta los inicios del siglo XIX, la nación asiática había sido potencia económica debido a la gran influencia de sus productos y su capacidad productiva en la economía mundial. A su vez, es necesario mencionar que para el año 1850 y desde hace siglos, China, era la potencia mundial, tanto por su por el nivel de avance como economía y desarrollo de su sociedad (Ríos, 2015). En este contexto, la Ruta de la seda significó uno de los puntos de influencia más grande que se desarrolló por más de 1500 años permitiendo una gran conexión con parte de Asia y Europa; otro punto fue la Ruta de la Seda marítima, la cual permitió el desarrollo del comercio entre China y América Latina entre 1535 y 1815. De igual forma, esta se constituyó como un amplio mercado que cruzó diversos países y que generó intercambio entre regiones muy variadas. (Zottele, 2017)

La Nueva Ruta de la Seda, también conocida en inglés como One Belt, One Road Initiative o BRI (Belt and Road Initiative) es un proyecto internacional de gran magnitud, lanzado por China en 2013. Este proyecto consiste en establecer dos rutas combinadas, una de infraestructura terrestre y otra marítima, las cuales mejorarían las conexiones chinas tanto en el continente asiático como hacia el exterior, obteniendo así más influencia económica y política a nivel mundial.

En septiembre de ese mismo año, el actual presidente de China, Xi Jinping, realizó un discurso en la Universidad de Nazarbayev, Kazajstán, en el cual fue cuando dio a conocer su idea de construir “la Franja Económica de la Ruta de la Seda” en

concordancia con Asia Central. En octubre de ese mismo año, durante la Reunión Informal de Líderes de APEC, Jinping planteó llevar a cabo la construcción de la “Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI” con los países de la ASEAN (Asociación de Naciones del Sudeste Asiático) (Zou, 2015). Este planteamiento de la Nueva Ruta es de gran importancia; tanto para el país asiático como para otros países en el mundo que están al tanto del desarrollo de este proyecto (Zottele, 2017). La Nueva Ruta es un producto de herencia y extensión de la Ruta de la Seda antigua, pero los avances y el cambio de los tiempos, le dieron un nuevo significado, puesto que este proyecto no sólo se centra en la economía, sino también en una mayor comunicación e intercambio, enfoques reflejados en todos los elementos como la economía, la política y la cultura. Por lo cual, esta iniciativa que está al margen de la tendencia y la encabeza, de acuerdo con la actualidad, busca el desarrollo, la cooperación, la paz, y el ganar-ganar. (Zottele, 2017)

De igual forma, según el informe de la secretaria: examen de las políticas comerciales de China, el cual fue redactado por la Organización Mundial del Comercio (OMC, 2018), se expone que para el 2015 el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Comercio (MOFCOM) y la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma (NDRC) anunciaron de forma conjunta una hoja de ruta para destacar las cinco prioridades de la iniciativa:

- ✓ Coordinación de las políticas, para que se pueda fomentar la cooperación intergubernamental.

- ✓ Conectividad de las instalaciones; de modo que se pueda realizar mejoras en la infraestructura vial, energética y de información.
- ✓ Comercio sin trabas, para suprimir los obstáculos al comercio y la inversión.
- ✓ Integración financiera; de manera que se profundice en la cooperación financiera, ampliación de las operaciones bilaterales de liquidación y el canje de monedas.
- ✓ Creación de lazos entre los pueblos con el objetivo de fomentar los intercambios culturales y de estudios para que haya una mayor cooperación en el turismo y la información epidemiológica.

1.2 Principios que sustentan la Nueva Ruta de la Seda

Según (Farrés, 2019), en una entrevista realizada por el diario ALnavío, este proyecto chino se encuentra sustentado por cinco grandes principios, a saber:

1. Respeto mutuo a la soberanía e integridad territorial.
2. Convenio mutuo de no agresión.
3. Convenio recíproco de no intervención en los asuntos internos.
4. Coexistencia pacífica.
5. Igualdad y beneficio recíproco.

Por otra parte, expreso que la entrada de esta ruta conlleva que se reconozcan estos principios básicos, pero con gran peso desde la perspectiva china. También,

para culminar, señalo que la economía del país que forma parte de la Nueva Ruta de la Seda pasa a integrarse en una cadena a nivel mundial de comercio a larga distancia, con los diversos beneficios que esto pueda acarrear, como instrumento de salida de sus exportaciones y acceso a los mercados globales.

1.3 Descripción de rutas

Según el informe titulado “One Belt, One Road”: estado de desarrollo 2017, elaborado por Instituto de Comercio Exterior de España (ICEX) (Rodríguez M. , 2017) se presentan las seis principales rutas, a saber:

- ***Puente terrestre Euroasiático***

El principal medio de transporte en el cual se basa la Nueva Ruta de la Seda en Eurasia es el ferrocarril. El cual comprende la conexión ferroviaria entre la provincia de Jiangsu (puerto de Lianyungang) y Países Bajos (puerto de Rotterdam). Esta ruta es de suma importancia para China, ya que la misma implica un coste menor que el de transporte aéreo y de igual forma, es más eficaz que el transporte marítimo.

En este orden, también existen otras líneas de trenes de mercancías que unen Chongquin a Duisburgo (Alemania), Chengdu a Lodz (Polonia), Wuhan a

Hamburgo (Alemania) y a Lyon (Francia). Por ende, el principal objetivo de este corredor es aumentar la frecuencia de transporte ferroviario entre China y Europa.

▪ ***Corredor China – Mongolia – Rusia***

Este corredor cuenta con dos líneas principales, tanto para transporte por carretera como ferroviario, a saber:

- ✓ Beijing/Tianjin/Hebei con Rusia (a través de Mongolia interior) y Mongolia.
- ✓ Dalian con Chita (Rusia), a través de Sheyang, Changchun, Harbin, Manzhouli y Mongolia interior.

En este orden, este corredor engloba otras áreas de cooperación además de la infraestructura de transporte, como acuerdos en materia energética, de medio ambiente, tecnología y mejora del despacho aduanero. El mismo, además de ser importante para la Nueva Ruta de la Seda, forma parte de otras estrategias como el Plan de Carretera Esteparia y el Plan Ferroviario Transcontinental con Rusia.

- ***Corredor China – Asia Central – Asia Occidental***

Este corredor representa una de las principales rutas de la Nueva Ruta de la Seda. El cual conecta Urumqi (provincia de Xinjiang), en China, al Mar Mediterráneo a través de Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán, Irán y Turquía (Ankara). El corredor sigue la antigua Ruta de la Seda y esta iniciativa se complementa con acuerdos bilaterales de cooperación entre China y los Estados de Asia Central.

Esta ruta tiene el objetivo de incrementar el comercio de forma independiente entre los países del corredor. No obstante, la misma necesita la realización de numerosos proyectos de infraestructura de transporte y energía desde Oriente Medio hasta China.

- ***Corredor China – Península de Indochina***

Este corredor enlaza a la provincia de Guangzhou, Shenzhen, así como Hong Kong, con algunos países del Sudeste Asiático que son Camboya, Laos, Myanmar, Tailandia y Vietnam.

De igual forma, esta ruta tiene como objetivo fortalecer la cooperación entre los Estados de la región del Gran Mekong, sobre todo el área de transporte (carretera, vías ferroviarias y conexiones aéreas). A su vez, este proyecto

impulsará el comercio entre China y los estados miembros de ASEAN que hayan firmado acuerdos de libre comercio desde 2010.

- ***Corredor Bangladesh – China – India – Myanmar***

Esta ruta enlazaría Kunming con Calcuta, a través de Mandalay y Dhaka. Con este corredor se persigue mejorar la conexión entre China y los diversos centros económicos de la bahía de Bengala, así como incrementar el comercio interregional mediante la reducción de barreras no arancelarias. Para esta iniciativa es de vital importancia que se optimicen las infraestructuras de transporte y que se reduzcan los niveles de pobreza de la región.

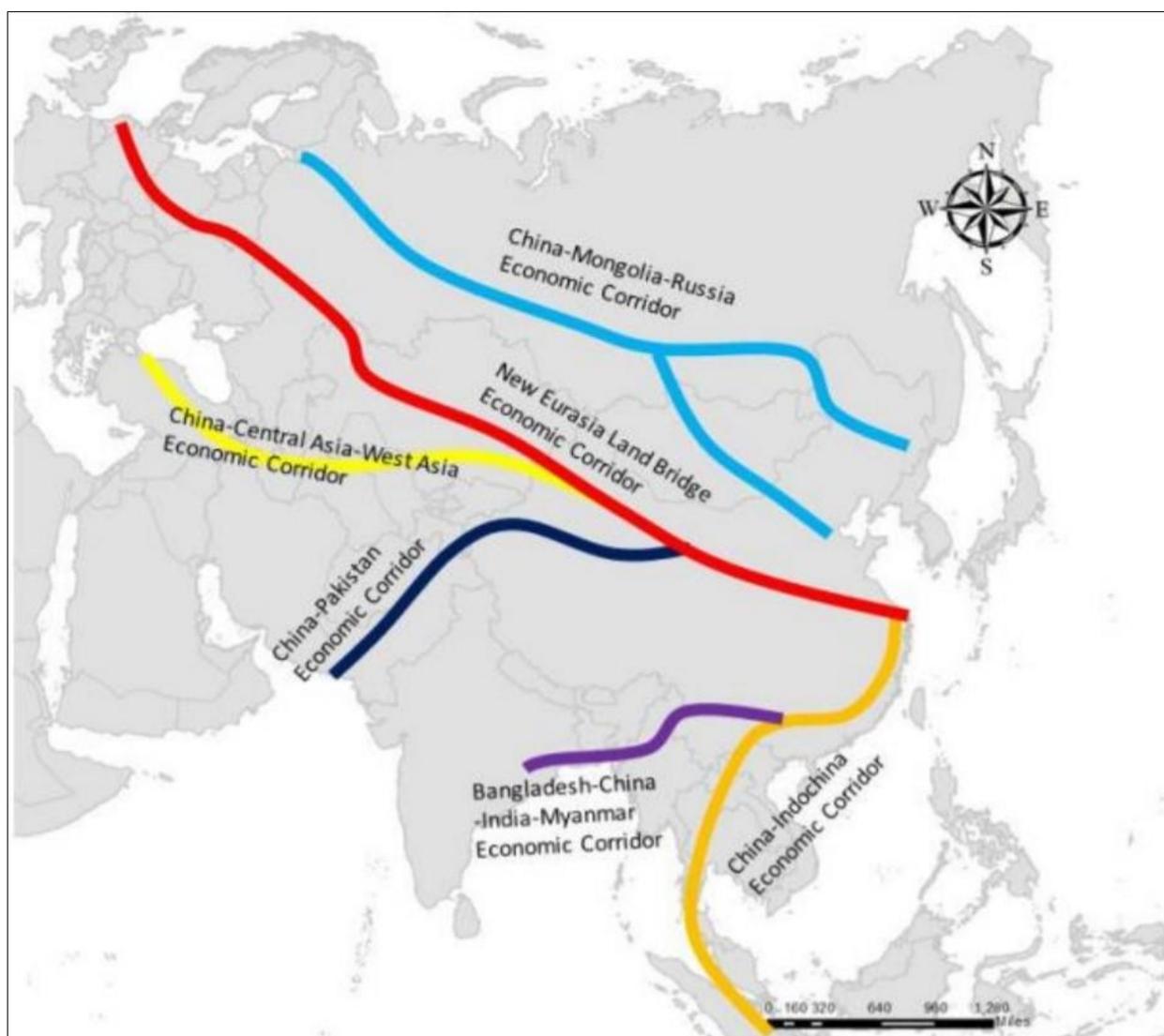
Es necesario destacar que India es el centro de la conectividad en Asia, por lo cual es de suma importancia entender su relevancia dentro de este proyecto. No obstante, India guarda la distancia y se mantiene desconfiado en relación a la Nueva Ruta de la Seda.

- ***Corredor China – Pakistán***

Esta ruta une a Kashgar, en la provincia china de Xinjiang, con el puerto de Gwadar en Pakistán. El mismo incluye la construcción de carreteras, líneas ferroviarias, redes de fibra óptica, la creación de un aeropuerto internacional en

Gwadar, así como la creación de zonas económicas especiales. A su vez, a pesar de que China posee grandes afinidades políticas con Pakistán en comparación con la India. Sin embargo, la inclusión de este país en la Ruta de la Seda conlleva muchos retos y obstáculos, tanto de seguridad como logísticos.

Imagen 1.1 Subproyectos de la Nueva Ruta de la Seda



Fuente: (Grupo Banco Mundial, 2019).

En contexto con lo anterior, con el desarrollo de estos corredores se quiere fundamentalmente incrementar la conectividad entre los continentes asiático, europeo y africano, para que se pueda mejorar los flujos comerciales, estimular el crecimiento y el crecimiento económico regional a largo plazo; logrando con esto, beneficiar a todos los países que forman parte de esta iniciativa. Para alcanzar sus objetivos, el gobierno chino ha suscrito más de 100 acuerdos de cooperación entre los gobiernos. Los mismos confirman el principio de establecimiento conjunto por medio de consultas para que se pueda cumplir con los intereses de todas las partes involucradas, por lo que se ajustan a los mecanismos de cooperación multilateral y bilateral en vigor y se siguen las mejores prácticas internacionales.

Por otra parte, en cuanto a la vía marítima de la Nueva Ruta, esta va desde la costa china y a través de Singapur y pasa al mediterráneo.

1.4 Financiamiento

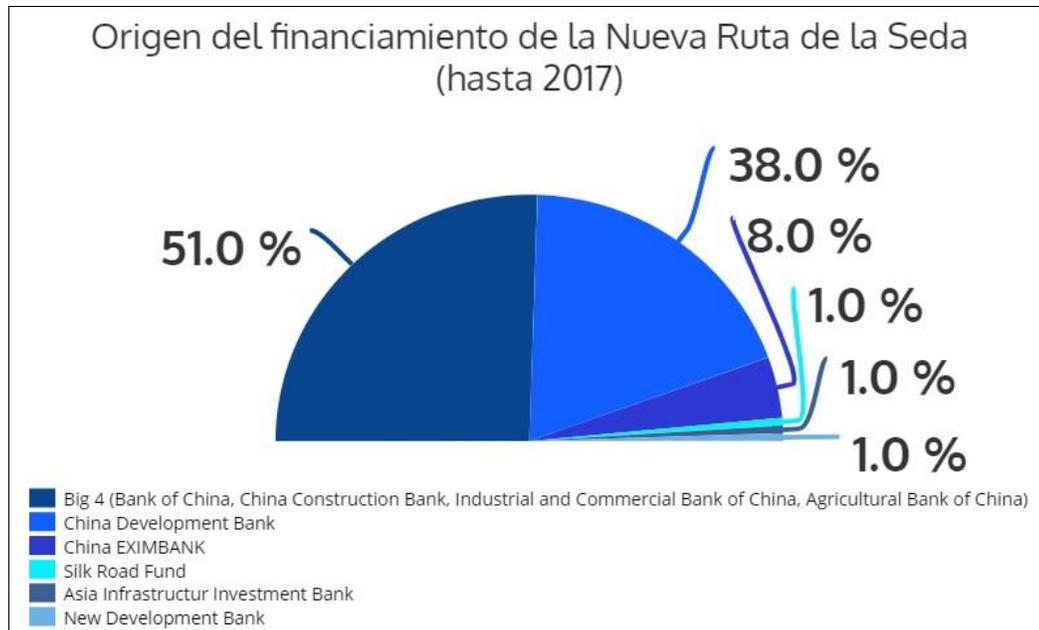
Para el desarrollo del proyecto de la Nueva Ruta, la República Popular China destino la suma de \$40 mil millones de dólares del Fondo de la Ruta de la Seda. En este orden, China podrá disponer de la mayor parte de los \$50 mil millones de dólares del Fondo del Asia Infrastructure and Investment Bank (AIIB) al proyecto, debido a que el mismo está destinado al desarrollo de casi todo el Continente Asiático.

El proyecto chino también lo constituirán unos \$62 mil millones de dólares de financiamiento, el cual Beijing considera transferir del China Development Bank, del China Exim Bank y del Agricultural Development Bank of China, al proyecto.

De esta forma, para la Nueva Ruta de la Seda se contaría con un total de \$152 mil millones de dólares para su financiación, siendo este proyecto el de mayor presupuesto en comparación con otros similares para la región, por parte de otras potencias. Además, como dato relacionado a el financiamiento del proyecto, y la política monetaria, se especula que China intente utilizar al yuan como moneda de circulación dentro del mismo (Leguizamón Astudillo, 2016). Para el 2017, los 4 grandes bancos de China han financiado más de la mitad de los proyectos de la Nueva Ruta de la Seda, bajo control estatal. Cabe destacar que China Development Bank ha aportado el 89% de la financiación.

Entre todos estos organismos mencionados anteriormente, los cuales se encuentran controlados por el gobierno chino, la financiación asciende al 98% del total. Por lo cual, esto hace que los países desconfíen, ya que los mismos corren el riesgo de caer en la trampa de la deuda de China.

Gráfico 1.1 Origen del financiamiento de la Nueva Ruta de la seda (hasta 2017)



Fuente: *Elaboración propia con datos de (Deloitte Insights, 2018).*

Por otra parte, el hecho de que diferentes organismos multilaterales participen en la iniciativa, puede sugerir que pueda existir un mayor número de países que se quieran integrar a la misma. A largo plazo se espera una mayor participación de las multilaterales Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) y New Development Bank (NDB). A su vez, otros organismos como el Banco Mundial y el Banco Asiático de Desarrollo firmaron en el año 2018 un memorándum de entendimiento (MOU por sus siglas en inglés) de colaboración con la Nueva Ruta de la Seda. De igual forma, el Banco Europeo de Inversiones y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo han mostrado interés de aportar al desarrollo de la Nueva Ruta.

CAPÍTULO II

**SITUACIÓN ACTUAL DE AMÉRICA LATINA Y EL
CARIBE EN EL SECTOR LOGÍSTICO**

CAPÍTULO II. SITUACIÓN ACTUAL DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE EN EL SECTOR LOGÍSTICO

2.1 Entorno macro en el sector logístico de América Latina y el Caribe

A medida que pasan los años la logística comienza a representar una pieza fundamental dentro de la competitividad y el rendimiento económico ante una globalización creciente. Por lo cual, la mayoría de los países de América Latina y el Caribe (ALC) se están enfocando en estrategias que le permitan aumentar las exportaciones. Para que estas puedan lograr los objetivos que se plantean los países es necesario un marco logístico eficiente y eficaz que aborde todos los procesos de la cadena de valor y producción. (Guasch, 2011)

La región de América Latina y el Caribe a nivel mundial es una de las zonas con menor desempeño en el sector logístico. Según el Índice de Desempeño Logístico anual, la región en términos generales se localiza en las peores posiciones reflejadas en la clasificación de los países que forman parte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

No hay duda alguna de que existe una deficiencia en infraestructura (principalmente en la vial) que afecta los resultados antes presentados y, de igual manera, afecta negativamente el crecimiento comercial de la zona. El gran déficit en la calidad y disponibilidad de la infraestructura vial crea una barrera comercial tanto externa como interna, estas barreras se traducen en el aumento de los costos de transporte y servicios logísticos. Un claro ejemplo de esto son los precios del transporte interno de contenedores en Brasil Y Colombia que encabezan la lista de los más costosos a nivel mundial. (Quiroz, 2015)

A pesar del gran déficit en la infraestructura vial de Latinoamérica, la región tiene una clara tendencia al uso de transporte terrestre como el principal dentro de sus actividades comerciales, el transporte por carretera tiene una densidad 15 veces mayor a la de Estados Unidos.

A pesar de que América Latina y el Caribe posee todas las condiciones necesarias para el uso del transporte marítimo interno y el transporte fluvial, estos son casi inexistentes en toda la región. Y en cuanto al transporte aéreo, no hay un solo aeropuerto de la zona que se encuentre dentro de los 30 más importantes de todo el mundo en cuanto a carga aérea se refiere. De igual manera, el modo ferroviario de la región se encuentra sin progreso alguno y las redes que existen no tienen la calidad necesaria y su uso se ha reducido para mercancía granel.

La calidad y el coste de los trámites logístico resulta más relevante que la distancia para fomentar el comercio entre los países. De igual modo, las demoras de los pedidos debido a los complejos procesos aduaneros, infraestructura o tecnologías de localización y seguimiento, conllevan elevados costos dentro de este tipo de negocios. (Quiroz, 2015)

De acuerdo con el Logistics Performance Index (LPI), el promedio de América Latina y el Caribe es menor en comparación con todas las regiones evaluadas, exceptuando África. De los países estudiados, solo México se aproxima a los números detectados en el Sudeste Asiático, cabe resaltar que individualmente sí hay países que se posicionan por encima del promedio de Latinoamérica, estos países son: Panamá, Perú, Uruguay y Colombia.

Con relación a la competitividad global de sus economías, a través del estudio del Competitive Index (GCI), América del Norte sobresale como la zona de mayor potencial económico, seguida de la Unión Europea y el Sudeste Asiático y Pacífico, con medidas muy análogas. América Latina se encuentra distante de estas tres regiones, aunque se pueda percibir cierta tendencia en aumento para los últimos años. Si no se incluyen los datos de México y Chile, los niveles obtenidos disminuyen. (Quiroz, 2015)

Es necesario señalar que la competitividad latinoamericana se encuentra en un punto inmóvil por la falta de avances en cuanto a la cadena logística, por lo cual, esto afecta a la productividad de las empresas de la región, al desempeño en el comercio exterior y a su baja rentabilidad. A su vez, esta misma ineficiencia de actividades logísticas colabora a que existan mayores costos en los procesos, de manera que la región ingrese a un círculo vicioso en donde se vuelve menos competitiva.

Por otro lado, el desarrollo de la infraestructura portuaria, si es cierto que ha tenido grandes avances, aún presenta grandes desafíos, entre estos se destacan los problemas entre los puertos y los centros urbanos, ya que gran parte de los principales puertos de América Latina y el Caribe se sitúan junto a centros urbanos. De igual manera, el acceso terrestre a las terminales: un poco más del 90% de la carga ingresa y egresa por camión, con poca actividad ferroviaria o navegación interna, este modelo no es sostenible debido a las repercusiones negativas que surgen (contaminación, conflictos con los habitantes, congestión).

Otros retos son la eliminación del carbón dentro de los movimientos portuarios, sustituyendo equipos movilizadores con hidrocarburos (el 65% de la zona) por otros eléctricos. A mitad del 2018 el Canal de Panamá celebró los dos primeros años de su ampliación. La productividad de las nuevas esclusas supera las expectativas: para finales de este mismo año ya habían transitado 5,000 buques de tipo

Neopanamax, un 51% de estos portacontenedores y un 36% de gas tanto licuado como natural.

Aunque la infraestructura en la zona y algunos servicios de transporte de carga han presentado buenas mejoras, la captación de riesgo en las cadenas de suministro en la infraestructura pasó de la posición 2° al 4° en la región, superada por la corrupción y la falta de estabilidad política y económica (Wilmsmeier 2018). Con un enfoque general de la logística de cargas, tres aspectos resurgen como reto: la sostenibilidad ambiental, la disponibilidad de capital humano y la digitalización de los procesos. (Barbero, 2019)

2.1.1 Infraestructura logística de América Latina y el Caribe

La infraestructura es sumamente importante para el desarrollo de un país. La misma permite que se creen conexiones entre regiones siempre y cuando se cuente con un sistema que responda de forma correcta a las necesidades existentes de cada una de las partes. La calidad y cantidad de infraestructura puede resultar determinante al momento de un país expandirse a mercados internacionales, esto se debe a que con una buena infraestructura se tiene un mejor flujo comercial como resultado de poder transportar una mayor cantidad de productos en un menor tiempo. (Tavera, 2019)

2.1.1.1 Puertos

La infraestructura portuaria en la zona de América Latina y el Caribe ha tenido un importante desarrollo en los últimos años. Este sector se ha ido adaptando progresivamente para cumplir con las necesidades que surgen en el comercio internacional, este desarrollo se debe al incremento en el tamaño de los buques, al igual que, a las demandas relacionadas a los servicios requeridos por los usuarios, para que los cargadores puedan tener una mejor posición en estos mercados tan globalizados.

Este esfuerzo por mantenerse competitivo se traduce en infraestructura innovadora y más eficiente, así también como en tener una mayor conectividad marítima para tener acceso a los mercados globales. Si es cierto que el sector portuario de toda la zona ha tenido grandes avances en las últimas décadas, este también presenta un rezago a nivel de operaciones en términos comparativos con relación a los puertos de otras partes del mundo. (Crejo, 2016)

Cada año la Comisión Económica para América Latina y el Caribe elabora un reporte sobre la actividad portuaria de la región, según el informe del año 2018 en la Costa Este de América del Sur (CEAS) se reportó un incremento de movimientos en los puertos y zonas portuarias del 12% medida por el volumen operado en unidad equivalente de veinte pies (TEU). En cuanto a la Costa Oeste de América del Sur

(COAS) continuó con un aumento del 7% en el 2018, en comparación con el 6% que presentó entre los años 2016 y 2017. Así mismo, la zona del Caribe mostró un aumento del 12% en todo el movimiento de contenedores, mientras que América Central (sin incluir México), tuvo un alza más leve, de un 7% en la Costa Oeste y la Costa Este se mantuvo con datos similares a los del año 2017. La zona del Golfo de México aumentó un 8% con relación al 2017, y México Pacífico 11%. Panamá tuvo un crecimiento en la costa caribeña, incluyendo Almirante, con un incremento de 11%, mientras que en su costa Pacífico se registró un descenso de 16%.

Los 10 países con mayor contribución al total de carga operado en toda la zona representaron el 84,1% del throughput total. Para el año 2017, el total del throughput de la muestra de América Latina y el Caribe equivalía el 6,6% del total en todo el mundo. En 2018 alcanzó los 53,2 millones de unidad equivalente de veinte pies, es decir un 7,1% del throughput mundial, evidenciando un fascinante aumento con relación al año 2017. (CEPAL, 2018)

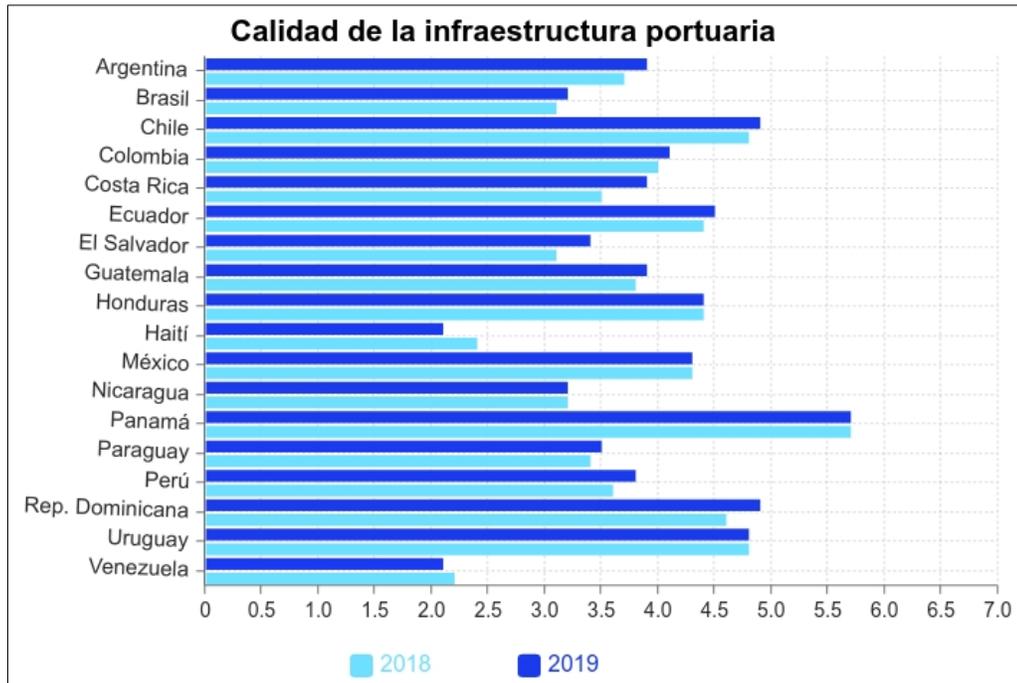
Con relación a las toneladas de los 20 puertos y zonas portuarias de la muestra, solo los de Brasil presentan un tonelaje individual por sobre los 100 millones, mientras que entre los primeros 20 se encuentran puertos de Colombia, México, Argentina, Brasil y Panamá. En los primeros diez países, el total de transbordo abarca casi el 30% del total de throughput de los 31 países y los 118 puertos y zonas portuarias tomados en cuenta. Los puertos del Caribe representan un 22,3%,

mientras que es clara la relevancia que tiene la Costa Este de América del Sur en este año.

En adición a esto, entre la primera posición en todo el mundo y la primera de la región existe un trecho diferencial de 38 millones de TEU. Ya en la posición número 10 existe una diferencia de 13 millones de TEU, siendo notable que en la región no se logra ni los diez millones. En tanto, los diez mayores puertos a nivel mundial representan un 32,2% del throughput global de 2018, mientras que los de América Latina y el Caribe representan el 3,5%. (CEPAL, 2018)

En el grafico 2.1, se puede apreciar que según el informe elaborado por el (Foro Económico Mundial) sobre el indicador de calidad de la infraestructura portuaria (2018 y 2019), el cual evalúa a los países dentro de una escala de 1 a 7, donde 1 es extremadamente pobre, y 7 extremadamente bien, se deja en evidencia que Panamá posee la mejor infraestructura portuaria de América Latina con una puntuación de 5.70 (2019).

Gráfico 2.1 Calidad de la infraestructura portuaria en América Latina



Fuente: Elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial.

Finalmente, entre los principales puertos marítimos con los que cuenta la región de América Latina y el Caribe se encuentran (Naval, 2017):

- El puerto de Santos en Brasil.
- Terminales de contenedores en la costa del Atlántico de Panamá.
- Terminales de contenedores de la costa del Pacífico de Panamá.
- Puerto de Manzanillo en México.
- Puerto de Cartagena en Colombia.
- Puerto de Callao en Perú.
- Puerto de Guayaquil en Ecuador.

- Puerto de Kingston en Jamaica.
- Puerto de Buenos Aires en Argentina.
- Puerto de San Antonio de Chile.

2.1.1.2 Aeropuertos

En las últimas décadas el transporte aéreo de pasajeros y de carga ha evolucionado. La tasa anual del número de pasajeros transportados a nivel mundial aumentó en promedio a un 7%, esta cifra representa alrededor de unos 4 billones de pasajeros anuales. En cuanto al transporte de carga aérea, el mismo ha registrado un crecimiento de 25% durante el periodo 2010-2017. Estos crecimientos han generado una presión en la infraestructura aeroportuaria, haciendo difícil las operaciones y demandando mayores inversiones en infraestructura física y tecnológica para optimizar los servicios tanto de pasajeros como de la carga aérea. (Planzer, 2019)

Con respecto a las terminales de pasajeros de la región, existen 9 que ocupan una superficie mayor a los 100,000 m², sin embargo, se pronostica que para los próximos años este número incremente a más de 25 terminales. Cabe añadir que 71 terminales tienen una superficie menor de 50.000 m². El gran incremento de flujo comercial en los últimos años en combinación con la lentitud en la innovación y la

falta de ampliación de estas, han tenido como resultado que trabajen congestionadas en casi todo momento.

En cuanto a las pistas de aterrizaje, 73 de los 100 aeropuertos estudiados en este informe, cuentan con una sola pista, en tanto 4 tienen un sistema que incluye dos pistas paralelas que gozan de tener operaciones independientes. Este gran número de aeropuertos que poseen una sola pista de aterrizaje o quizás dos, pero dependientes, influyen de manera negativa en los procesos de aterrizaje y despegue en un sin número de estos aeropuertos. (Quiroz, 2016)

Según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), en febrero de 2019, la demanda de carga aérea en la región de América Latina y el Caribe registró un crecimiento de 2.8%, el cual resultó ser el más rápido de la región. (Informe aéreo, 2019)

En este mismo orden, los países de América Latina y el Caribe aun enfrentan retos para que el sector aéreo continúe el ritmo de crecimiento que ha estado registrando (Fioravanti, 2018):

- Las políticas aerocomerciales en países de la región que aún son restrictivas, por lo cual no permiten que la oferta de rutas y frecuencias disponibles se desarrollen con fluidez. Según algunos estudios que se han realizado, la

liberalización aérea podría aumentar el volumen del tráfico hasta un 30%, generando cambios significativos en las inversiones extranjeras y la actividad económica.

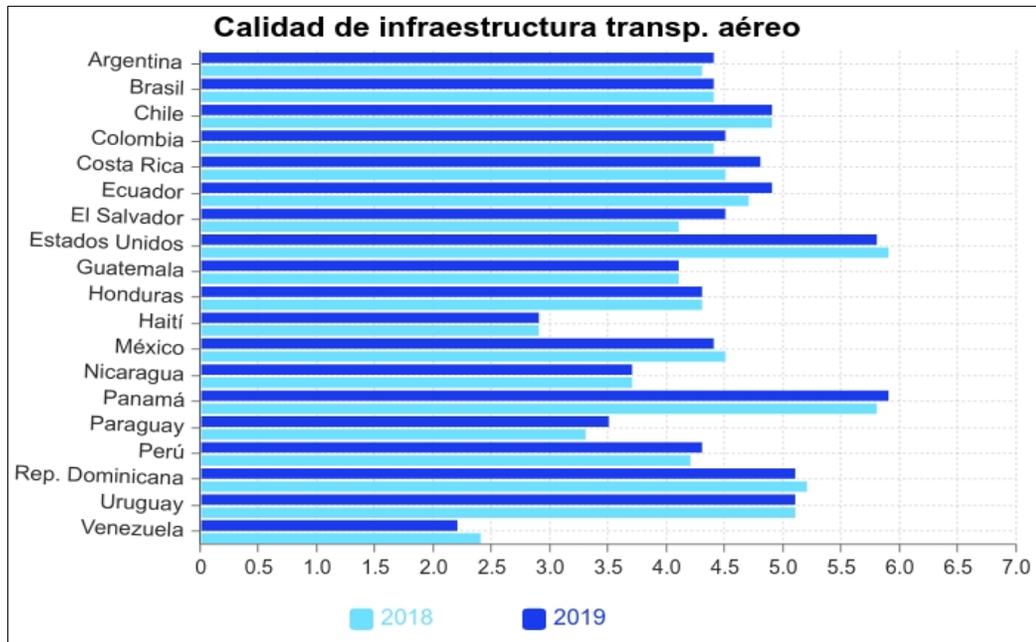
- La infraestructura aeroportuaria de los países de América Latina y el Caribe en general es inadecuada en: calidad y capacidad de suplir la demanda. Por lo cual, esto afecta en la seguridad y en el confort de los pasajeros, al igual que en la eficiencia de las aerolíneas.
- En Latinoamérica el transporte aéreo no cumple en su totalidad con los requisitos de seguridad establecidos. A su vez, el crecimiento del tráfico aéreo en la región ha provocado efectos negativos, como el aumento de emisiones de gases de efecto invernadero.

Por lo anterior, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en los últimos años viene apoyando a los países de la zona, para que los mismos puedan desarrollar su transporte aéreo de forma que sea más seguro, eficiente y competitivo a través de diversas herramientas como prestamos de inversión, asesoría en política, reformas regulatorias y apoyo técnico. (Fioravanti, 2018)

En cuanto al indicador de calidad de infraestructura de transporte aéreo en América Latina, Panamá con 5.90 en el 2019, posee la calificación más alta. Por otra parte,

Venezuela cuenta con la infraestructura de transporte aéreo peor calificada de la región con 2.20 (2019).

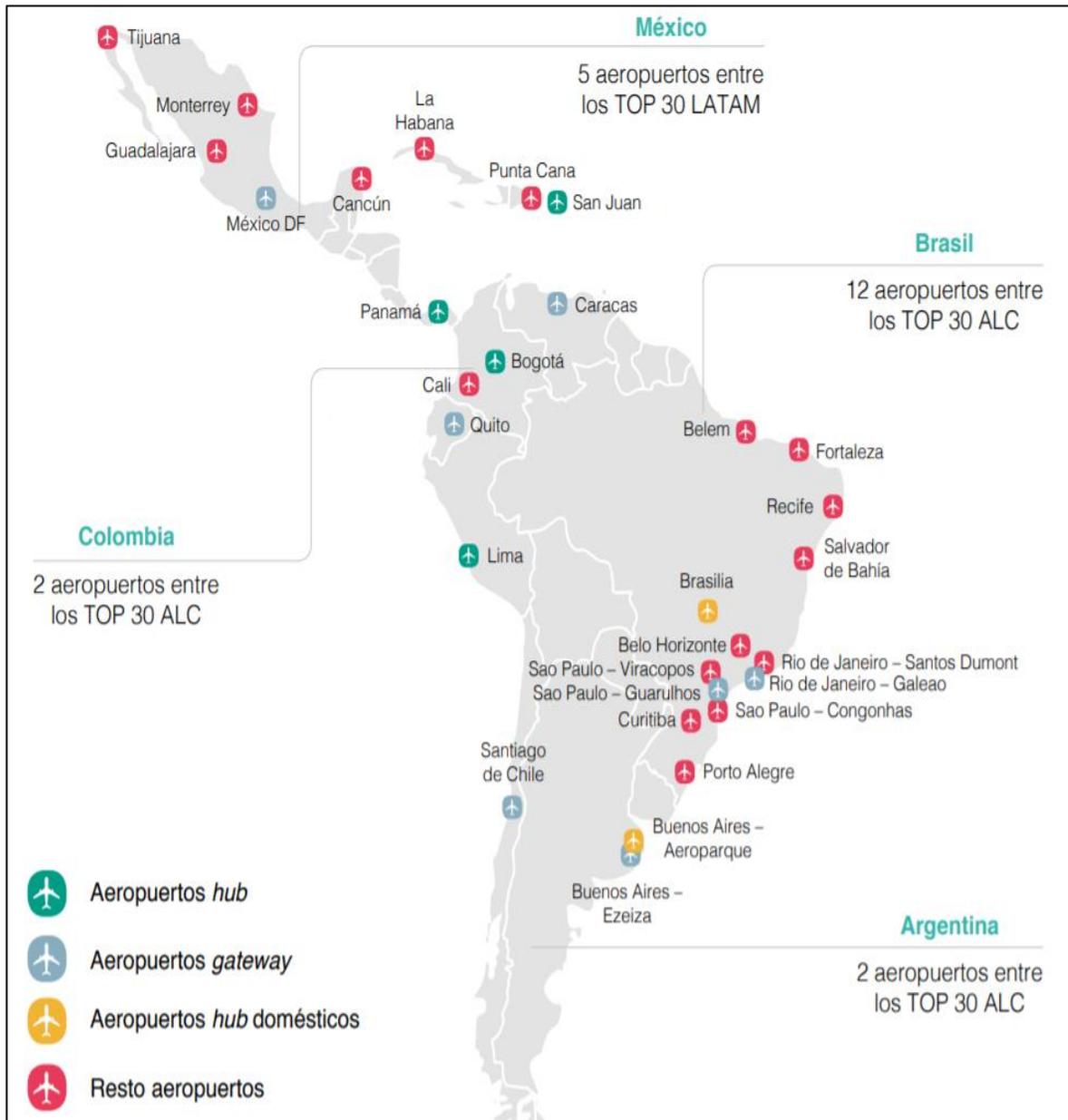
Gráfico 2.2 Calidad de infraestructura transporte aéreo en América Latina



Fuente: Elaboración propia con dato del Foro Económico Mundial.

Por otra parte, en la imagen 2.1, se puede apreciar que el aeropuerto de Punta Cana (PUJ) es el principal de Rep. Dominicana y el que posee un mayor flujo de tráfico aéreo y de pasajeros.

Imagen 2.1 Los 30 principales aeropuertos de América Latina y el Caribe



Fuente: FlightGlobal, 2015.

2.1.1.3 Carreteras

La infraestructura vial debe de tener una gran cobertura que abarque toda una nación, además de poseer calidad, ambas cualidades son claves para tener un desarrollo económico sostenido. Esta infraestructura del transporte también se convierte en uno de los activos más importantes que el sector público puede tener. No obstante, en la región de América Latina y el Caribe este activo se ha mantenido descuidado, y existe una gran diferencia entre lo que se espera de estas y el nivel de servicio que actualmente están brindado. (Flintsch, 2019)

En América Latina y el Caribe la infraestructura vial forma parte de un capital físico de suma importancia; existen alrededor de 3 millones de kilómetros de carreteras, y de estas un poco más del 20% están asfaltadas. La relación que hay entre la distancia de toda la red vial y la superficie territorial al igual que, el PIB, el parque vehicular y la población son medidores que se usan regularmente en comparación internacional, aunque su aplicación como indicadores es relativa.

En comparación con naciones europeas e incluso otras con carácter similar la red de América Latina y el Caribe está atrasada. España, Malasia y Portugal tienen porcentajes de asfaltados por encima al 80%, Corea prácticamente tiene el mismo porcentaje, Polonia y Nueva Zelanda alcanzan más del 60%. Por otro lado,

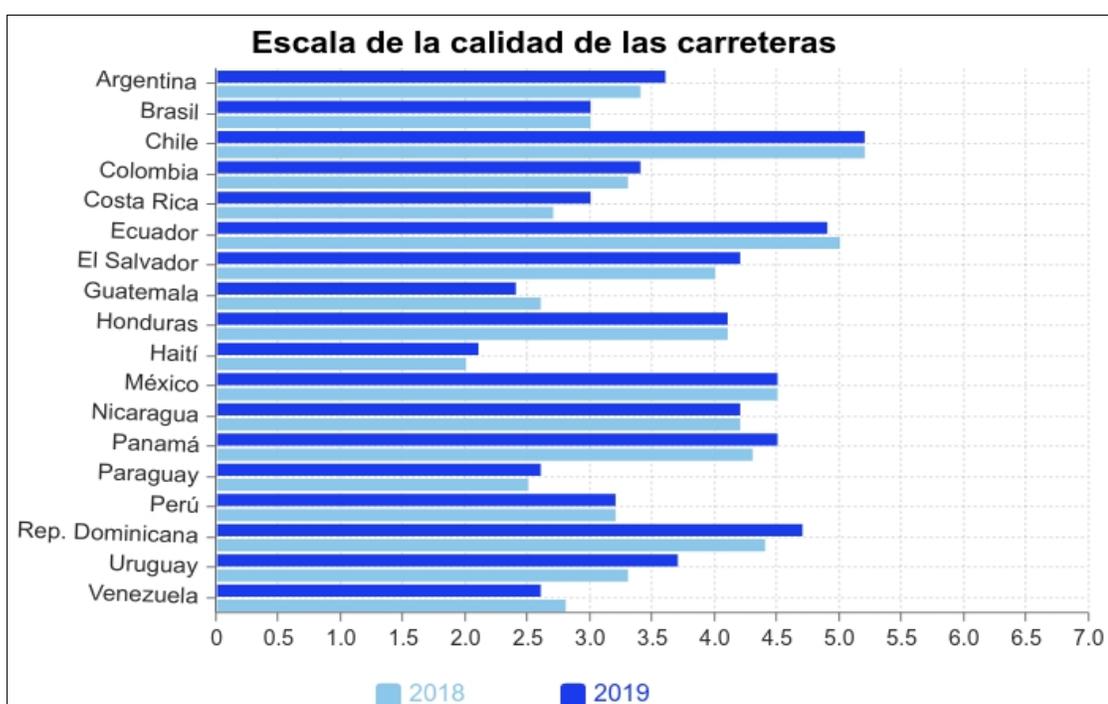
Suráfrica, con un poco menos del 20% de la red asfaltada se encuentra en una condición parecida. (Kohon, 2011)

A su vez, la calidad y estado de infraestructura vial de los diferentes países presentan grandes desigualdades entre zonas desarrolladas y subdesarrolladas de cada uno de estos. Mientras que en muchas áreas de las ciudades existen vías inteligentes, en zonas rurales menos desarrolladas y en sierras y selvas se tienen situaciones de incomunicación por falta de caminos o por la condición de los pocos existentes, lo que afecta negativamente la posibilidad de una integración económica y el acceso a servicios sociales básicos. En ciertos países de Latinoamérica existen millones de habitantes sin acceso al transporte rural (9,7 y 14 millones de personas en México y Brasil, respectivamente). En términos de la media, el porcentaje de población que vive en el área de influencia de caminos de tránsito permanente señala que América Latina y el Caribe está en una situación poco favorable con respecto a otras regiones. (Kohon, 2011)

Por otra parte, los países de Latinoamérica enfrentan grandes desafíos financieros, técnicos, políticos e institucionales para ajustar sus carreteras al cambio climático, ya que el mismo puede tener un efecto negativo que pone en riesgo la seguridad y la sostenibilidad de la infraestructura vial.

Según el informe elaborado por el (Foro Económico Mundial) sobre el indicador de calidad de las carreteras (2018 y 2019), se deja en evidencia que el país mejor calificado en América Latina es Chile con una puntuación de 5.20 de 7.00 en el 2018 y el 2019. Por otra parte, Haití con una puntuación de 2.10 (2019) es el país con infraestructura vial más pobre.

Gráfico 2.3 Calidad de las carreteras en América Latina



Fuente: Elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial.

En este orden, según expertos, este indicador puede ser un determinante para el desarrollo de los países de la región, ya que el mismo puede afectar el crecimiento social y económico de un país.

Un ejemplo de lo anterior, es que mientras la región de América Latina posee 0.05 kilómetros lineales pavimentados por cada km² de tierra, los países del continente Europeo de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) tienen 2.1 km² pavimentados.

2.1.2 Servicios logísticos

Para toda la región de América Latina y el Caribe el desempeño logístico obtenido en el año 2018 ha sido menor que el de los años anteriores. En general la puntuación total se mantuvo igual que la registrada en la edición del año 2016 (2.66), sin embargo, se dice que el desempeño logístico se redujo, porque 10 países de los 23 evaluados obtuvieron menores puntuaciones que en años anteriores. Aunque los indicadores de aduanas y competencia de servicios logísticos disminuyeron, los de puntualidad y envíos permanecieron sin variación alguna. Por otro lado, en el renglón de rastreo y seguimiento de la zona presentó una mejora en el puntaje obtenido.

La disminución en la puntuación del indicador de aduanas y competencias de servicios logísticos se debe a la pérdida de eficiencia, el incremento de los costos en el flujo comercial con países no pertenecientes a la región, así como el aumento del tiempo de transporte para hacer llegar las mercaderías de un lugar al otro. Esto

se convierte en un golpe negativo para la competitividad de la zona. (Competitividad, 2018)

En toda la región, la nación que posee un mejor desempeño logístico es Chile, este ocupa la posición número 34 de todo el mundo y con relación al informe del año 2016, este país avanzó 12 posiciones. Esta puntuación se debió al aumento del indicador de la infraestructura, al igual que el de competencia de servicios logísticos. La segunda nación mejor posicionada en este informe es Panamá con el puesto número 38 que obtuvo una puntuación más baja que en años anteriores, no obstante, subió 2 posiciones con relación a sus competidores.

Dentro de los primeros 5 países de la región tenemos en tercer lugar a México con un total de 51 puntos, Brasil en cuarto lugar con una valoración de 56 puntos y en quinto lugar Colombia con un total de 58 puntos. Cabe resaltar la situación de Colombia que con relación al año 2016 subió 36 posiciones con un incremento en su valoración de un 12.6%. Este gran incremento se debe a la mejora de los indicadores de infraestructura, envíos internacionales y competencia logística. (Competitividad, 2018)

Entre los principales operadores logísticos de Chile está Blue Express, una empresa que tiene un alcance a más de 300 ciudades dentro del territorio chileno y alrededor de 220 países de todo el mundo. Esta organización cuenta con un equipo y

maquinarias capaces de categorizar más de 8,000 paquetes por horas. Otra empresa bastante reconocida en este país es Chilexpress, esta tiende a enfocarse a empresas relacionadas al e-commerce, negocios que ofrecen servicios en líneas en plataformas de redes sociales. Entre sus principales servicios están la distribución nacional, logística inversa, integraciones, entre otros. (Ramírez, 2020)

En Colombia de igual forma, existen varios operadores logísticos que están bien posicionados y que incluyen manejo y transporte de mercancía a nivel nacional e internacional como son: Sevientrega y TCC, siendo aliados de Avianca bajo el nombre de Deprisa, multinacionales como DHL y FedEx, además de otras que solo abarcan entregas nacionales como Loenvío y Sabanagro. Gracias a su ubicación, variedad de mercaderías, innovación y estabilidad económica, este país sigue creciendo en este sector. (Medina, 2019)

Brasil como se explicó anteriormente posee la posición número cuatro de la región, sin embargo, el exceso de burocracia y el coste logístico tan alto puede poner en riesgo la misma. En la actualidad, una de las 10 empresas más importantes de Brasil es una minera que también opera dando servicios logísticos, esta se llama Vale y es una multinacional con alrededor de 78 años en el mercado.

2.1.3 Marco legal

Si es cierto que los efectos positivos de una buena infraestructura y un servicio de transporte de calidad son conocidos como impulsores del desarrollo económico y social de los países, los planes y políticas que rigen estos ámbitos en la zona de América Latina y el Caribe se han quedado rezagados. Esto resulta en una falta de aprovechamiento del potencial de la zona en el sector logístico, que de igual forma se traduce en baja inversión por parte de los gobiernos y la falta de un plan de integración que abarque el transporte, la logística y movilidad para tener un sector más interconectado.

Conforme a un estudio elaborado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), donde se identificaron los principales retos de la región en cuanto a materia de servicios de infraestructura, se llegó a la conclusión que actualmente existe un campo de oportunidades para optimizar este sector y a manera de resumen exponen el enfoque hacia donde estas acciones deben estar dirigidas, estos problemas se sintetizan en (Cipoletta, 2011):

- Escasez en la provisión para el sector infraestructura del transporte.
- Impedimentos institucionales y regulatorios en las políticas y la organización de los mercados.
- Falta de integralidad de las políticas con relación a la infraestructura y los servicios.

- Deficiencias en alianzas público-privadas.

En cuanto a los aspectos normativos y regulatorios que giran en torno al sistema portuario de la zona, existe una gran diferencia entre los distintos modelos. Por otro lado, países como Panamá, Colombia y República Dominicana han logrado un marco legal que facilita la incorporación del sector privado en actividades relacionadas a la inversión, uso de las terminales portuarias y administración. Mientras que Costa Rica y Jamaica están trabajando para tener políticas y acciones donde se promueva este tipo de inversión privada. Otro grupo de países como Barbados, Venezuela y Trinidad y Tobago todavía no han tenido este tipo de iniciativas donde se acepten inversores u operadores privados.

Como es natural existen diferencias en los marcos legales de cada una de las naciones que componen la región, y que a veces responden a intereses que se oponen entre sí. En Colombia hubo una liberación en este ámbito y desde entonces han tenido iniciativas privadas que carecen de una planificación nacional que busque un mejor desempeño en la competitividad. En cuanto a Ecuador, ha tenido una recentralización de sus puertos lo que ha causado una reducción de las competencias de las Autoridades Portuarias, resultando que solo el puerto ubicado en Guayaquil y la concesión de Bolívar, han tenido éxito con este modelo. En otros países como Perú y Chile se utiliza mayormente el modelo Landlord, que ha tenido un aumento en la entrada de inversionistas privados tanto en terminales como en

puertos completos. La Autoridad Portuaria Nacional de Perú es quien se encarga de la supervisión nacional, sin embargo, en Chile no existe un organismo que lleve a cabo este tipo de supervisión. (Crejo, 2016)

Por otro lado, el marco institucional que abarca las regulaciones en el sector aéreo presenta oportunidades de mejora en varios de los países que componen la región. En América Latina y el Caribe la estructura institucional no se dirige de forma armónica entre estos países, debido a que existen grandes divergencias entre las diferentes economías de cada uno de ellos. De hecho, los marcos institucionales de la mayoría de los países que componen esta región difieren en gran manera del marco de referencia que se tiene por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional.

No hay duda alguna que la integración en esta región a nivel institucional recae, en gran manera, de un equilibrio regulatorio tanto a nivel técnico como político que asegure una armonización del marco en toda América Latina y el Caribe y de esta forma obtener una mayor eficiencia que vaya en conjunto con el sector y cada uno de los países integrantes.

Respecto a la política con relación al sector aviación todavía existen algunos desafíos en la región. La liberación internacional sigue siendo un tema sumamente relevante para el desarrollo de la industria. Hay una gran concentración de viajes

internacionales dirigidos a las principales ciudades del mundo, donde dicha apertura del mercado no aporta al crecimiento de la conectividad en todas las regiones.

Las sugerencias relacionadas a este marco regulatorio se enfocan en una liberalización paulatina del acceso a nuevos mercados internacionales, como se hizo en el continente europeo en algún momento, esto permitía la operación pan-nacional por parte de las aerolíneas para así competir en un único mercado. De igual forma, es recomendable que se eliminen las restricciones que existen sobre la propiedad de estas aerolíneas. Así como un reconocimiento mutuo donde participen cada uno de los reguladores técnicos hacia una normativa más integrada. (Quiroz, 2016)

CAPÍTULO III

**INVERSIONES CHINAS REALIZADAS AL SECTOR
LOGÍSTICO EN LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA
Y EL CARIBE QUE PERTENECEN A LA NUEVA
RUTA DE LA SEDA**

CAPÍTULO III. INVERSIONES CHINAS REALIZADAS AL SECTOR LOGÍSTICO EN LOS PAÍSES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE QUE PERTENECEN A LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

3.1 Panorama general de América Latina y el Caribe en la Nueva Ruta de la Seda

En los inicios del megaproyecto, América Latina no pertenecía al mismo. Sin embargo, después varios países de la región empezaron a formar parte, a través de memorandos de entendimiento.

El primer país de la región que se integró a la Nueva Ruta fue Panamá. Luego se fueron incorporando otros países de la región, tales como Ecuador, Uruguay, Venezuela, Chile, Bolivia, Costa Rica, Cuba y Perú. En algunos de estos países los memorandos ya se están traduciendo en infraestructuras y proyectos concretos, como en: (BBC News Mundo, 2019)

- **Panamá:** se proyecta una línea de tren que conecte a la capital del país con la ciudad occidental de David. Para el desarrollo de la misma se estima un costo de US\$5,500 millones.
- **Ecuador:** se lleva a cabo con capital chino la reedificación del aeropuerto internacional Eloy Alfaro (ciudad de Manta), el cual fue impactado por el terremoto de 7.8 en abril del 2016. De igual forma, un consorcio chino está edificando dos puentes ubicados en Pimpiguasí y Canuto (provincia de Manabí, en el occidente del país). (BBC News Mundo, 2019)
- **Costa Rica:** la empresa China Harbour Engineering (CHEC) está llevando a cabo una ampliación de carreteras que permite la conexión entre la capital con la región del Caribe. Mientras la misma hace planes para el desarrollo de una Zona Económica Especial enfocada a la fabricación de bienes chinos.
- **Venezuela:** en cuanto a este país, las empresas chinas, se han concentrado en invertir en el área de los hidrocarburos y la minería.
- **Nicaragua:** además del canal que se estaba llevando a cabo, la empresa china Xinwei estableció estaciones de comunicación telefónica.

Cabe destacar que, sin la existencia de la Nueva Ruta de la seda, de igual manera, China desde más de una década es el actor principal en las inversiones de Latinoamérica, en el cual sus bancos de desarrollo en los últimos 12 años prestaron un total de US\$150,000 millones.

En cuanto a las principales rutas que se quieren llevar a cabo en América Latina y el Caribe serian: el canal de Nicaragua y la vía ferroviaria transoceánica, con las mismas se busca hacer conexión con el Océano Pacífico y el Atlántico en el sur de América. Todo esto con el objetivo de que se pueda abaratar costos de transporte y que dichas rutas se conviertan en importantes puntos de referencias comerciales a nivel global.

En este mismo orden, en la II Reunión Ministerial del Foro China-CELAC de Santiago, los representantes chinos expresaron que Latinoamérica y el Caribe representan una extensión natural de la Nueva Ruta y son participantes indispensables en la misma. Por lo cual, formar parte de esta iniciativa es una oportunidad excepcional para la región, porque puede incrementar las posibilidades de inversión y financiamiento, las cuales son variables importantes para el desarrollo regional. (Vaca Narvaja, 2019)

Según Gao Feng (representante del Ministerio de Comercio de China), un participante importante en la construcción conjunta de la Nueva Ruta, expresó que

el comercio entre China y América Latina continúa incrementándose, desde enero a noviembre del año 2019 los intercambios comerciales entre los mismos sumaron un total de US\$286,830 millones, un 1.8% más que en el mismo periodo del año anterior, esto representó un aumento de 0,2% de las exportaciones chinas, hasta US\$136,480 millones. Por otra parte, las importaciones aumentaron un 3.4%, hasta US\$150,350 millones. Además, la inversión bidireccional ha seguido extendiéndose a tal punto de que América Latina es el segundo mayor destino de inversión de China en el extranjero, superando los US\$410,000 millones de inversión directa. (Europa Press, 2019)

Por otra parte, la propuesta de la Nueva Ruta de la Seda en la región de América Latina es edificar una línea de ferrocarril que permita enlazar los océanos Atlántico y Pacífico mediante Brasil y Perú, lo que indica que China quiere convertirse en el primer socio comercial de Latinoamérica y de igual forma, potencia global. Además, los intercambios entre China y América Latina han crecido en la última década, y las inversiones por parte de Pekín se prevé que sigan en constante crecimiento.

Cabe destacar que las relaciones comerciales de China y América Latina han tomado un gran impulso, tanto así, que logro convertirse en el segundo socio comercial, con US\$263,600 millones para el 2014. (René Vargas, 2018)

Según Alicia Bárcena, secretaria Ejecutiva de la CEPAL, indicó que Latinoamérica aprovecharía muchas oportunidades con la participación en la Nueva Ruta de la Seda. También, recalcó que el papel que juega China es muy relevante, por lo cual, sería muy interesante que el país asiático invierta en infraestructura o en el mercado digital. (López Pérez, 2018)

En contexto con lo anterior, Gao Feng, aseguró que Pekín seguirá apostando por la cooperación intergubernamental entre América Latina y China como una plataforma para promover el comercio y la inversión, de modo que se mejore la colaboración para la construcción de una zona de libre comercio entre las regiones. (Europa Press, 2019)

3.2 Plan de acción conjunto de cooperación en infraestructura y transporte

Se llevó a cabo la segunda reunión de ministros de relaciones exteriores del foro de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) y la República Popular China en la ciudad de Chile en enero del 2018 con el objetivo de darle promoción al desarrollo sostenible de los países del foro CELAC-China, para que de esta forma se pueda impulsar la cooperación en diversas áreas de interés común. En este orden, partiendo de la presentación que realizó China sobre las posibilidades que ofrece la Nueva Ruta de la Seda, se consensó implementar un

plan de acción conjunto de cooperación en áreas prioritarias CELAC-China (2019-2021). (Consejo de Relaciones Internacionales de América Latina y el Caribe , 2018)

El plan de acción en infraestructura y transporte se desarrollará de la siguiente forma (Consejo de Relaciones Internacionales de América Latina y el Caribe , 2018):

- Fomentar la colaboración entre China y los países de CELAC en materia de infraestructura: diseño, asesoría, ejecución de obras, operaciones y administración. De igual forma, continuar con los trabajos que se habían planteado en el foro de cooperación en infraestructura ALC-China y promover la cooperación bidireccional beneficiosa, en las áreas de interés que se establezcan individualmente con los Estados miembros de la CELAC.

- Fomentar, de acuerdo con los proyectos de desarrollo de infraestructura de los Estados miembros de la CELAC, la colaboración y/o en sectores como puertos, aeropuertos, carreteras, ferrovías, sistemas logísticos, Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs), telecomunicaciones, televisión y radio, energía eléctrica, agricultura y urbanización, etc.

- Promover la implementación total de la Nueva Agenda Urbana (NAU), mediante el afianzamiento de la cooperación e intercambio en las áreas de vivienda y desarrollo sostenible en zonas urbanas y rurales.
- Acoplar las relaciones propositivas de cooperación entre CELAC y China, de igual forma, participar en proyectos fundamentales que permitan y ayuden la integración de América Latina y el Caribe y la interconectividad entre las naciones miembros de la CELAC y China, a través de los diversos instrumentos disponibles.

Los Estados miembros pueden aplicar el presente plan conforme a los principios de flexibilidad y participación voluntaria. Esta implementación no interferirá con los programas bilaterales de colaboración acordados, tampoco reemplazará los acuerdos, compromisos o decisiones bilaterales anteriormente consensuados, y se evaluará su validez.

3.3 Inversiones chinas en América Latina y el Caribe

La participación de China en América Latina y el Caribe (ALC) no solo es como socio comercial, sino como una fuerte presencia económica que va en constante crecimiento, ya que la inversión extranjera es una herramienta fundamental para el crecimiento económico del país asiático (China). Esto se debe a que China busca cuidar las fuentes de las que obtiene materia prima para satisfacer la demanda interna de su nación y de igual forma, mejorar la infraestructura de la región latinoamericana, ya que la requiere. De tal modo, ALC podrá efficientizar su producción de materias primas y suplir la creciente demanda de la población china, así como la mundial. Por otra parte, China representa un destino de importación fundamental, registrando volúmenes de exportaciones mayores a los de la Unión Europea (UE). (Mellon, 2015)

Con el objetivo de activar las economías de China y América Latina y el Caribe, el país asiático está inyectando capital en la red de transporte de la región latinoamericana con el objetivo de mejorarlas y que se facilite el comercio bilateral e intrarregional de América Latina, proporcionando buenos beneficios. A su vez, se optimizará el transporte y el acceso. Es interesante señalar que algunos de estos proyectos tienen potencial de cambiar el comercio global, ya que sus impactos se ampliarán más allá de América Latina y China. (Mellon, 2015)

Uno de los proyectos más radicales, es el desarrollo propuesto del Canal de Nicaragua. Este tendría una ruta marítima de 175 millas de largo, el mismo enlazaría los océanos Pacífico y Atlántico, de modo que competiría con el Canal de Panamá. A pesar de que su construcción se inició formalmente en el año 2014 y fue adjudicada a la empresa china HK Nicaragua Development Investment (HKND), para la edificación y administración de la misma durante 50 años, por la crisis bursátil que impactó a China (2015-2016), el proyecto se detuvo por parte de la concesionaria. No obstante Nicaragua tiene la esperanza de continuarlo para el desarrollo de su país y reducción de la pobreza estructural. (Lobo, 2020)

La región de ALC de su PIB solo invierte un 2.2% en promedio en infraestructura. De igual forma, mantiene un importante déficit en el suministro de proyectos en este sector, por lo cual, hay un buen potencial para promover las inversiones tanto públicas como privadas, en especial las que vienen de China. (CEPAL, 2016)

A continuación, en la tabla 3.1, se pueden apreciar a detalle las inversiones chinas realizadas al sector transporte en América Latina y el Caribe desde el 2015 hasta el 2018.

Tabla 3.1 Proyectos en infraestructura de China en el sector de transporte en América Latina y el Caribe 2015-2018

Proyectos en infraestructura de China en el sector de transporte en América Latina y el Caribe			
Año	Empresa China	Monto de inversión (millones de USD)	País
2015	China Communications Construction	\$260	Colombia
2016	Power Construction Corp	\$430	Bolivia
2016	China Communications Construction	\$520	Ecuador
2016	Beijing Urban Construction	\$300	Bolivia
2016	China Communications Construction	\$190	Bolivia
2016	China Communications Construction	\$350	Jamaica
2017	China Communications Construction	\$150	Brasil
2017	China Railway Engineering	\$2,400	Argentina
2017	Sinomach	\$1,600	Argentina
2017	Power Construction Corp	\$280	Bolivia
2017	China Communications Construction	\$100	Panamá
2017	Minmetals	\$200	Bolivia
2018	BYD	\$690	Brasil

Fuente: Elaboración propia con datos de China Global Investment Tracker.

CAPÍTULO IV

EL SECTOR LOGÍSTICO DE REPÚBLICA

DOMINICANA

CAPÍTULO IV. EL SECTOR LOGÍSTICO DE REPÚBLICA DOMINICANA

4.1 Infraestructura logística en la República Dominicana

La República Dominicana, cuenta con un elevado índice de conectividad global, ya que posee rutas comerciales regulares con destino a más de 73 países. De igual forma, el país tiene una amplia red aeroportuaria y marítima distribuidas estratégicamente.

En este orden, el país cuenta con una infraestructura con más de 350,000 mts² de construcción. A su vez, las operaciones de los principales puertos se rigen de acuerdo a las Normas y Estándares de Seguridad, los mismos se encuentran en las certificaciones Business Alliance for Secure Commerce (BASC). Además, la Rep. Dominicana cuenta con una Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), la cual va acorde a los procesos y políticas que promocionan al país de contar con una plataforma de puerto seguro. (Figueroa Sánchez, 2018)

También, el país posee una autoridad aduanal cooperadora, la Dirección General de Aduana (DGA). La misma ha sido certificada como Operador Económico

Autorizado (OEA). Esta certificación y los estándares de seguridad BASC dejan en constancia que los procedimientos son ágiles y seguros para el comercio transfronterizo, lo cual va a generar confianza en los diferentes mercados internacionales. Además, para llevar a cabo los procedimientos aduaneros, la DGA cuenta con la Ventanilla Única Integrada para el comercio Exterior (VUCE) mediante la plataforma tecnológica de información Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA), esto permite agilizar y facilitar la gestión aduanera para el comercio transfronterizo. (Figuroa Sánchez, 2018)

La República Dominicana cuenta con un sistema portuario basado en ocho puertos principales ubicados en la provincia de Santo Domingo, Haina, Barahona, Las Calderas, San Pedro de Macorís, Boca Chica y Puerto Plata. Por otra parte, también cuenta con 17 puertos menores.

En cuanto al transporte terrestre, este se compone por 5,000 kilómetros en sus autopistas y 14,000 kilómetros de caminos rurales. Por la deficiencia del sistema de transporte férreo, el transporte interno se realiza mediante transporte automotor. Para las operaciones de exportación e importación, las navieras proveen tráileres para la carga de contenedores.

En la tabla 4.1, se puede apreciar la edición del análisis presentado por el Banco Mundial en cuanto al Índice de Desempeño Logístico (IDL), 2018, el mismo muestra que Rep. Dominicana ha mejorado su puntuación, registrando un 1.21%, alcanzando con esto una mejora de cuatro posiciones en el ranking en el cual se posicionó en el puesto 87 de 160 economías evaluadas. Además, a nivel regional ocupó el puesto 12, por debajo de Uruguay, Perú y Paraguay. (Consejo Nacional de Competitividad , 2018)

Tabla 4.1 Desempeño logístico en Latinoamérica y el Caribe, por países

Desempeño logístico en Latinoamérica y el Caribe, por países						
	2016		2018		Variación	
País	Ranking	Puntuación (1-5)	Ranking	Puntuación (1-5)	Rank	Puntuación (1-5)
Chile	46	3.25	34	3.32	12	2.11%
Panamá	40	3.34	38	3.28	2	-1.85%
México	54	3.11	51	3.05	3	-2.01%
Brasil	55	3.09	56	2.99	-1	-3.31%
Colombia	94	2.61	58	2.94	36	12.60%
Argentina	66	2.96	61	2.89	5	-2.55%
Ecuador	74	2.78	62	2.88	12	3.69%
Costa Rica	89	2.65	73	2.79	16	5.39%
Paraguay	101	2.56	74	2.78	27	8.63%
Perú	69	2.89	83	2.69	-14	-6.92%
Uruguay	65	2.97	85	2.69	-20	-9.73%
República Dominicana	91	2.63	87	2.66	4	1.31%
Honduras	112	2.46	93	2.60	19	5.73%
El Salvador	83	2.71	101	2.58	-18	-4.81%

Bahamas	78	2.75	112	2.53	-34	-8.16%
Jamaica	119	2.4	113	2.52	6	4.93%
Trinidad y Tobago	121	2.4	124	2.42	-3	0.72%
Guatemala	111	2.48	125	2.41	-14	-2.49%
Bolivia	138	2.25	131	2.36	7	4.75%
Guyana	85	2.67	132	2.36	-47	-11.57%
Venezuela	122	2.39	142	2.23	-20	-6.76%
Cuba	131	2.35	146	2.20	-15	-6.36%
Haití	159	1.72	153	2.11	6	23.09%

Fuente: Elaboración propia con datos de LPI 2018, Banco Mundial.

En comparación al periodo 2014-2016, en donde el país había descendido 16 posiciones en el indicador de *Seguimiento y Rastreo*, tuvo una recuperación muy evidente, mejorando 23 posiciones. También, hubo mejoras en *Envíos Internacionales* en el cual registro 3.75% y subió 10 posiciones, y en *Infraestructura* 6 posiciones.

4.1.1 Puertos y Aeropuertos

El transporte marítimo en la República Dominicana es uno de los activos del sector logístico más importantes por su participación en el comercio exterior. Además, ha logrado tener un gran impacto gracias a su posición geográfica, calidad de infraestructura y tamaño de mercado, por lo que el país cuenta con diversos puertos completamente funcionales y con gran capacidad de recepción de grandes

volúmenes de exportación, así como una gran cobertura en la región del Caribe, logrando eficientizar las operaciones logísticas.

Entre los puertos marítimos con los que cuenta República Dominicana se encuentran (Autoridad Portuaria Dominicana):

- ***Puerto Multimodal Caucedo:*** iniciando sus operaciones en el año 2003, este puerto es una terminal marítima y zona franca la cual se encuentra ubicado en el Municipio de Boca Chica, al Este de Santo Domingo. Este puerto en el 2018, tuvo un throughput (TEU) de 1,331,907.
- ***Puerto Río Haina:*** localizado en la desembocadura del río Haina, en el Municipio de Santo Domingo Oeste. Cuenta con dos terminales, las cuales se encuentran en ambos lados del río, denominadas como Haina Oriental y Haina Occidental.
- ***Puerto de Puerto Plata:*** ubicado en la zona norte, en la provincia de Puerto Plata, en cuanto al manejo de cargas, es el segundo puerto en el país. Se dedica a la carga y descarga de combustibles, contenedores, carga general y buques turísticos.

- ***Puerto Santo Domingo:*** este es el puerto más antiguo en el Sistema Portuario Nacional. Se encuentra ubicado en la costa sur central y posee tres terminales: Santo Domingo, Don Diego y Sans Soucí, estos últimos tienen como fin la recepción de cruceros.
- ***Puerto Amber Cove:*** ubicado en la Bahía de Maimón, en la costa norte del país. Posee grandes inversiones en la industria de cruceros y está diseñado para reestablecer a la Costa Norte como una entrada popular, mejorando así el turismo, con un litoral de fácil acceso para los visitantes y huéspedes.
- ***Puerto Arroyo Barril, Samaná:*** inaugurado en el 1977, basa sus operaciones en la recepción de carga general suelta y buques turísticos.
- ***Puerto de Azua:*** es el principal puerto del país que se dedica al manejo y la recepción de Gas Licuado de Petróleo, y cuenta con instalaciones y almacenes especializados para cargas a granel secas y líquidas.
- ***Puerto de Barahona:*** ubicado en la Región Sur, en la provincia de Barahona. En este puerto se realizan exportaciones de yeso, sal, cemento y azúcar de caña, e importaciones de carbón mineral.
- ***Puerto de Boca Chica:*** ubicado en la Zona Este, provincia de Santo Domingo. En este puerto se realizan operaciones de exportación,

importación, carga en contenedores, carga general, líquidos, subproductos de papel, combustible y buques turísticos.

- ***Puerto de Cabo Rojo:*** este puerto, posee una estructura que facilita las exportaciones al granel, y un muelle tipo Dolphin. La empresa establecida en este puerto es Cementos Andino.
- ***Puerto de La Romana:*** construido en la década de los 50 por Gulf and Wester. Se encuentra ubicado en la desembocadura del río Chavón y actúa dentro del Central Romana. Posee muelle comercial y terminal turística, y realiza operaciones de exportación de azúcar y melaza producidos en el Central Romana, carga en contenedores, cargas sueltas, combustibles, y brinda servicios de cruceros.
- ***Puerto de Manzanillo:*** construido en los años 50. Se dedica a la exportación de contenedores refrigerados, especialmente bananos y a la importación de carga seca a granel.
- ***Puerto de San Pedro de Macorís:*** ubicado en la zona Sureste de la provincia de San Pedro de Macorís, en la desembocadura del río Higuamo. Se dedica a la carga general, a la importación de carga a granel seca, exportación de azúcar y melaza, así como de cemento en fundas, y a la recepción de buques turísticos.

Por otra parte, la República Dominicana cuenta con diversos aeropuertos internacionales. Entre los principales aeropuertos se encuentran (Iberojet):

- ***Aeropuerto internacional de las Américas (SDQ)***: ubicado en la Capital, Santo Domingo. Es uno de los principales aeropuertos neurálgicos en el país. En el 2019, se transportaron más de 153 millones de libras de carga aérea.
- ***Aeropuerto Internacional de Punta Cana (PUJ)***: principal aeropuerto del país en ocupar tráfico aéreo, debido a la gran cantidad de vuelos que recibe y despacha por el turismo. Actualmente, se encuentra en ampliación sobre su infraestructura.
- ***Aeropuerto de Gregorio Luperón (POP)***: ubicado al Norte del país, en la provincia de Puerto Plata. Es una de las principales terminales aéreas de turismo en el país.
- ***Aeropuerto Internacional La Isabela (JBQ)***: ubicado en la Capital, Santo Domingo. Actúa como terminal secundaria en continuación al Aeropuerto Internacional de las Américas. Se utiliza para vuelos de carácter regional y cuenta con varias flotas de aeronaves para uso deportivo y de carácter privado.

- **Aeropuerto Internacional Presidente Juan Bosch (AZS):** ubicado en Samaná. Recibe vuelos provenientes de Europa, Norteamérica, Centroamérica y Suramérica.
- **Aeropuerto Internacional del Cibao (STI):** ubicado en la provincia de Santiago de los Caballeros. Maneja vuelos de dominicanos residentes en Estados Unidos y el resto del Caribe.
- **Aeropuerto Internacional de La Romana (LRM):** ubicado al Este del país, es un aeropuerto conocido también bajo el nombre de Aeropuerto casa de Campo y es de carácter comercial y privado.
- **Aeropuerto Internacional María Montez (BRX):** ubicado en el Norte de Barahona.

En la imagen 4.1, se muestra a detalle cómo está conformada la infraestructura portuaria y aeroportuaria del país.

Imagen 4.1 Infraestructura logística de República Dominicana



Fuente: CEI-RD, 2020.

4.1.2 Carreteras

El país ha realizado varias inversiones desde el 2012 al 2018, invirtiendo un total de RD\$82,000 millones en la edificación de carreteras, puentes, caminos vecinales y en infraestructuras de mayor resistencia a los cambios climáticos.

Estas inversiones parecen estar dando frutos, ya que según el Reporte Global de Competitividad 2019-2020 el país ocupa el primer puesto en la región en infraestructura de transporte. El mismo fue el mejor calificado y supero 12 posiciones con respecto al informe del año anterior. (De Jesús, 2020)

El informe hace énfasis en la gran conectividad y calidad que posee la red vial de la Rep. Dominicana. Específicamente en la calidad de las carreteras, en la cual el país avanzo 13 posiciones en comparación a los resultados de 2018. (De Jesús, 2020)

Por otra parte, el país cuenta con las siguientes carreteras o autopistas principales, a saber: Autopista Duarte, Carretera Sánchez, Autopista 6 de Noviembre, Autopista Samaná, Autopista las Américas, Autovía del Este, Autopista del Coral, Boulevard Turístico del Atlántico y la Carretera San Cristóbal-Bani-Azua.

La de mayor relevancia es la Autopista Duarte, la cual posee una longitud de 275 km. La misma se inicia en la Av. John F. Kennedy hasta Montecristi, comunicándose con todas las provincias de la región Norte. (García, 2016)

En la imagen 4.2, se puede observar las principales carreteras y Autopistas que conforman la infraestructura vial del país.

Imagen 4.2 Infraestructura vial de República Dominicana-Principales carreteras y Autopistas



Fuente: elCaribe, 2016.

4.2 Centros logísticos en la República Dominicana

Al referirnos a la logística, el almacenaje juega un papel fundamental, ya que forma parte de las principales operaciones que se realizan. Por lo cual, hay que destacar la capacidad que posee Rep. Dominicana como centro logístico en la región del

Caribe, el cual según el Decreto No. 262-15 se define como un espacio ubicado en una zona primaria aduanera en donde las Empresas Operadoras Logísticas (EOL) realizan actividades propias de la logística (Ministerio de la Presidencia, 2015). A su vez, el país no solo posee potencial por ser el que mayores flujos de carga mueve desde y hacia sus puertos, sino porque lleva la ventaja en materia de gestión.

Una Empresa Operadora de Centros Logísticos es quien se encarga de administrar los centros logísticos. También, es responsable de gestionar una estandarización en cuanto a la infraestructura, seguridad y servicios que ofrece el parque, de modo que esto funcionaría como un eslabón entre los operadores logísticos, puertos, autoridades y demás entidades relacionadas directa o indirectamente con el centro. Dependiendo las regulaciones de cada país los operadores logísticos pueden estar dentro o fuera de un Centro o Parque Logístico. (ADEPTON, EIRL, 2017)

La importancia de los Centros logísticos se da fundamentalmente porque concentra un área geográfica, la cual se compone de almacenes que se orientan a la ejecución de actividades relativas a los procesos logísticos de valor agregado, para el mercado nacional e internacional. De este modo, se contribuye a la reducción de costos y a mejorar la eficiencia en las entregas y la competitividad de las empresas. (ADEPTON, EIRL, 2017)

Dentro de los Centros logísticos destacados en la República Dominicana, se encuentran:

- Centro Logístico Caucedo (CLC), ubicado en Boca Chica. El mismo fue inaugurado con el objetivo de convertirlo en HUB de toda la región del Caribe, ya que posee las condiciones de desarrollo logístico y conectividad.
- Centro Logístico Duarte, ubicado en la Autopista Duarte.
- Centro Logístico Conydra Bealca, ubicado en Bávaro.

El Clúster Logístico de la Rep. Dominicana, comunicó que las operaciones que se llevan a cabo en los centros logísticos representan un aumento en las recaudaciones del Estado de más de RD\$1,433 millones. A su vez, los mismos han impactado de forma positiva en el país, generando más de 500 empleos. También, se ha reexportado mercancía, la cual antes no pasaba por el país, a destinos tales como: España, México, Puerto Rico, Colombia, Haití, etc. Esto indica que el país se encamina cada vez más a convertirse en un auténtico Hub del Caribe. (Listín Diario, 2018)

En la tabla 4.2 se puede observar varias empresas multinacionales que se han establecido en los últimos tres años en el país y que son usuarias de los servicios logísticos.

Tabla 4.2 Empresas multinacionales establecidas en los últimos tres años en República Dominicana

EMPRESA LOGÍSTICA	USUARIO	TIPO DE PRODUCTO/MERCANCÍA
CARIBETRANS, S.A.S.	CONVATEC DOMINICAN REPUBLIC INC.	MATERIA PRIMA PARA INSUMOS MÉDICOS.
CARIBETRANS, S.A.S.	CONVATEC INTERNATIONAL SERVICES (LATAM)	PRODUCTOS MÉDICOS TERMINADOS.
CARIBETRANS, S.A.S.	EDWARDS LIFESCIENCES	PRODUCTOS MÉDICOS TERMINADOS.
YOBEL SCM LOGISTICS, S.R.L.	DIAGEO DOMINICANA	BEBIDAS ALCOHÓLICAS.
SARTON CAUCEDO, S.S.	SARTON DOMINICANA/ IKEA	MUEBLES Y COMPLEMENTOS PARA EL HOGAR MARCA IKEA.
SARTON CAUCEDO, S.S.	SARTON PUERTO RICO/ IKEA	MUEBLES Y COMPLEMENTOS PARA EL HOGAR MARCA IKEA.
BANSIN, S.R.L.	UNITED BRANDS S.A.	BEBIDAS ALCOHÓLICAS.
ALMADOM / SCHAD FREE ZONE, S.R.L.	UNITED BRANDS S.A.	BEBIDAS ALCOHÓLICAS.
ALMADOM / SCHAD FREE ZONE, S.R.L.	NESTLÉ DOMINICANA, S.A.	COMESTIBLE.

Fuente: (Rodríguez Apolinario, Embarcado, 2019).

4.3 Situación actual

Para el 2018, según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el país mejoró sus cifras y posición en el mercado, tanto global como regional, siendo de 176 economías el número 45 y el número 6 entre las de Latinoamérica y el Caribe, superando las puntuaciones de Brasil, Uruguay, Argentina y Bahamas. (Autoridad Portuaria Dominicana, 2018)

El país obtuvo un puntaje de 39.4, siendo este el más alto en su historia, mejorando 4 posiciones en el ranking global y con un crecimiento anual de un 11%. Se prevé que en el transporte marítimo las mejoras sigan en aumento, para esto, se cuenta con proyectos de ampliación en los puertos de Barahona y Manzanillo, así como la inserción de nuevas rutas y destinos marítimos dentro de los servicios logísticos y el desarrollo de algunos servicios ya existentes. (Diario Libre, 2018)

En este orden, para el periodo 2015-2018, el país muestra un crecimiento promedio de 44.17%, ya que ha ampliado el número de servicios de los puertos nacionales y la capacidad total de transporte de contenedores que superan el millón de TEUs al año por la cantidad de rutas disponibles y la ampliación de la demanda de productos específicos en dichas rutas.

Como se puede observar en la tabla 4.3, en el 2019, Rep. Dominicana obtuvo la posición 39 en el mundo con una puntuación de 38.78 en el Índice de Conectividad Marítima y mostró una reducción interanual de 0.78 puntos, pasando de la posición 4 a la 5 en Latinoamérica. No obstante, el país está por encima del promedio mundial (25.82), así como del promedio latinoamericano (19.22). (Consejo Nacional de Competitividad , 2019)

Tabla 4.3 Índice de Conectividad Marítima 2019

Índice de Conectividad Marítima 2019			
América Latina y el Caribe			
Rank Regional	País	Puntuación	Rank Mundial
1	Panamá	48.94	30
2	México	45.49	33
3	Colombia	45.41	34
4	Perú	38.91	38
5	República Dominicana	38.78	39
6	Chile	35.68	44
7	Brasil	34.16	48
8	Jamaica	33.19	51
9	Ecuador	33.1	52
10	Argentina	31.48	54
11	Bahamas	31.36	56

12	Uruguay	28.86	59
13	Guatemala	25.09	66
14	Costa Rica	18.49	74
15	Trinidad y Tobago	15.43	81
16	Honduras	13.38	86
17	Venezuela	13.07	88
18	Belice	11.49	94
19	Haití	11.12	98
20	Cuba	9.61	104
21	Aruba	9.51	106
22	El Salvador	9.47	107
23	Guyana	9.23	109
24	Surinam	9.06	112
25	Nicaragua	7.82	122
26	Barbados	7.44	126
27	Santa Lucía	6.67	135
28	San Cristobal y Nieves	6.64	136
29	Dominica	6.21	139
30	Granada	6.08	140
31	Islas Vírgenes Británicas	5.5	142
32	Antigua y Barbuda	5.32	143
33	Islas Turcas y Caicos	1.17	168
34	Paraguay	1.14	169

Fuente: Elaboración propia con datos de UNCTAD, 2019.

El gobierno dominicano ha ejecutado una serie de medidas instituidas por el Consejo Nacional de Competitividad, con el propósito de mejorar el desarrollo económico del país, sus niveles de competitividad y facilitar a empresas exportadoras el acceso a mercados binacionales. (Observatorio Nacional de Logística y Transporte de Carga, 2019)

Según el informe del (Plan Nacional de Logística de Carga 2020-2032), elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el país ha realizado diversos esfuerzos en materia de infraestructura, modernización de los servicios de transporte y en la facilitación del comercio.

Para las mejoras de infraestructura ha inyectado recursos importantes para el desarrollo, consolidación y mantenimiento de la red vial troncal. A su vez, se ha invertido en los puertos claves del país. También, se han establecido zonas de actividad logística, elevando con esto el nivel de eficiencia de los puertos y encaminando aún más a la República Dominicana como punto de transbordo en la región del Caribe.

CAPÍTULO V

RELACIONES COMERCIALES Y DIPLOMÁTICAS

ENTRE REPÚBLICA DOMINICANA Y CHINA

CAPÍTULO V. RELACIONES COMERCIALES Y DIPLOMÁTICAS ENTRE REPÚBLICA DOMINICANA Y CHINA

5.1. Antecedentes

Las relaciones de República Dominicana y la República Popular China se han observado desde la década de los 40s con los distintos esfuerzos de establecer y formalizar relaciones diplomáticas, a pesar de que ya existía un comercio bilateral entre estos países gracias a la pertenencia de ambos en la Organización Mundial del Comercio (OMC).

En el año 1940, se firmó un Tratado de Amistad Intervenido entre la República Dominicana y la entonces República de China. Seis años después, en el 1946, se ratificó y profundizó ese Tratado de Amistad y se nombraron funcionarios diplomáticos de alto rango en ambas capitales. Pero para el 1949 se dio por terminada la misión diplomática dominicana en China. Hay que puntualizar que en esta década República Dominicana estaba presentando la Dictadura de Rafael Leónidas Trujillo y las relaciones con otros países eran limitadas.

Es en la última década del siglo XX, 44 años más tarde, que se retoman los esfuerzos de formalización de relaciones entre estos dos países, y esto es porque el siglo XX, principalmente la década de los 90s, se caracterizó por la apertura de las economías al comercio exterior con la incorporación de Latinoamérica, Europa del Este y el oriente asiático, estas regiones buscaban una mayor interrelación entre lo que ocurre en los mercados internacionales y los países que la integran.

Esta década estuvo marcada por los siguientes acontecimientos, en el año 1993 con el propósito de fomentar las relaciones económicas y comerciales y los intercambios turísticos chino-dominicanos, se suscribió en la ciudad de Nueva York un acuerdo para la apertura de oficinas comerciales permanentes en ambas naciones.

En el año 1997 entre ambas cancillerías se suscribió un Memorándum para reglamentar el funcionamiento de estas Oficinas Comerciales en sus respectivos territorios.

Por último, pero no menos importante en el año 2001, en Ginebra, Suiza, se firmó el Memorando de Entendimiento para la adjudicación de derechos iniciales de negociación principal para 97 Partidas Arancelarias de Exportación, entre los representantes de la República Popular China y el Grupo de los 5 conformado por Bolivia, Honduras, Nicaragua, Panamá y República Dominicana.

Lamentablemente, las relaciones entre República Dominicana y China se vieron afectadas por el reconocimiento por parte del país caribeño de Taiwán como un país soberano, y es que este último y China vienen disputándose la soberanía y el reconocimiento de una sola China desde hace varias décadas atrás, esta es sin duda la cuestión política más sensible entre la primera y los países de esta región asiática.

Es bueno destacar que las relaciones entre República Dominicana y Taiwán representaron un gran desarrollo para la economía de nuestro país. Por ejemplo, la zona franca de alta tecnología más importante, el Parque Cibernético de Santo Domingo, existe gracias a la ayuda de Taiwán ya que fue establecida con 50 millones de dólares provenientes del Gobierno taiwanés en concepto de ayuda para la construcción de su infraestructura. (Diario Libre , 2006)

Según un artículo noticioso entre el año 2015-2018 Taiwán también realizó importantes donaciones al país en diversas áreas. Las más recientes en esos años fueron cerca de 100 ambulancias, alrededor de mil motocicletas y cámaras de seguridad, para fortalecer el 911, sistema de emergencia en el cual participaron para su creación, así como una inversión de US\$222,886 para la habilitación de la industria del bambú en República Dominicana y US\$440,000 para el fortalecimiento de las Pequeñas y Medianas Empresas (Pymes). (Juan Salazar , 2018)

Además, J.Z. Tang, el embajador de Taiwán, en 2016 donó a la República Dominicana 100 mil dólares para la mitigación de los daños y desastres provocados por las lluvias y tormentas. Así mismo el aporte al país con becas, centros de capacitaciones técnicas y ayudas. (II, 2016)

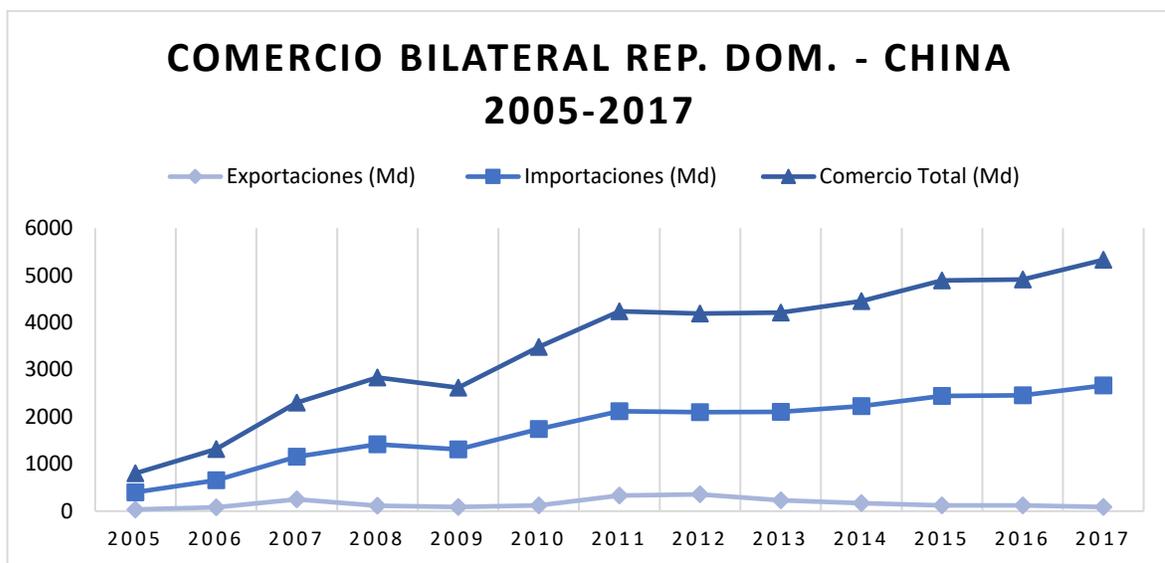
Pero, aunque las relaciones comerciales con China no estaban bien definidas, por lo menos no al nivel que están hoy, debido a las relaciones mantenidas con Taiwán, sí existía un comercio bilateral compuesto de importaciones y exportaciones.

La siguiente gráfica refleja el nivel de comercio bilateral con China entre los años 2005-2017 cuando todavía se mantenía una relación formal con Taiwán.

Gráfico 5.1 Comercio Bilateral entre República Dominicana y la República Popular China

Periodo 2005-2017

(Valores en millones de US\$)



Md: Millones de dólares

Fuente: Elaboración propia según datos de Banco Mundial y Trade Map.

Si se observa el gráfico 5.1, el año 2011 presenta un repunte en las importaciones y exportaciones entre ambas naciones, aunque luego el grado de exportaciones desde República Dominicana hacia el país asiático disminuye, el nivel de importaciones desde China hacia el país caribeño se mantiene constante. Esto refleja que nuestra relación con China se ha mantenido en déficit comercial, aun así, el comercio total que observamos además de que siempre ha estado en aumento, representa un antecedente positivo del establecimiento de relaciones comerciales formales con ese país.

Es en el año 2018, después de una relación comercial y diplomática fructífera que el país decide romper las relaciones con Taiwán y establecer a continuación las relaciones con China con el reconocimiento de “una sola China” y el cierre inmediato de todos los proyectos de cooperación y ayuda por parte del gobierno taiwanés. Cabe destacar que los beneficios de la formalización de estas relaciones no se dejaron esperar.

Dicho rompimiento dio origen a la relación dominico-china el 1 de mayo de 2018. En este sentido, las relaciones diplomáticas se fueron desarrollando de la siguiente manera:

- El 21 de mayo de 2018 se instala de forma oficial la embajada de la República Popular China en República Dominicana.
- El 24 de agosto de este mismo año, el presidente recibe las cartas de credenciales del designado embajador de China, Zhang Run.
- Ya para el 2 de noviembre el presidente Danilo Medina se reúne en China con el presidente de China, Xi Jinping, durante una visita oficial que realiza a esa nación. En este encuentro, los dos mandatarios fueron testigos honoríficos de la firma de acuerdos o memorándum de entendimiento.

- El 3 de diciembre las autoridades dominicanas y una delegación empresarial de China firman 14 proyectos de compra por más de US\$90 millones. Además, las partes firmaron el primer convenio comercial para reforzar las negociaciones entre ambos países.

Cabe destacar, que la embajada de la República Dominicana en Pekín es la única representación de la República Dominicana en China. La misma se estableció en 2018.

5.2. Situación Actual

China es una potencia económica mundial y la República Dominicana es su principal socio comercial en la región del Caribe, debido a las diferencias de nivel de desarrollo comercial y económico, la relación de ambas naciones se caracteriza por ciertos criterios, pero esto no quiere decir que la misma no sea provechosa.

- ✓ La relación comercial chino-dominicana está en un nivel de mucho a poco y esto es debido a que el valor de las importaciones dominicanas de mercancías procedentes de China es más grande que el volumen de exportación, lo que se traduce a un déficit en la balanza comercial con esta nación.

- ✓ Existe una alta diversificación de las exportaciones chinas a República Dominicana.
- ✓ Existe poca diversificación de las exportaciones dominicanas hacia China.
- ✓ Existe una alta disparidad en grado de transformación, la mayoría de productos exportados de República Dominicana a China son materias primas mientras que los importados al país desde China son productos industrializados.

Sin embargo, actualmente, en el año 2020 y luego de dos años de establecidas formalmente las relaciones entre el país y la República Popular China se ha percibido un aumento considerable de las relaciones comerciales de ambos países.

Para mayo del 2020 las estadísticas del Ministerio de Relaciones Exteriores de República Dominicana reflejaron que el volumen comercial entre China y el país alcanzó un aumento del 41 % en comparación con el período de mayo de 2016 a marzo de 2018. (Diario Libre, 2020)

Del mismo modo, según una entrevista realizada al Canciller Dominicano, Miguel Vargas, el mismo afirmó que la relación entre estos países ha representado para el país en estos dos años, un aumento considerable de los turistas, en el año 2019 la cantidad de turistas chinos que visitaron el país superó por primera vez la cifra de 10,000, un aumento de 74.8 %, convirtiéndose en el mayor mercado asiático de

visitantes; la entrada de un número considerable de empresas chinas en el mercado dominicano, lo que representa un aumento de la Inversión Extranjera Directa (IED) en el país; y un aumento en apoyo y cooperación por medio del otorgamiento de becas y capacitación a dominicanos así como ayudas en prevención de desastres y emergencias.

Según actividades más recientes, el pasado jueves 1 de octubre del año 2020, ocurrió la inauguración de la nueva sede de la Embajada de la República Popular China en la República Dominicana, a esta inauguración asistieron los expresidentes dominicanos, Hipólito Mejía y Leonel Fernández, así como también el embajador chino, Zhang Run, y otras personalidades de importancia de ambos países. (Ramon Rodriguez , 2020)

En esta actividad se dejó en claro que las relaciones establecidas entre ambas naciones han dejado resultados positivos en las distintas áreas en que se ha centrado la colaboración mutua y ha contado con amplio respaldo popular y que esas nuevas instalaciones fueron creadas con el objetivo de brindar con mayor comodidad y facilidad los servicios que ofrece, y de esta forma elevar las relaciones entre ambos.

5.3. Principales Importaciones y Exportaciones

La República Popular China representa un socio comercial de gran importancia para la República Dominicana, es nuestro octavo receptor de exportaciones y nuestro segundo socio importador luego de Estados Unidos.

Para el año 2019, un año después de haber establecido relaciones diplomáticas, Zhang Run el embajador de China en República Dominicana, informó que las exportaciones dominicanas a China aumentaron un 284.6% frente a años anteriores, con un monto de US\$270 millones. Además, dijo que las importaciones chinas hacia la nación caribeña que se registraron, en ese mismo periodo, fueron cercanas a US\$1,900 millones, lo que representó un crecimiento de 24.7%. (Jhenery Ramírez, 2019)

Se puede considerar que estas son cifras alentadoras que auguran una buena relación comercial en el futuro entre ambos países, principalmente las cifras de exportación, si se logra un balance entre importaciones y exportaciones, que según se observa tuvieron un crecimiento increíble a solo un año de establecer relaciones formales, el país podrá disminuir el déficit comercial con la nación asiática y se logrará obtener mejores ganancias por concepto comercial.

5.3.1 Importaciones

Las principales importaciones de República Dominicana desde el país asiático la representan los productos electrónicos y maquinarias, plásticos y comestibles. En el periodo 2012-2016 las importaciones ascendieron en un total de US\$6,473.43 millones y las principales cinco partidas de ese periodo se representan a continuación.

Tabla 5.1 Principales Productos Importados desde China

Periodo 2012-2016

(Valores en miles de US\$)

Importaciones Dominicanas provenientes de la República Popular China						
Código del Producto	Descripción del Producto	Valor en (Miles de dólares US\$)				
		2012	2013	2014	2015	2016
8517.12	Teléfonos Celulares "Teléfonos Móviles" Radiotelefonía	114,473	172,641	145,823	143,316	136,033
8711.2	Motocicletas, inc. Los ciclomotores, con motor de embolo "pistón" alternativo de cilindrada > 50 cm e <= 250 cm	33,655	31,179	46,819	48,574	47,268

6403.19	Calzado de deporte con suela de caucho, plástico, cuero natural o regenerado y parte superior de cuero natural	43,665	50,613	52,914	46,472	47,198
8517.62	Máquinas para la recepción, conversación y transmisión o regeneradoras de voz, imágenes, incl. aparatos de routing	25,352	28,783	28,936	48,859	46,193
8471.3	Máquinas automáticas para tratamiento o procesamiento de datos, digitales y portátiles	39,500	44,957	55,512	41,010	40,547

Fuente: *Elaboración propia con datos de (MICM Y DICOEX, 2018).*

Así mismo el valor de las importaciones desde China en el periodo 2013-2017 incrementaron en más de mil millones de dólares desde US\$1,730.11 millones correspondiente al año 2013, a US\$2,378.95 correspondiente al año 2017, representando así un incremento del 37.5%.

**Tabla 5.2 Importaciones Dominicanas provenientes de la República Popular
China**

Periodo 2013-2017

(Valores en millones de US\$)

Importaciones Dominicanas provenientes de la República Popular China				
2013	2014	2015	2016	2017
1,730,110	1,937,430	2,206,130	2,217,080	2,378,950

Fuente: Elaboración propia con datos de (MICM Y DICOEX, 2018)

Con las tablas 5.3 y 5.6, a continuación, se presenta un análisis horizontal o comparativo de los principales cuatro intercambios comerciales entre Rep. Dominicana y China, el cual permite identificar y determinar los cambios o las variaciones que han tenido las relaciones entre dichos países al año 2019 en comparación con el 2018.

Tabla 5.3 Análisis comparativo de importaciones

Período 2018-2019

(Valores en miles de US\$)

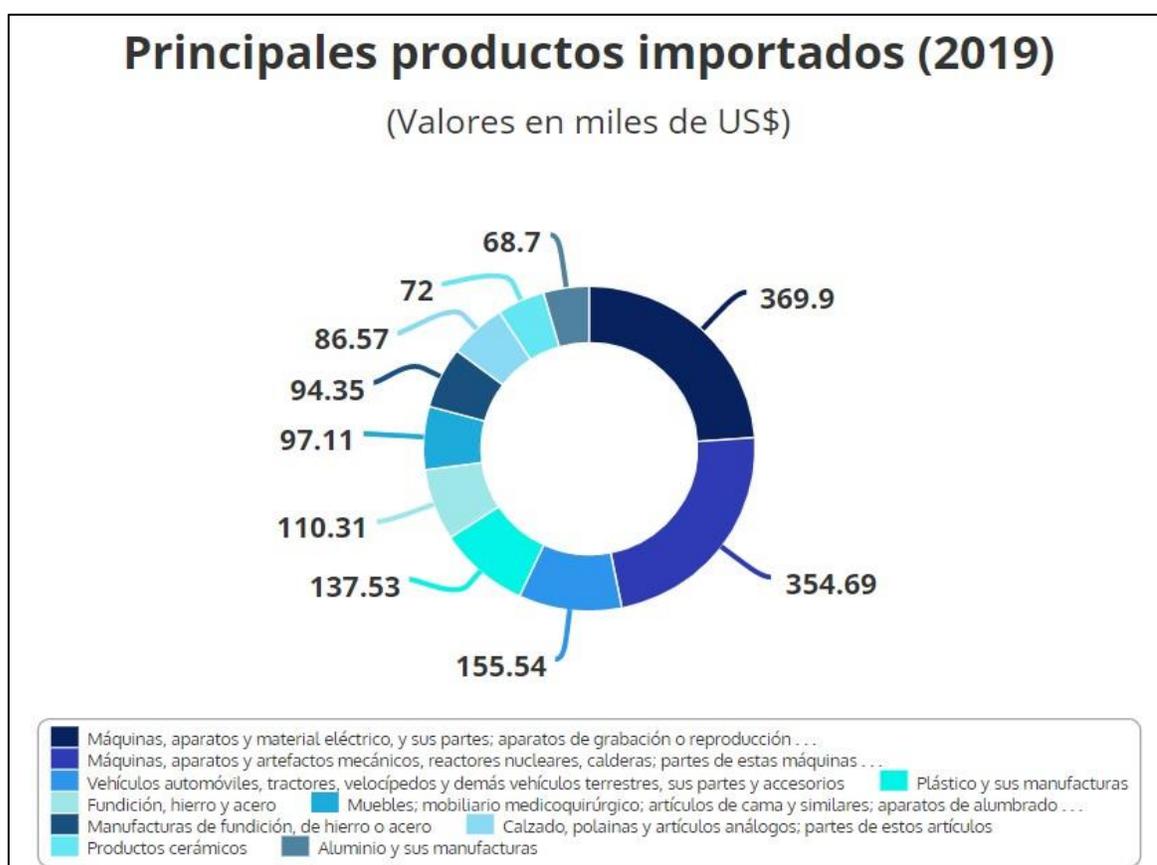
Código	Producto por capítulo	Importaciones		Variaciones	
		2018	2019	Absoluta	Relativa %
85	Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción...	668.11	369.90	-298.21	-44.63
84	Máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas; partes de estas máquinas . . .	527.69	354.69	-173.00	-32.78
87	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios	156.77	155.54	-1.23	-0.78
39	Plástico y sus manufacturas	175.18	28.22	-146.96	-83.89
	TOTAL	3,545.75	2,927.35	-618.40	-17.44

Fuente: Elaboración propia con datos de Trade Map.

Como se puede observar, según la tabla 5.3 las importaciones del periodo 2018-2019, hubo una disminución total de US\$618.40 millones en los cuatro principales productos presentados. Las máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción, indicaron la mayor variación relativa negativa de 44.63%. Estas disminuciones pudieron deberse a la guerra comercial entre China y Estados Unidos.

Del mismo modo, según el gráfico 5.2 presentado a continuación, los principales diez productos de importación realizados desde China para el año 2019, destacan las máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción, sumó un total de USD\$369.9 millones de dólares (2019) y a este le sigue las máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, reactores nucleares, calderas; partes de estas máquinas, representando un total de USD\$354.69 millones.

Gráfico 5.2 Principales productos importados desde China



Fuente: Elaboración propia con datos de Trade Map.

5.3.2 Exportaciones

Las principales exportaciones de República Dominicana hacia el país asiático la representan los bienes minerales, metálicos e instrumentos médicos. Las principales cinco partidas en el periodo 2012-2016 se representan a continuación.

Tabla 5.4 Principales Productos Exportados desde China

Periodo 2012-2016

(Valores en miles de US\$)

Exportaciones Dominicanas hacia la República Popular China						
Código del Producto	Descripción del Producto	Valor en (Miles de dólares US\$)				
		2012	2013	2014	2015	2016
2603.00	Minerales de cobre y sus concentrados	99,510	74,007	60,293	31,118	49,987
7202.6	Ferroníquel	176,527	57,848	0	0	16,841
9018.10	Instrumentos y aparatos de medicina, cirugía o veterinaria	8,065	17,271	10,387	10,430	11,963
4707.10	Papel cartón para reciclar "desperdicios y desechos" de papel cartón Kraft crudo o de papel o cartón ondulado	6,411	5,737	6,057	5,628	5,240
7404.00	Desperdicios y desechos de cobre	31,721	40,339	34,895	16,094	4,154

Fuente: Elaboración propia según datos de (MICM Y DICOEX, 2018)

Así mismo el valor de las exportaciones hacia China en el periodo 2013-2017 presentó una decaída considerable. En el año 2013 el país exportó aproximadamente US\$216 millones mientras que en el año 2017 el país exportó aproximadamente US\$85.72, esto implica una reducción de un 60.32%.

Tabla 5.5 Exportaciones Dominicanas hacia la República Popular China

Periodo 2013-2017

(Valores en miles de US\$)

Exportaciones Dominicanas hacia la República Popular China				
2013	2014	2015	2016	2017
216,020	154,510	100,210	108,100	85,720

Fuente: Elaboración propia según datos de (MICM Y DICOEX, 2018)

Aunque las cifras señaladas en ambos renglones, importaciones y exportaciones, en el periodo presentado (2013-2017) no están tan desarrolladas en conceptos de buen nivel de comercio, ya en el periodo 2018-2020 luego de que se formalizaran las relaciones diplomáticas entre ambos países el comercio bilateral experimentó un boom, principalmente las exportaciones dominicanas que a entradas del 2019 igualaron el volumen total de los doce meses de 2018, lo que se traduce en 180 millones de dólares según informaciones ofrecidas por Zhang Run, embajador chino en República Dominicana.

Como se puede apreciar en la siguiente tabla de análisis de las exportaciones, todos los productos por capítulo presentados, tuvieron un aumento. En especial la fundición, hierro y acero, el cual tuvo un incremento absoluto de US\$165.40 millones.

Tabla 5.6 Análisis comparativo de exportaciones

Período 2018-2019

(Valores en miles de US\$)

Código	Producto por capítulo	Exportaciones		Variaciones	
		2018	2019	Absoluta	Relativa %
72	Fundición, hierro y acero	57.51	222.91	165.40	287.60
26	Minerales metalíferos, escorias y cenizas	42.98	129.86	86.88	202.14
90	Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión; . . .	12.19	42.18	29.99	246.02
30	Productos farmacéuticos	1.15	28.22	27.07	2353.91
	TOTAL	2,131.83	2,442.17	310.34	14.56

Fuente: Elaboración propia con datos de Trade Map.

Dentro del gráfico 5.3 se destacan los principales diez productos exportados hacia China en el año 2019, donde la exportación de fundición, hierro y acero totalizó USD\$222.91 millones y a este le siguieron los minerales metalíferos, escorias y cenizas con una suma total de USD\$129.86 millones.

Gráfico 5.3 Principales productos exportados hacia China



Fuente: Elaboración propia con datos de Trade Map.

El embajador afirmó que el volumen total del comercio entre las dos naciones experimentó un crecimiento interanual de 35.4% durante el mismo período, superando el ritmo anterior de 22%.

5.4 Balanza Comercial de República Dominicana con la República Popular China

La Balanza Comercial de un país representa su registro de importaciones y exportaciones en un periodo determinado, la balanza entre estos dos países se mide restando las importaciones a las exportaciones del país de origen, en este caso, la República Dominicana.

China es el segundo socio comercial del país y la segunda economía más grande del mundo, pero como se mencionó anteriormente, las relaciones comerciales y la balanza se ha visto marcada por un déficit creciente y sostenido debido a que las importaciones son mayores que las exportaciones realizadas y aunque, luego del establecimiento de relaciones diplomáticas las exportaciones han aumentado, el déficit sigue presente.

Antes de la formalización de relaciones, entre los años 2013 – 2017, el comercio total entre ambos países rondaba la cifra 11.2 millones de dólares, de este total el

94% representó las importaciones y el otro 6% pertenece a las exportaciones, ahí se evidencia el déficit. (MICM, 2018)

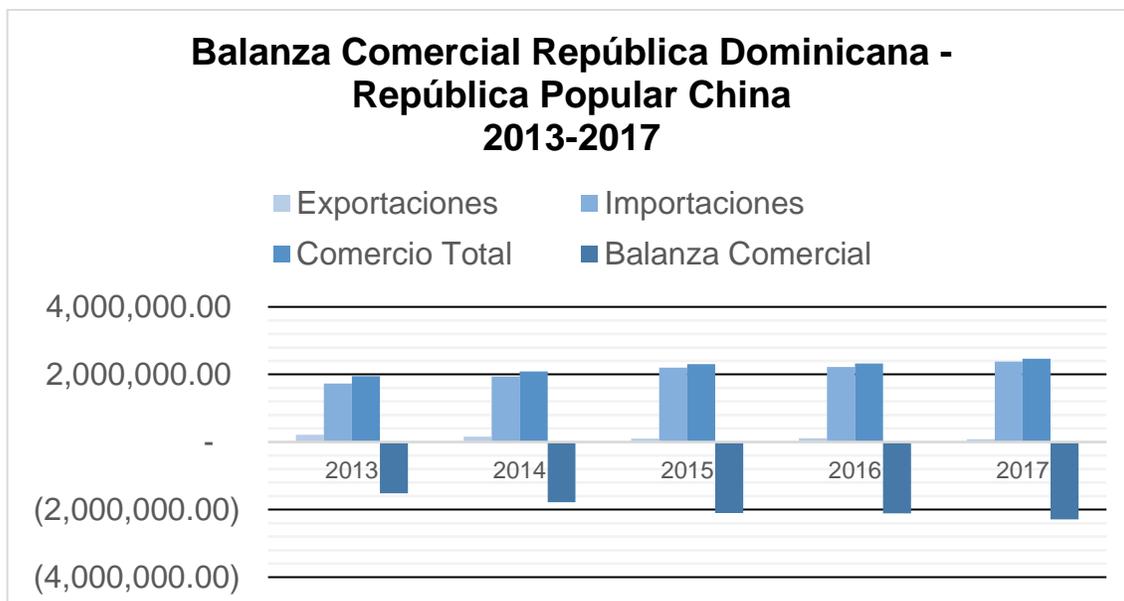
Tabla 5.7 Balanza comercial República Dominicana-República Popular China

Balanza Comercial República Dominicana-República Popular China 2013-2017					
	2013	2014	2015	2016	2017
Exportaciones	216,020.00	154,510.00	100,210.00	108,100.00	85,720.00
Importaciones	1,730,110.00	1,937,430.00	2,206,130.00	2,217,080.00	2,378,950.00
Comercio Total	1,946,130.00	2,091,940.00	2,306,340.00	2,325,180.00	2,464,670.00
Balanza Comercial	(1,514,090.00)	(1,782,920.00)	(2,105,920.00)	(2,108,980.00)	(2,293,230.00)

Valores en miles de USD.

Fuente: *Elaboración propia con datos del MICM, DICOEX y DGA.*

Gráfico 5.4 Balanza Comercial República Dominicana- República Popular China 2013-2017



Fuente: Elaboración propia con datos del MICM, DICOEX y DGA.

Para 2018, el año en que se establecieron relaciones diplomáticas, según Briunny Garabito, embajador de República Dominicana en China, las exportaciones dirigidas al gigante asiático fueron de 83 millones de dólares. Pero que a un año después, para finales del 2019, las exportaciones se duplicaron y alcanzaron los 200 millones de dólares. (Marisol Aquino , 2019)

De la misma manera, el ministro de la presidencia, José Ramón Peralta, durante la revisión de avances de los acuerdos entre el presidente Danilo Medina y el viceministro de la República Popular China, Hu Chunhua indicó que para el 2019 la

balanza comercial entre República Dominicana y China superaba los 2,500 millones de dólares, pero que solo más de 150 millones de dólares correspondían a la exportación, mientras que el restante correspondía a importaciones, por lo cual se necesita realizar todos los esfuerzos para equilibrar los montos mediante mayores exportaciones dominicanas y balancear el déficit. (Noticias SIN, 2019)

Con estas estadísticas se refleja que mientras más formal es la relación con el país y más acuerdos se establezcan mucho mejor será la relación comercial y el flujo de mercancía entre ambos, la entrada del país a la Ruta representaría una decisión estratégica para lograr un producto terminado más competitivo y penetrable al mercado asiático, a raíz de un precio más económico debido al objetivo de la iniciativa de abaratar los costos logísticos, a la vez que se mantiene la misma calidad. Gracias a esto el flujo comercial de bienes y servicios aumentaría considerablemente, lo que se traduce para la nación como un aumento de las negociaciones y exportaciones entre ambos países y en adición, la entrada a nuevos mercados pertenecientes a la ruta y a otros países asiáticos.

5.5. Inversión Extranjera China en República Dominicana

Si bien es cierto que la Comunidad China establecida en República Dominicana ha dominado en algunos sectores productivos y económicos como es la industria del plástico y el sector de restaurantes, la Inversión Extranjera en sí en el país por parte

de la nación asiática o con capital de esta nación se ha visto sosegada después de dos años de que se establecieran las relaciones formales.

Hasta ahora, solo hay conocimiento de una Inversión Extranjera Directa, DJM Footwear, la primera empresa proveniente de la República Popular China, de capital chino, establecida en República Dominicana desde firmadas las relaciones diplomáticas y de cooperación en el año 2018.

La empresa es una subsidiaria de Ningshing Holdings y fue inaugurada por el presidente Danilo Medina en compañía de Wu Yigang, presidente de Ningshing Holdings en China, el 18 de octubre de 2018 en el Parque Industrial Tamboril, en Santiago de los Caballeros.

Esta se dedica a la producción de zapatos de goma para las mayores marcas en el mundo, de acuerdo al presidente de la empresa el señor Wu, han colocado esta base de producción en el país porque esto facilitará a la empresa llegar al inmenso mercado de las Américas, un motivo que refleja el interés de China en ver al país como un Centro Logístico de Distribución.

Aunque esta sea la primera y hasta ahora única empresa de capital chino en el país, esto no será así por mucho tiempo ya que varias empresas chinas han puesto

interés en establecerse en suelo dominicano debido no solo a que como socio comercial somos el principal en el caribe, sino que también, según estos, la posición estratégica del país les permitirá llegar a otros países con los que mantienen relaciones y acuerdos comerciales. Esta es la posición que plantean los chinos en las distintas actividades y ferias comerciales realizadas entre ambos países.

Por ejemplo, en la Feria Internacional de Negocios Internacionales realizada por la Universidad Iberoamericana (UNIBE) en el 2019, las autoridades chinas y dominicanas plantearon su posición de que en miras de mejores relaciones comerciales futuras se comprometían a dirigir a las compañías chinas para ejecutar inversiones de manera organizada. De esta manera, China realizará los trabajos de promoción del entorno de inversiones, proyectos, marco jurídico e información de mercado de la República Dominicana, con el objetivo de ayudar a más empresas chinas a conocer, llegar y radicarse en R.D. del mismo modo que se promueve la cooperación turística entre los dos países, ya que China es un importante país emisor de turistas en el mundo. (Zhang Run, 2019)

Además, los empresarios chinos han mostrado interés en invertir en zonas francas en República Dominicana, y para contribuir con hacer esto posible, el Consejo Nacional de Zonas Francas de Exportación ha seleccionado los sectores en que República Dominicana puedan explorar mejores oportunidades de negocios con el

país asiático. Estos son los sectores de dispositivos médicos, textiles, auto park y tabaco.

Con la inversión en Zonas Francas el país pasaría a jugar un rol importante para darle un giro a los volúmenes de exportación y convertirse en receptor de materia prima para la elaboración de productos chinos de exportación.

Al mismo tiempo que con la inclusión en la Nueva Ruta de la Seda, además de que se apoyaría a la inversión en este sector, también funcionaría como apoyo al desarrollo del Hub Logístico o Centro de Distribución Logístico del caribe, lo que permitiría que estos productos chinos para la exportación elaborados en las zonas francas establecidas en el país, puedan además de producirse, almacenarse y redistribuirse a otros países del caribe y de América con los que el país asiático mantiene relaciones.

CAPÍTULO VI

OPORTUNIDADES DE NEGOCIOS EN EL SECTOR

LOGÍSTICO MEDIANTE LA INCLUSIÓN DE

REPÚBLICA DOMINICANA A LA NUEVA RUTA DE

LA SEDA

CAPÍTULO VI. OPORTUNIDADES DE NEGOCIOS EN EL SECTOR LOGÍSTICO MEDIANTE LA INCLUSIÓN DE REPÚBLICA DOMINICANA A LA NUEVA RUTA DE LA SEDA

6.1 Comparativa de oportunidades de negocios en el sector logístico que representa la Nueva Ruta para República Dominicana y los países de la región

De acuerdo con Xi Jinping quien es presidente de la República Popular China, la Nueva Ruta de la Seda quiere crear un crecimiento con la más alta calidad para todos los países involucrados, este también agregó que quiere “Formar una infraestructura de alto valor, sostenible, resistente al riesgo, a un precio razonable e inclusiva que ayudará a los países a utilizar plenamente sus recursos”. El dirigente chino anticipó que pretende disminuir las tasas y eliminar barreras arancelarias, de igual forma China estará dispuesta a consumir mayores bienes y servicios al igual que productos agrícolas provenientes de sus socios comerciales, para de esta manera tener un mejor equilibrio en la balanza comercial.

Todavía no se conoce concretamente las cifras que podrían ingresar a las zonas de América Latina y el Caribe. Algunos consideran el monto mencionado por Xi Jinping quien dijo que durante el 2015 y 2019 invertiría US\$250,000 millones en inversión directa y unos de US\$500,000 millones en comercio.

Lo que China si ha dado a notar es la intención de invertir en esta zona. De acuerdo con Beethoven Herrera, presidente de la Academia Colombiana de Economía, China otorgo un crédito a Brasil, Ecuador y Venezuela para proyectos relacionados al sector energético y de infraestructuras por un valor de US\$45.800 millones. (Pérez, 2019)

Algunos de los países latinoamericanos que ya forman parte de la Nueva Ruta de la Seda son: Uruguay, Venezuela, Ecuador, Panamá, Bolivia y Chile. Sebastián Piñera, quien es presidente de Chile dio a conocer los “frutos muy fecundos” que ya ha logrado el plan. Piñera establece que China ha hecho un esfuerzo para fomentar un ambiente de entendimiento mutuo y colaboración entre ambas naciones. (Barberena, 2019)

Con relación a estos países que ya han dicho presente a formar parte de este nuevo proyecto. República Dominicana tiene un parámetro de comparación para poder evaluar y tener de referencia, ante las posibles oportunidades de negocios que

presente formar parte de acuerdo. Haciendo la salvedad de que, aunque ya existan parámetros de comparación con países europeos, asiáticos o pertenecientes al continente africano, estos no guardan la misma cantidad de similitudes con los países que forman parte de la región de América Latina y el Caribe.

Dentro de algunos resultados que ya ha tenido la Nueva Ruta en países de la región, está el caso de Ecuador, con la reconstrucción del aeropuerto internacional "Eloy Alfaro", luego de que este se haya visto afectado con un terrible terremoto de intensidad 7,8 en abril del 2016, estas reconstrucciones están siendo hechas con capital chino. Ecuador también recibió un préstamo por la suma de US\$20,7 millones de un banco chino, además de un aporte por parte del estado ecuatoriano por US\$4,5 millones, según la agencia china Xinhua. Cabe resaltar que un consorcio proveniente de china actualmente está construyendo dos puentes ubicados en Canuto y Pimpiguasí, (BBC News Mundo, 2019)

El mandatario chino, Xi Jinping, reconoce la importancia de una buena infraestructura vial y ferroviaria, y esto se hace evidente en los proyectos antes mencionados concernientes a Ecuador Y Panamá. Este tipo de infraestructura fortalece los planes de una ruta comercial fuerte y con miras a un futuro próspero.

República Dominicana sin duda alguna ha tenido grandes avances en los últimos años en el sector infraestructura, sin embargo, todavía tiene grandes oportunidades

que pudieran ser cubiertas por parte del gobierno chino a través de la inclusión del país en la Nueva Ruta Comercial de la Seda. Las mediciones globales hacen evidente la necesidad que tiene el país de mejorar su interconectividad a través de la infraestructura, mayormente en zonas rurales. De acuerdo con el índice de Competitividad del Foro Económico Mundial, República Dominicana se encuentra en la posición número 77 de 140 países que fueron evaluados en el rubro de infraestructura.

En este mismo orden, de acuerdo con un informe realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BDI), en el país existen grandes retos relacionados al transporte y la logística, particularmente a lo que se refiere a infraestructura comercial.

Este informe también indica que los servicios de transporte y logísticos presentan costes elevados debido a la monopolización de los precios en el transporte vial por parte de sindicatos que tienen controla alrededor del 80% del total. (Acosta, 2020)

Con relación a los datos antes presentados, concerniente a las debilidades de la infraestructura terrestre en República Dominicana, estas se pudieran suplir, a través de las grandes inversiones que China tienen planeada para esta región. Aunque se desconoce exactamente la cantidad de dinero que la potencia asiática quiere invertir, algo es claro, y es su intención de fortalecer la interconectividad en la zona

para asegurarse que el proceso de transportar mercaderías a América Latina y el Caribe sea lo más rápido y menos costoso posible.

Otra de las oportunidades que se pueden presentar a República Dominicana podría ser, el uso estratégico de su posición céntrica en el Caribe, para ser usada como centro de distribución, en esta zona. Esta ventaja competitiva ha sido anhelada por diferentes países a través de los años. En este nuevo acuerdo de cooperación de la Ruta que ha sido firmado con China en el 2018, la República Dominicana pudiera aventajarse con relación a los demás países, ya que goza de esta cualidad que la hace naturalmente, más competitiva.

En cuanto a los costos relacionados con procesos logísticos, transporte y distribución, cada país integrante sin duda alguna tendría una reducción considerable en este aspecto. China es el país número uno en exportación en todo el mundo y esto se traduce en cantidades masivas de mercaderías siendo importadas por los países de la región. Sin embargo, hay que tener en consideración el mantener una balanza comercial lo más equilibrada posible para de esta manera también proteger nuestro producto local.

Según la entrevista realizada al Lic. Manuel Adames con relación a las oportunidades que presenta la iniciativa para el país, el mismo expresó: *“Los megaproyectos chinos ofrecen oportunidades de ganar-ganar, para el país*

representa importantes avances en termino de capacidad y oferta de condiciones favorables al sistema logístico de República Dominicana. He de esperarse que los políticos reconsideren la importancia que tiene, atendiendo a que deja claro las oportunidades: incremento de empleo, aumento de la recaudación de impuestos, aumento de la capacidad de repuesta al objetivo de centro logístico internacional del caribe, inversión directa en país para aprovechar incentivos, reducción de coste operativos de empresas en las cuestiones logísticas, entre otros beneficios”.
(Adames, 2020)

6.2 Matriz DAFO

En la tabla 6.1, se muestra un Análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) donde se presenta los elementos internos y externos que tienen lugar en el sector logístico de la República Dominicana con enfoque a ser miembro de la Nueva Ruta de la Seda. A partir de este, se desglosarán las oportunidades de negocios identificadas.

Tabla 6.1 Análisis DAFO del sector logístico de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda

ANÁLISIS DAFO	
DEBILIDADES	AMENAZAS
Altos costos logísticos.	Riesgos financieros.
Falta de modernización y calidad en las infraestructuras logísticas.	Riesgos geopolíticos.
Carencia de infraestructuras ferroviarias.	Falta de transparencia.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Posición geográfica estratégica.	Posicionamiento de Rep. Dominicana como hub y centro regional de distribución.
Alta conectividad marítima, aérea y vial.	Establecimiento de relaciones comerciales con los miembros de la Nueva Ruta de la Seda.
Regímenes preferenciales con Estados Unidos y Europa.	Incremento de los flujos comerciales internacionales e intrarregionales.
Rep. Dominicana posee con una eficiente plataforma informática y comunicacional.	Aumento de los flujos de inversión extranjera al sector logístico.
El sector logístico cuenta con instituciones, certificaciones y leyes que aseguran que los procedimientos sean ágiles y seguros.	
Marco Jurídico.	

Recursos humanos capacitados.	
-------------------------------	--

Fuente: Elaboración propia, 2020.

6.2.1 Posicionamiento de República Dominicana como hub y centro regional de distribución

República Dominicana cuenta con todas las posibilidades y la mayoría de requisitos para convertirse en un hub logístico en la región caribeña y toda Latinoamérica, es decir, en el lugar donde se reúnen las cargas de mercancías con la finalidad de ser redistribuidas. En este orden, según la entrevista realizada al Lic, Manuel Mercedes, experto en gestiones aduanales, expresó: *“A mi entender esta ruta supondrá un sin número de beneficios para los países de Centroamérica y el Caribe en referencia principalmente a los temas de Hub y Centros Logísticos”* (Mercedes, 2020).

Su posición, rodeada aguas del Mar Caribe y el Océano Atlántico, situada en uno de los puntos céntricos más estratégicos del Continente Americano, Europa, Asia y más cercano a los países del Caribe, lo convierten en el país con mayor atractivo para la comercialización y distribución de mercancías de la región, por lo cual el país sería una pieza clave para las empresas chinas que buscan establecer sus empresas en lugares más cercanos a sus consumidores y que la puedan otorgar una ventaja competitiva.

Al mismo tiempo, la conectividad marítima que mide el nivel de acceso que tiene el país a las redes de transporte globales, tomando en cuenta las conexiones marítimas del mismo, a nivel regional está en una excelente situación. Según el índice del 2019 realizado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) el país se posiciona en el puesto 5 a nivel regional y en el puesto 39 a nivel global de un total de 171 países evaluados en el ranking.

Según este índice, el país ha evidenciado un crecimiento constante y mantenido debido a la ampliación de los servicios de los puertos, la capacidad de carga total en transporte de los contenedores en los mismos, la cantidad de rutas disponibles y la expansión de la demanda de distintos productos en esas rutas.

Así mismo, los aviones y las aeronaves de carga y pasajeros son un instrumento clave del comercio y la logística internacional, sobre todo para esos productos de alto valor agregado, que necesitan ser entregados en el menor tiempo posible, debido a su carácter perecedero.

Nuestro país cuenta con alta disponibilidad de conectividad aérea y de espacios de carga, ya que al igual que la conectividad marítima, nuestra posición geográfica en el centro del caribe ofrece una ventaja competitiva en la región para el tránsito internacional, la consolidación y desconsolidación de la carga aérea aprovechado

los destinos continentales que tocan las aeronaves que salen y entran a nuestros aeropuertos internacionales.

De acuerdo a los índices mencionados anteriormente, el país se afianza y da evidencias de querer explotar su ventajosa posición geográfica en el continente, sacando provecho su infraestructura portuaria, aeroportuaria e interconexión electrónica o acceso a internet, condiciones que sientan base para ser un HUB y Centro Logístico regional, siendo un intermediario marítimo y aéreo que facilita el flujo de mercancías e insumos que requieren las empresas y al mismo tiempo dinamizando así el comercio entre las naciones.

Estos resultados han sido respuesta a los objetivos de mejora en estos sectores y la acción del gobierno que ha sido constante y es que el presidente Danilo Medina tomó importantes decisiones que impulsaron la competitividad del país, así como también facilitaron el acceso de las empresas que exportan a través de los mercados binacionales.

Por ejemplo, la promulgación del Decreto 262-15, el cual crea el marco legal que regula el funcionamiento de los centros logísticos y empresas operadoras logísticas en las terminales internacionales de carga o zonas primarias aduaneras que operan en el país.

Otra evidencia de la intención expresa del Estado Dominicano de sacar ventaja y aprovechar su potencial en materia logística es la reciente publicación del Decreto 387-18, que habilita el Puerto La Cana, como hub de distribución de combustibles, el cual tendrá la capacidad de operar buques de gran calado, para almacenamiento, distribución, exportación tránsito internacional, e importación de derivados del petróleo. (Rodríguez Apolinario, Embarcado, 2019)

Así también la creación del Comité Nacional de Facilitación de Comercio y Logística, mediante el decreto 431-17, que buscaría cumplir con los objetivos de:

- ✓ Convertir al país en un centro logístico regional, aprovechando sus ventajas de localización geográfica.
- ✓ Promover la actualización del marco jurídico necesario para lograr los objetivos del Comité Nacional de Facilitación del Comercio (CNFC) y el cumplimiento de los convenios internacionales relacionados al ámbito de este decreto.
- ✓ Incentivar la conformación de una eficiente red multimodal de transporte y servicios logísticos con cobertura en todo el país, que contribuya a elevar la competitividad de la economía y su integración con los mercados internacionales.
- ✓ Promover, impulsar y apoyar políticas y disposiciones en los aspectos del comercio internacional para que las entidades gubernamentales asuman

como objetivo y se comprometan a que la República Dominicana se constituya en marca-país como el “Hub Logístico del Caribe”.

(Decreto 431-17, 2017)

Por último, la República Dominicana cuenta con el Centro Logístico de Caucedo el cual fue construido con el propósito de hacer del país un Hub, en 2018 gracias a la puesta en marcha del decreto 262-15 se recibieron, según datos de la Dirección General de Aduanas (DGA), en concepto de operaciones de centros logísticos un aproximado de RD\$1,112 millones en recaudaciones. En general, las recaudaciones por concepto de centros logísticos de la DGA en el primer trimestre del 2018 ascendieron a aproximadamente DOP\$1,607 millones lo que representó una mejora en casi el 86% con relación al 2017. (Rodríguez Apolinario, Embarcado, 2019)

6.2.2 Establecimiento de relaciones comerciales con los miembros de la Nueva Ruta de la Seda

El flujo comercial entre China y Latinoamérica experimentó un alto crecimiento en el periodo 2000-2014, para el año 2000 el intercambio comercial aproximaba unos US\$12 billones y al finalizar el periodo en el 2014 ascendía aproximadamente a los US\$264 billones, esto representa un aumento de alrededor de 20 veces sobre el

valor inicial del periodo. Se puede decir que esto es gracias a los tratados comerciales, el incremento de las relaciones comerciales, el desarrollo de las cadenas de valor productivas y el crecimiento económico de China.

Con el paso de los años y a medida que China se convierte en potencia mundial, ha establecido relaciones comerciales con algunos países mediante la firma de Tratados de Libre Comercio (TLC), establecimiento de asociaciones estratégicas de cooperación para desarrollar proyectos, compromisos de financiamiento, participación de empresas chinas en determinados proyectos y cooperación entre países en determinadas áreas comerciales.

El proyecto de la “Nueva Ruta de la Seda” es un claro ejemplo de megaproyecto a nivel mundial que asegura la estabilidad y el desarrollo económico de China y su influencia global, conectando los países de Asia, Europa, África y América Latina.

Tabla 6.2 Flujo comercial Latinoamérica y China 2014

Flujo Comercial Latinoamérica y China 2014			
(Millones de US\$)			
América Latina – China			
Economía	Exportación	Importación	Total
Argentina	\$ 7,687.00	\$ 5,258.00	\$ 12,945.00
Bolivia	\$ 705.00	\$ 469.00	\$ 1,174.00
Brasil	\$ 34,925.00	\$ 51,976.00	\$ 86,901.00
Chile	\$ 13,019.00	\$ 21,133.00	\$ 34,152.00
Colombia	\$ 8,047.00	\$ 7,460.00	\$ 15,507.00
Costa Rica	\$ 1,110.00	\$ 4,197.00	\$ 5,307.00
Cuba	\$ 1,063.00	\$ 333.00	\$ 1,396.00
República Dominicana	\$ 1,274.00	\$ 280.00	\$ 1,554.00
Ecuador	\$ 3,250.00	\$ 1,061.00	\$ 4,311.00
El Salvador	\$ 602.00	\$ 10.00	\$ 612.00
Guatemala	\$ 1,867.00	\$ 52.00	\$ 1,919.00
Haití	\$ 391.00	\$ 15.00	\$ 406.00
Honduras	\$ 687.00	\$ 165.00	\$ 852.00
México	\$ 32,259.00	\$ 11,232.00	\$ 43,491.00
Nicaragua	\$ 568.00	\$ 44.00	\$ 612.00
Panamá	\$ 9,304.00	\$ 261.00	\$ 9,565.00

Paraguay	\$ 1,395.00	\$ 56.00	\$ 1,451.00
Perú	\$ 6,100.00	\$ 8,258.00	\$ 14,358.00
Uruguay	\$ 2,458.00	\$ 2,635.00	\$ 5,093.00
Venezuela	\$ 5,658.00	\$ 11,290.00	\$ 16,948.00
Total	\$ 132,369.00	\$ 126,185.00	\$ 258,554.00

Fuente: *Latín Trade* (Consejo Nacional de Competitividad , 2015)

En la tabla 6.2, se evidencia que China se ha convertido en un socio comercial clave para la región. Ya es el primer mercado de destino de las exportaciones del Brasil y Chile, y el segundo del Perú, Cuba y Costa Rica. También es el tercer país entre los principales orígenes de las importaciones de América Latina y el Caribe.

Del mismo modo en los últimos dos años, un buen número de países latinoamericanos, principalmente de América del Sur, ha entrado a la Ruta de la Seda, para mayo de 2019 Uruguay, Cuba, Perú, Chile, Bolivia, Venezuela, Ecuador y Costa Rica ya habían firmado el memorando de adhesión y se rumora que tanto Argentina como Brasil se están decidiendo, esto teniendo en cuenta que varias empresas chinas han estado involucradas en proyectos portuarios y viales de los dos países.

Por otro lado, las relaciones comerciales y diplomáticas de República Dominicana y China han ido en constante aumento en los últimos años, este último representa un socio comercial de muy alta importancia para la República Dominicana, ya que es el octavo receptor de exportaciones y el segundo socio importador, superada solamente por los Estados Unidos.

La inclusión del país en esta ruta representa un gran apoyo comercial, ya que significa una expansión a otros países que pertenecen a la Ruta y apoyo logístico, que ayudará a establecer al país como un Centro Regional de distribución y esto a su vez significará un crecimiento en las relaciones comerciales con otros países de América Latina y el mundo.

En vista de este incremento en las relaciones, una buena oportunidad de negociación serían las conversaciones de establecimiento de Acuerdo Comercial entre China, República Dominicana y los países de América del Sur. Ya que no existe acuerdo entre estos y los mismos representan un potencial de comercio e integración.

Una evidencia de esto, son las fructíferas relaciones del país con China y las múltiples conversaciones para una integración con América del Sur a raíz del gran intercambio comercial y las relaciones entre República Dominicana, Brasil, Venezuela, Bolivia, etc.

Por ejemplo, el presidente de la Cámara de Comercio Dominico-Brasileña en 2018, pidió al Gobierno promover el ingreso del país a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), para que el país pueda exportar con un trato preferencial al mercado de 14 países de América del Sur y Central. (Hilman Pimentel, 2018)

También en 2018, según la Junta de Aviación Civil (JAC) dominicana, el país y Bolivia firmaron un memorando de entendimiento en el que se concretaron las relaciones aerocomerciales, lo que incrementaría significativamente la conectividad del país caribeño con Suramérica. (El Dinero, 2018)

Estas relaciones y acuerdos sientan base para desarrollar en un futuro una gran relación entre estos países que desembocaría en un Acuerdo Comercial que garantizaría un aumento y una mejor posición del comercio entre estos. Por ende, esto representaría un incremento en los flujos comerciales y movimientos de mercancías en los diversos centros logísticos del país.

6.2.3 Incremento de los flujos comerciales internacionales e intrarregionales

Con la inclusión de América Latina y el Caribe en el ambicioso megaproyecto chino, hace que la región se convierta en el segundo mayor destino de inversión china en

el exterior. Además, el comercio bilateral entre China y la región continúa en constante crecimiento en los últimos años. Según Gao Feng, portavoz del Ministerio, los intercambios comerciales entre China y América Latina totalizaron US\$286,830 millones en el periodo enero-noviembre de 2019, un 1.8% más que el mismo periodo del año anterior, con un aumento del 0.2% de las exportaciones chinas, hasta US\$136,480 millones. Por otra parte, las importaciones incrementaron en un 3.4%, hasta US\$150,350 millones. (Agencia DPA, 2019)

La Nueva Ruta de la Seda, tiene la intención de incrementar el comercio en un 12% al disminuir a la mitad de los costos relacionados con la comercialización para los países que formen parte de esta nueva ruta comercial, según el economista de ING, Groep NV.

Por otra parte, la Ruta representa una importante inversión en infraestructura logística, ya que con la misma se aumentará la conectividad entre continentes y, por ende, se incrementará y se facilitará el comercio internacional e intrarregional.

En este sentido, con nuevos países formando parte de la Nueva Ruta de la Seda, se da el fenómeno económico de economía de escalas, lo que abarata en gran manera el costo total del producto a comercializar, esto resulta en precios finales más baratos lo que de igual manera da como resultado un mayor flujo comercial. En caso de que la República Dominicana formara parte de estas rutas comerciales,

los costos logísticos indudablemente reducirían debido al aumento de las negociaciones internas del país.

Según (Mercedes, 2020), en la entrevista que le realizamos acerca de las oportunidades que traería el megaproyecto al país en materia de los flujos comerciales, el mismo indicó: “Esta iniciativa diversificaría los flujos, ya que como saben, toda exportación abre un espacio de transporte, esos barcos procedentes de China, les convendría llevarse algo de aquí. La República Dominicana exporta anualmente millones de productos agrícolas en la barriga de los aviones que entran a Punta Cana, entonces naturalmente se dará una gran oportunidad para exportar mercancía dominicana hacia China por medio de los barcos que llegaran aquí de ese país, principalmente de materia prima y productos agrícolas que ellos están muy interesados”. A su vez, la inversión en infraestructuras logística en el país representará una oportunidad para incrementar los flujos comerciales con los países miembros de la Nueva Ruta de la Seda.

6.2.4 Aumento de los flujos de inversión extranjera al sector logístico

Según (Freund, 2018), la logística es la columna vertebral del comercio mundial. Así mismo, expresó que a medida que las cadenas de suministro se diseminan más a nivel global, la calidad de los servicios logísticos de una nación puede decidir si la misma puede formar parte o no de la economía mundial.

Cabe destacar que la logística repercute en casi todos los países del mundo, ya que este sector hace más eficiente los flujos de bienes dentro y a través de las fronteras. Esta eficiencia en el traslado de mercancías hacia los diversos destinos finales, representa un eslabón clave para las oportunidades comerciales de un país.

Las inversiones en infraestructura y modernización del sector logístico de un país, permite al mismo atraer inversiones de empresas extranjeras. Estas inversiones causan efectos positivos en las economías de los países, a saber (Banco Interamericano de Desarrollo , 2020):

- ✓ Estimula la inversión de capital local.
- ✓ Facilita las mejoras de la dotación de capital humano y las instituciones.
- ✓ Mejora el estándar del nivel de vida de la población.
- ✓ Crea más empleos y mejora la calidad productiva.
- ✓ Promueve encadenamientos.
- ✓ Provoca más crecimientos y más ingresos al fisco.

En ese orden, dentro de los objetivos que persigue la Nueva Ruta de la Seda es la modernización y creación de infraestructuras logísticas que permitirá las conexiones necesarias para facilitar el flujo de mercancías entre los diversos países miembros

de la misma. Por lo cual, las mejoras de infraestructura que la iniciativa china podría traer a Rep. Dominicana crearían oportunidades para mejorar la competitividad del sector y aumentar la atracción de empresas extranjeras que buscan realizar 'Nearshoring' y que, de esta manera, puedan realizar inversiones al país.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Como objetivo principal para este trabajo de grado se pretendía analizar las oportunidades de negocios en el sector logístico mediante la inclusión de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda de China, con la intención de saber el alcance que este megaproyecto pudiese tener en el ecosistema comercial del país, específicamente en el sector logístico. A través de la investigación se conocieron las debilidades en el sistema logístico que el país presenta actualmente y como con la inclusión en este proyecto dichas debilidades se pudieran suplir. Según el embajador Chino Zhang Run, expresó que la República Dominicana podría hacer uso de sus propias ventajas geográficas para convertirse en el centro regional de distribución del Caribe. Sin duda alguna esta declaración consigo misma representa otras oportunidades para el país, como el incremento de negociaciones con otras naciones de la región, así como el fortalecimiento de nuestra infraestructura logística para cubrir los nuevos requerimientos que el país pudiera tener en su nueva posición de hub logístico del Caribe.

Por otra parte, mediante el desarrollo de esta investigación se le pudieron dar respuesta a los objetivos planteados anteriormente. A continuación, se desglosan individualmente:

En el primer objetivo, se buscaba analizar teóricamente la Nueva Ruta de la Seda, donde con el desarrollo del presente trabajo se dejó en evidencia que el origen de la Ruta de la Seda, así como los puntos principales de la iniciativa del Cinturón y la Ruta (la Nueva Ruta de la Seda) y la ampliación de la misma resulta ser uno de los proyectos de infraestructura más codiciosos que ha sido creado por parte de la República Popular China, el cual pretende conectar al continente Asiático, no solo con Europa sino también con África y América Latina, resultando en oportunidades para los diferentes países aspirantes a esta unión.

En el segundo objetivo, por otra parte, se proponía analizar la situación actual de América Latina y el Caribe en el sector logístico, lo que demostró que es indudable que la zona de América Latina y el Caribe ha presentado una constante mejora en el sector logístico en los últimos años, sin embargo, todavía se encuentra posicionada entre las menos desarrolladas en comparación con otras zonas geográficas como Asia y Europa. Esto se debe a los grandes retos que aún presenta la región en áreas como el transporte terrestre, altos costos relacionados a los procesos logísticos y en lo que respecta al modo de transporte aéreo, ningún aeropuerto de la región se sitúa entre los 30 más importantes de carga aérea a escala mundial. Este tipo de información permite tener un mejor criterio sobre los posibles socios comerciales u oportunidades de negocios que República Dominicana pueda tener, una vez sea incluido en la Nueva Ruta de la Seda.

El tercer objetivo consistía en analizar las inversiones chinas realizadas al sector logístico en los países de América Latina y el Caribe que pertenecen a la Nueva Ruta, el mismo indicó que China es uno de los principales socios comerciales de la región y con el objetivo de activar las economías de la misma, está realizando inversiones a la red de transporte de algunos países latinoamericanos para que se pueda facilitar el comercio intrarregional. De esta forma, se destaca uno de los proyectos más grandes de la Ruta en América Latina que es el canal de Nicaragua que presentaría una ruta marítima de 175 millas de largo para enlazar los océanos Pacífico y Atlántico

En el cuarto objetivo, se pretendía describir la situación actual del sector logístico de Rep. Dominicana, lo que indicó que actualmente el país presenta cifras positivas para su inclusión en la Ruta, ya que crearía diversas oportunidades, así como beneficios para el sector logístico en la región del Caribe y para las naciones involucradas en el intercambio comercial. Tomando en cuenta que las mejoras han sido constantes, se refleja la alta capacidad que posee el país para ser un potencial intermediario a nivel logístico para el comercio internacional del Caribe. No obstante, aunque el país ha mostrado un alza en la conectividad marítima, pudiendo posicionarse como una de las economías más competitivas en materia de conectividad en el Caribe, aún existen algunos retos en cuanto a la capacidad de los buques, la cadena de costos, la eficiencia en el sector logístico y la inexistencia de infraestructura ferroviaria.

El quinto objetivo, que se desglosa del anterior, tenía la intención de determinar los puertos y aeropuertos con mayor flujo comercial en Rep. Dominicana, en el trabajo quedó evidenciado que el Aeropuerto Internacional de Las Américas José Francisco Peña Gómez (SDQ), ocupa esta primera posición dentro de los 9 aeropuertos internacionales que hay en todo el país, este para el año 2019 transportó más de 153 millones de libras en carga. Por otro lado, el Aeropuerto Internacional de Punta Cana (PUJ) es el principal aeropuerto del país en ocupar el tráfico aéreo. Debido al gran número de vuelos que recibe y despacha por el turismo. En cuanto al puerto con mayor flujo comercial se concluyó que este era el puerto de Caucedo con un Troughput (TEU) para el año 2018 de 1,331,907.

En este mismo orden, el quinto objetivo, pretendía describir las relaciones comerciales y diplomáticas entre Rep. Dominicana y China, para lo cual se determinó que es fundamental mencionar que el comercio bilateral entre estos dos países ha presentado altas y bajas a lo largo de los años debido a las diferencias, geográficas, diplomáticas y económicas. A pesar de esto, se ha conseguido que ambos países alcancen diferentes logros con el paso de los años, haciendo relucir que la República Dominicana representa un potencial socio económico para la República Popular China y viceversa.

El sexto objetivo, buscaba identificar las oportunidades de negocios en el sector logístico que traería la inclusión de Rep. Dominicana a la Nueva Ruta de la Seda, para lo cual se demostró que a grandes y futuros rasgos, se evidencia que el país muestra un continuo crecimiento en la conectividad marítima y aérea lo que se traduce en grandes oportunidades para las empresas del sector logístico, ya que la economía del país sería más competitiva en la facilitación comercial, gracias a sus economías de escala y cobertura expandida de la demanda de los mercados foráneos. A su vez, la entrada de República Dominicana en la iniciativa produciría el establecimiento definitivo del país como hub logístico y centro de distribución regional lo que significaría la eficientización del transporte y tiempo de entrega, por ende, habría una reducción de los costos logísticos debido al aumento de las negociaciones internas y externas del país y a la facilitación e incremento del comercio mundial. También, esta iniciativa podría aumentar los flujos de inversión extranjera hacia el sector logístico y a su vez, establecimientos de nuevos acuerdos comerciales.

Con todo lo expuesto anteriormente en el trabajo de grado, se hace constancia de que los objetivos planteados fueron alcanzados de forma satisfactoria. Finalmente, la Nueva Ruta representa un elemento de crecimiento para el sector logístico, comercial y de infraestructura del país. No obstante, para que se puedan obtener los beneficios presentados, es necesario una alta capacidad de negociación para que el proyecto sea un ganar-ganar.

RECOMENDACIONES

RECOMENDACIONES

La Nueva Ruta de la Seda, en el mundo globalizado en el que actualmente vivimos, traería diversas oportunidades en distintos sectores, tanto para las empresas dominicanas, como para la región. Sin embargo, toda oportunidad también conlleva riesgos y este proyecto no es la excepción. Por lo cual, es recomendable que Rep. Dominicana pueda elaborar una estrategia que le permita beneficiarse del desarrollo y modernización de infraestructuras logísticas (vías ferroviarias, carreteras, aeropuertos y puertos) que se quieren llevar a cabo a través de la ampliación de la Ruta, de modo que se pueda alcanzar una conexión de fuentes de materias primas con las principales zonas industriales y ciudades, para que se pueda desarrollar un gran mercado común en la región del Caribe.

A su vez, otra recomendación sería negociar condiciones que busquen alianzas con empresas, fuerza de trabajo, materiales, productos nacionales; ya que las edificaciones que se realizan en este proyecto, tanto los materiales, capital, empresas constructoras y mano de obra son únicamente chinas. Por lo cual, esto hace que se obstaculice la transferencia tecnológica y la generación de empleos directos.

Por otra parte, debemos emplear nuestros eslabones claves y fortalezas que nos permitan ampliar la capacidad de negociación necesaria para poder hacer frente a cualquier potencia, de forma que el país pueda seguir avanzando hacia el desarrollo, no estancarnos y diversificar nuestras fuentes de ingresos internacionales.

Es aconsejable establecer un sistema de control y seguimiento del empleo de recursos, pero sobre todo de acción y eficiencia en los logros de los objetivos de la iniciativa y su alcance en el sector logístico dominicano, de manera que se prevengan inconvenientes a largo plazo y que se cree una garantía a la inversión y el desarrollo del proyecto sea competitivo, de provecho para el sector, pero sobre todo transparente. Lo anterior debe ir de la mano con la política de acción del gobierno en función.

Seria admisible que antes de formar parte de esta Ruta se dé el establecimiento de una cláusula que de origen a una comisión que incluyan a integrantes de ambas partes, para que las transacciones que se relacionen a la Nueva Ruta de la Seda sean monitoreadas y controladas constantemente, y así asegurarnos que las acciones tomadas beneficien tanto a la República Dominicana como a China.

BIBLIOGRAFÍA

- Acento. (2018). Nueva "Ruta de la Seda" de China, en su expansión económica y política. *Acento*.
Obtenido de <https://acento.com.do/economia/nueva-ruta-la-seda-china-expansion-economica-politica-8573266.html>
- Acosta, C. (2019). *Embajador espera conflicto China-USA sea solucionado con el diálogo*. Obtenido de <https://listindiario.com/economia/2019/10/01/584805/embajador-espera-conflicto-china-usa-sea-solucionado-con-el-dialogo>
- Acosta, C. (2020). Investigación BID enfatiza necesidad de superar deficiencias del sector eléctrico dominicano. *Listin Diario*. Obtenido de <https://listindiario.com/economia/2019/09/13/582507/investigacion-bid-enfatiza-necesidad-de-superar-deficiencias-del-sector-electrico-dominicano>
- Adames, L. M. (2020). Análisis de oportunidades de negocios en el sector logístico mediante la inclusión de República Dominicana a la Nueva Ruta de la Seda de China. (E. Batista, Entrevistador)
- ADEPTON, EIRL. (2017). Centros Logísticos. *Embarcado*.
- ADOEXPO. (2018). *Guía de exportación*. Obtenido de <https://asociacionavieiros.com/wp-content/uploads/2017/03/guia-adoexpo2018.pdf>
- Agencia DPA. (2019). *China considera América Latina una "extensión natural" de su Nueva Ruta de la Seda*. Obtenido de <https://www.eldinero.com.do/95982/china-considera-america-latina-una-extension-natural-de-su-nueva-ruta-de-la-seda/>
- Aquae Fundación. (Sin fecha). *Historia de las esclusas, los ascensores hidráulicos*. Obtenido de <https://www.fundacionaquae.org/historia-de-las-esclusas-los-ascensores-hidraulicos/>
- ARECOA. (2 de Septiembre de 2019). *ARECOA*. Obtenido de Domicana asciende 15 posiciones en ranking global de conectividad aérea:

<https://www.arecoa.com/destinos/2019/09/02/dominicana-asciende-15-posiciones-ranking-global-conectividad-aerea/>

Asociacionavieros. (2017). *Centros Logísticos- Decreto-262-15*. Obtenido de <https://asociacionavieros.com/wp-content/uploads/2017/03/centros-logisticos-decreto-262-15.pdf>

Autoridad Portuaria Dominicana. (2018). *RD avanza en Índice de Conectividad Marítima y se consolida como HUB del Caribe*. Obtenido de <https://www.portuaria.gob.do/rd-avanza-en-indice-de-conectividad-maritima-y-se-consolida-como-hub-del-caribe>

Autoridad Portuaria Dominicana. (Sin fecha). *Puertos de República Dominicana*. Obtenido de <https://www.portuaria.gob.do/nuestros-puertos>

Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). *Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga - PNLog*. Obtenido de <http://mepyd.gob.do/publicaciones/plan-nacional-en-logistica-de-cargas-pnlog-República-dominicana-2014-2024>

Banco Interamericano de Desarrollo . (2020). *Los beneficios de la Inversión Extranjera Directa: Promoviendo el desarrollo económico en América Latina y el Caribe*. Obtenido de https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Los_beneficios_de_la_inversi%C3%B3n_extranjera_directa_Promoviendo_el_desarrollo_econ%C3%B3mico_en_Am%C3%A9rica_Latina_y_el_Caribe.pdf

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (2020). *Plan Nacional de Logística de Carga 2020-2032*. Washington D.C.: BID.

Barberena, F. C. (2019). China promete una Nueva Ruta de la Seda “ecológica y sostenible”. *France 24*. Obtenido de <https://www.france24.com/es/20190426-nueva-ruta-seda-cumbre-sostenible>

Barbero, J. A. (2019). *Infraestructura en el desarrollo de América Latina. Documento Principal*. Obtenido de https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1465/IDEAL_2017-2018_Infraestructura_en_el_Desarrollo_de_Am%C3%A9rica_Latina_%28documento_principal%29.pdf?sequence=4&isAllowed=y

- Barral, M. (2019). *La Ruta de la Seda: la vía para el intercambio tecnológico que configuró el Mundo moderno*. Obtenido de <https://www.bbvaopenmind.com/tecnologia/innovacion/la-ruta-de-la-seda-la-via-para-el-intercambio-tecnologico-que-configuro-el-mundo-moderno/>
- BBC News Mundo. (2019). *Los países de América Latina que forman parte de la Nueva Ruta de la Seda de China*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-48071584#:~:text=Al%20igual%20que%20la%20antigua,de%20un%20centenar%20de%20pa%C3%ADses.>
- BBC News Mundo. (2019). *Los países de América Latina que forman parte de la Nueva Ruta de la Seda de China*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-48071584>
- Carter, D. J. (2018). " *El nuevo jugador del Gran Juego: la estrategia del Cinturón y la Ruta de China para Asia Central* ". Obtenido de <https://lib.dr.iastate.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=7565&context=etd>
- CEI-RD. (Sin fecha). *La mejor conectividad en la región*. Obtenido de <https://www.ceird.gob.do/SoyExportador>
- CEPAL. (2016). *Destacan gran potencial de inversiones chinas en el sector de infraestructura de América Latina y el Caribe*. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/noticias/destacan-gran-potencial-inversiones-chinas-sector-infraestructura-america-latina-caribe>
- CEPAL. (2018). *Informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe 2018*. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/notas/informe-la-actividad-portuaria-america-latina-caribe-2018>
- Cipoletta, G. (2011). *Principios de políticas de infraestructura, logística y movilidad basadas en la integrabilidad y la sostenibilidad*. CEPAL. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6358/1/S1100796_es.pdf
- Clemente, A. (2015). *La nueva Ruta de la Seda y sus efectos en las relaciones entre China y la Unión Europea*. . Obtenido de <https://tesi.luiss.it/16837/1/623432.pdf>

Competitividad, C. N. (2018). *Índice de Desempeño Logístico 2018*. Información Estratégica.

Obtenido de <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2018/07/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2018-Final.pdf>

Consejo de Relaciones Internacionales de América Latina y el Caribe . (2018). *Informe CELAC-China avances hacia el 2021*. Santiago, Chile: Consejo de Relaciones Internacionales de América Latina y el Caribe .

Consejo Nacional de Competitividad . (2015). *Consejo Nacional de Competitividad* . Obtenido de Relaciones comerciales entre China y Latinoamérica : <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2015/08/Relaciones-comerciales-entre-China-y-Latinoam%C3%A9rica.pdf>

Consejo Nacional de Competitividad . (2018). *Índice de Desempeño Logístico*. Obtenido de <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2018/07/%C3%8Dndice-de-Desempe%C3%B1o-Log%C3%ADstico-2018-Final.pdf>

Consejo Nacional de Competitividad . (2019). *Índice de conectividad marítima* . Obtenido de <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2019/08/Liner-Shipping-Connectivity-Index-2019-1.pdf>

Consejo Nacional de Competitividad. (Sin fecha). *Catálogo de rutas comerciales entre República Dominicana y el Caribe*. Obtenido de <http://competitividad.gob.do/index.php/es/documentos/catalogo-rutas-comerciales-rd-caribe>

Crejo, F. A. (2016). *Análisis de inversiones portuarias en América Latina*. Banco de Desarrollo de América Latina . Obtenido de <file:///C:/Users/dvill/Downloads/An%C3%A1lisis%20de%20inversiones%20portuarias%20en%20Am%C3%A9rica%20Latina%20y%20el%20Caribe%20al%20horizonte%202040.pdf>

Crejo, F. A. (2016). *Análisis de inversiones portuarias en América Latina*. Banco de Desarrollo de América Latina . Obtenido de <file:///C:/Users/dvill/Downloads/An%C3%A1lisis%20de%20inversiones%20portuarias%20e>

n%20Am%C3%A9rica%20Latina%20y%20el%20Caribe%20al%20horizonte%202040%20(1).pdf

Datos Macro. (2020). *Datos Macro* . Obtenido de Singapur, Economía y Demografía:
<https://datosmacro.expansion.com/paises/singapur>

De Jesús, M. (2020). *epública Dominicana ocupa el primer lugar en infraestructura vial en la región*. Obtenido de <https://www.eldinero.com.do/100154/República-dominicana-ocupa-el-primer-lugar-en-infraestructura-vial-en-la-region/>

Debitoor. (2018). *¿Qué es el Know How?* Obtenido de <https://debitoor.es/glosario/definicion-know-how>

Decreto 431-17. (2017). *Decreto 431-17*. Obtenido de
<http://www.consultoria.gov.do/Documents/GetDocument?reference=44f17837-530c-4c52-bc8c-e2c8163c438b>

Deloitte Insights. (2018). *Embracing the BRI ecosystem in 2018*. Obtenido de
https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406_Belt-and-roadinitiative/4406_Embracing-the-BRI-ecosystem.pdf

DHL Global Connectedness Index 2018 . (2018). *DHL Global Connectedness Index 2018* . Obtenido de http://www.iberglobal.com/files/2019-1/dhl_ranking.pdf

Diario Libre . (29 de Junio de 2006). *Diario Libre* . Obtenido de Taiwán dona US\$50 millones para Parque Cibernético: <https://www.diariolibre.com/actualidad/taiwn-dona-us50-millones-para-parque-ciberntico-GJDL100897>

Diario Libre. (2018). *República Dominicana se consolida como HUB logístico de la región* . Obtenido de <https://www.diariolibre.com/economia/República-dominicana-se-consolida-como-hub-logistico-de-la-region-MI11193807>

Diario Libre. (1 de Mayo de 2020). *Diario Libre*. Obtenido de Comercio entre China y RD crece un 41 % a dos años del inicio formal de relaciones:
<https://www.diariolibre.com/actualidad/comercio-entre-china-y-rd-crece-un-41-a-dos-anos-del-inicio-formal-de-relaciones-HP18603361>

- Díaz Zamora, J. F. (2017). Infraestructura logística como apalancamiento para aumentar la competitividad y reducir el costo del país: revisión de cuatro estudios con ecuaciones estructurales. *Revista Iberoamericana de Producción Académica y Gestión Educativa* . Obtenido de <https://www.pag.org.mx/index.php/PAG/article/download/667/848>
- Dirección General de Aduanas . (2018). *Revista de comercio de la República Dominicana*. Obtenido de <https://www.aduanas.gob.do/noticias/revista-de-comercio-de-la-direcci%C3%B3n-general-de-aduanas-enero-2018/>
- EFE. (2019). China calcula que el tren panameño costaría 4.100 millones de dólares. *Agencia EFE*. Obtenido de <https://www.efe.com/efe/america/economia/china-calcula-que-el-tren-panameno-costaria-4-100-millones-de-dolares/20000011-3926441>
- El Dinero. (27 de Junio de 2018). *El Dinero*. Obtenido de <https://www.eldinero.com.do/62342/República-dominicana-y-bolivia-formalizan-relaciones-aerocomerciales/>
- elDinero. (2019). *República Dominicana vista como un centro logístico en el Caribe*. Obtenido de <https://www.eldinero.com.do/84570/República-dominicana-vista-como-un-centro-logistico-en-el-caribe/>
- Europa Press. (2019). *China considera América Latina una "extensión natural" de su Nueva Ruta de la Seda*. Obtenido de <https://www.europapress.es/economia/macroeconomia-00338/noticia-china-considera-america-latina-extension-natural-nueva-ruta-seda-20191226135736.html>
- Farrés, O. (2019). Por qué (pese a todo) América Latina juega un papel estratégico en la Nueva Ruta de la Seda. (D. ALnavío, Entrevistador)
- Figueroa Sánchez, S. (2018). *La República Dominicana: el Hub logístico del Caribe*. Obtenido de http://www.cocatram.org.ni/repica/Repicas/40_Rd/Salvador%20Figueroa_Supermercado%20del%20Caribe.pdf

- Fioravanti, R. (2018). *El BID despegua en el sector de aviación en Latinoamérica*. Obtenido de <https://blogs.iadb.org/transporte/es/el-bid-despega-en-el-sector-de-aviacion-en-latinoamerica/>
- Flintsch, G. W. (2019). *Estado de la Gestión de activos viales en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Estado_de_la_gesti%C3%B3n_de_activos_viales_en_Am%C3%A9rica_Latina_y_el_Caribe_es_es.pdf
- Foro Económico Mundial. (2019). *Calidad de las carreteras*. Obtenido de <https://es.weforum.org/>
- Foro Económico Mundial. (2019). *Calidad en la infraestructura portuaria*. Obtenido de <https://es.weforum.org/>
- Freund, C. (2018). *De las partes a los productos: por qué la logística comercial es importante*. Obtenido de <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2018/07/24/from-parts-to-products-why-trade-logistics-matter>
- García, P. (2016). *Número, la otra forma de identificar las carreteras de República Dominicana*. Obtenido de <https://www.eldinero.com.do/26438/numero-la-otra-forma-de-identificar-las-carreteras-de-República-dominicana/>
- Grupo Banco Mundial. (2019). *Belt and Road economics*. Obtenido de <https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>
- Guasch, J. L. (2011). *La logística como motor de la competitividad en UNA América latina y el Caribe*. Obtenido de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-log%C3%ADstica-como-motor-de-la-competitividad-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe.pdf>
- Hiberus Tecnología. (2017). *Nearshoring y offshoring, cuál es el más conveniente para ti*. Obtenido de <https://www.hiberus.com/crecemos-contigo/nearshoring-offshoring-mas-conveniente-ti/>

- Hidalgo, E. (2018). *República Dominicana en la nueva ruta de la seda china*. Obtenido de <https://elnuevodiario.com.do/República-dominicana-en-la-nueva-ruta-de-la-seda-china-2/>
- Hilman Pimentel. (23 de Marzo de 2018). *El Día*. Obtenido de El Día: <https://eldia.com.do/entrada-rd-a-la-aladi-abriria-mercado-de-suramerica/>
- IBERCONDOR*. (18 de Mayo de 2016). Obtenido de La nueva Ruta de la Seda: una aliada para el transporte internacional de mercancías: <https://ibercondor.com/blog/la-nueva-ruta-de-la-seda-una-aliada-para-el-comercio-internacional-de-mercancias/>
- Iberojet. (Sin fecha). *¿Cuáles son los aeropuertos de República Dominicana?* . Obtenido de <https://www.iberojet.es/blog/aeropuertos-República-dominicana>
- II, P. R. (28 de Noviembre de 2016). *Programa Regional de Seguridad Alimentaria y Nutricional para Centroamérica Fase II*. Obtenido de Taiwán dona RD\$4.6 millones para ayuda de damnificados por las lluvias: <https://www.sica.int/consulta/noticia.aspx?idn=105060&idm=1&ident=916>
- Informe aéreo. (2019). *Latinoamérica la región con mayor crecimiento de la carga aérea*. Obtenido de <http://informeaereo.com/2019/04/latinoamerica-la-region-con-mayor-crecimiento-de-la-carga-aerea-2/>
- Irún, B. (2019). *Análisis del riesgo para la inversión extranjera en China en proyectos de participación público privada (PPP) en el marco de la Ruta de la Seda (Belt Road Initiative)*. Obtenido de <https://www.tdx.cat/handle/10803/668412#page=1>
- Jhenery Ramírez. (2 de Agosto de 2019). *Listin Diario*. Obtenido de A junio las exportaciones a China suman US\$270 MM: <https://listindiario.com/economia/2019/08/02/576548/a-junio-las-exportaciones-a-china-suman-us-270-mm>
- Juan Salazar . (1 de Mayo de 2018). *Listin Diario* . Obtenido de Taiwán pierde gran aliado en el Caribe: <https://listindiario.com/la-República/2018/05/01/512944/taiwan-pierde-gran-aliado-en-el-caribe>
- Kohon, J. (2011). *La Infraestructura en el Desarrollo Integral de América Latina* . Banco de Desarrollo de America Latina . Obtenido de

[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/0EF0DFB533761459052582D5007841B1/\\$FILE/La_infraestructura_en_el_desarrollo_integral_america_latina.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/0EF0DFB533761459052582D5007841B1/$FILE/La_infraestructura_en_el_desarrollo_integral_america_latina.pdf)

Lamb Charles, H. J. (2002). *Marketing*. International Thomson Editores S.A.

Larrode, E., Navarro, J., & Fraile, A. (2011). *Optimización de redes de transporte*. Obtenido de http://www.fgcsic.es/lychnos/es_es/articulos/optimizacion_de_redes_de_transporte

Leguizamón Astudillo, E. G. (2016). *One Belt One Road Initiative, y un renovando un gran juego geopolítico en Asia Central*. Obtenido de <https://politica-china.org/>

Listín Diario. (2018). *Centros Logísticos aumentan más de 1,400 millones recaudaciones del Estado*. Obtenido de <https://listindiario.com/economia/2018/10/14/537348/centros-logisticos-aumentan-mas-de-1400-millones-recaudaciones-del-estado>

Lobo, T. (2020). *Canal de Nicaragua, el viejo sueño interoceánico que se resiste a morir*. Obtenido de <https://www.elpais.cr/2020/07/10/canal-de-nicaragua-el-viejo-sueno-interoceanico-que-se-resiste-a-morir/>

López Pérez, R. (2018). *Nueva Ruta de la Seda, ¿beneficio o problema para Latinoamérica?* Obtenido de <https://www.portafolio.co/internacional/nueva-ruta-de-la-seda-beneficio-o-problema-para-latinoamerica-520467>

Marisol Aquino . (29 de Noviembre de 2019). *Diario Libre* . Obtenido de Las exportaciones dominicanas a China se duplican en este año: <https://www.diariolibre.com/economia/las-exportaciones-dominicanas-a-china-se-duplican-en-este-ano-NI15595585>

Masiel de Jesus. (5 de Agosto de 2020). *El Dinero*. Obtenido de República Dominicana con “grandes oportunidades” para atraer inversión: <https://www.eldinero.com.do/115802/República-dominicana-con-grandes-oportunidades-para-atraer-inversion/>

Medina, J. (2019). Quién es quién: principales empresas de logística para eCommerce en Colombia. *MARKETING ECOMMERCE*. Obtenido de <https://marketing4ecommerce.co/logistica-ecommerce-colombia/>

- Mejía, F. (2019). Infraestructura, las piezas que faltan en República Dominicana. *Forbes centroamerica* . Obtenido de <https://forbescentroamerica.com/2019/12/12/infraestructura-las-piezas-que-faltan-en-República-dominicana/>
- Mellon, B. (2015). *Presencia creciente de China en América Latina*. Obtenido de <https://www.bnymellon.com/latam/es/nuestro-pensamiento/presencia-creciente-de-china-en-america-latina.jsp>
- Mercedes, L. M. (2020). Análisis de oportunidades de negocios en el sector logístico mediante la inclusión de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda de China. (L. Encarnación, Entrevistador)
- MICM. (Octubre de 2018). *Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes*. Obtenido de Perfil Comercial de la República Dominicana y la República Popular China : <https://www.micm.gob.do/images/pdf/direcciones/comercio-exterior/departamento-inteligencia-comercial/perfiles-pais/China.pdf>
- MICM Y DICOEX. (Octubre de 2018). *Ministerio de Industria, Comercio y Mipymes RD*. Obtenido de Perfil Comercial República Dominicana y República Popular China : <https://www.micm.gob.do/images/pdf/direcciones/comercio-exterior/departamento-inteligencia-comercial/perfiles-pais/China.pdf>
- Ministerio de la Presidencia. (2015). *Presidente firma decreto que crea centros logísticos*. Obtenido de <https://minpre.gob.do/comunicacion/notas-de-prensa/presidente-firma-decreto-que-crea-centros-logisticos/>
- Nacional, E. (2016). BID: elevados costos logísticos son uno de los principales obstáculos en la región. *El Nacional* . Obtenido de <https://elnacional.com.do/bid-elevados-costos-logisticos-son-uno-de-los-principales-obstaculos-en-la-region/>
- Naval, R. I. (2017). LOS 10 MAYORES PUERTOS DE AMÉRICA LATINA Y CARIBE EN TRÁFICO DE CONTENEDORES DE 2016. *Revista Ingeniería Naval*. Obtenido de <https://sectormaritimo.es/los-10-mayores-puertos-de-america-latina-y-caribe-en-trafico-de-contenedores-de-2016>

- Noticias SIN. (25 de Marzo de 2019). *Noticias SIN*. Obtenido de Peralta: “En la actualidad, la balanza comercial entre RD y China supera los 2,500 millones de dólares”:
<https://noticiassin.com/peralta-en-la-actualidad-la-balanza-comercial-entre-rd-y-china-supera-los-2500-millones-de-dolares%C2%A8/>
- Observatorio Nacional de Logística y Transporte de Carga. (2019). *República Dominicana se consolida como HUB logístico de la región*. Obtenido de
<https://onltrd.org.do/2019/11/República-dominicana-se-consolida-como-hub-logistico-de-la-region/>
- OMC. (2018). *Examen de las políticas comerciales*. Ginebra, Suiza: OMC.
- Pérez, R. L. (2019). Nueva Ruta de la Seda, ¿beneficio o problema para Latinoamérica? *Portafolio*. Obtenido de <https://www.portafolio.co/internacional/nueva-ruta-de-la-seda-beneficio-o-problema-para-latinoamerica-520467>
- Planzer, R. -P. (2019). *Infraestructura aeroportuaria en América Latina y el Caribe*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44900/1/S1900358_es.pdf
- Quiroz, R. F. (2015). *Perfil Logístico de América Latina*. Banco de Desarrollo de América Latina. Obtenido de https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1022/CAF_PERLOG%20LATAM.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Quiroz, R. F. (2016). *Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina*. Banco de Desarrollo de América Latina. Obtenido de *Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040*.
- Quiroz, R. F. (2016). *Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040*. Banco de Desarrollo de América Latina . Obtenido de *Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040*.
- Ramírez, M. (2020). Top 12: las mejores empresas de servicios de logística para eCommerce en Chile. *MARKETING ECOMMERCE*. Obtenido de <https://marketing4ecommerce.cl/mejores-servicios-de-logistica-para-ecommerce-en-chile/>

Ramon Rodriguez . (01 de 10 de 2020). *Diario Libre* . Obtenido de Embajada de China inaugura nueva legación en el país: <https://www.diariolibre.com/actualidad/embajada-de-china-inaugura-nueva-legacion-en-el-pais-PM21786678>

René Vargas, O. (2018). *China: La "Ruta de la Seda", Panama y America latina*. Obtenido de <https://www.cadtm.org/China-La-Ruta-de-la-Seda-Panama-y-America-latina>

Ríos, X. (2015). *El XIII Plan: antecedentes, contexto, contenidos y expectativas*. Obtenido de <https://www.uv.mx/chinaveracruz/files/2017/09/2776-13074-1-CAP3.pdf>

Rodríguez Apolinario, E. (14 de Enero de 2019). *Embarcado*. Obtenido de República Dominicana en la Conectografía Global: <https://www.embarcado.net/República-dominicana-en-la-conectografia-global/>

Rodríguez Apolinario, E. (14 de Enero de 2019). *Embarcado*. Obtenido de Embarcado: <https://www.embarcado.net/República-dominicana-en-la-conectografia-global/>

Rodríguez, M. (2017). *"One Belt, One Road": estado de desarrollo 2017*. Madrid: ICEX España Exportación e Inversiones.

Rodríguez, M. (2018). *China integraría a RD a la Ruta de la Seda*. Obtenido de <https://www.elcaribe.com.do/2018/09/11/china-integraria-rd-la-ruta-de-la-seda/>

Tavera, L. P. (2019). *Infraestructura vial en Colombia frente a los países miembros de la alianza del pacífico para el desarrollo del comercio internacional*. Bogotá. Obtenido de https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/16245/1/2019_infraestructura_via_l_colombia.pdf

Uni-Trade. (2017). *¿Sabes lo que es un Hub logístico?* . Obtenido de <http://www.uni-trade.com/index.php/hub/>

Vaca Narvaja, S. (2019). *América latina y la Nueva Ruta de la Seda*. Obtenido de <https://www.pagina12.com.ar/238185-america-latina-y-la-nueva-ruta-de-la-seda>

Zhang Run. (5 de Abril de 2019). *Listin Diario* . Obtenido de China está de moda en República Dominicana y viceversa: <https://listindiario.com/las-mundiales/2019/04/05/560127/china-esta-de-moda-en-República-dominicana-y-viceversa>

Zhang, Y. (2005). *Historia de la Ruta de la Seda*. Obtenido de <https://www.uv.mx/chinaveracruz/files/2017/09/2776-13074-1-CAP3.pdf>

Zottele, E. y. (2017). *La Franja y la Ruta : Oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible*. Obtenido de <https://www.uv.mx/chinaveracruz/files/2017/09/2776-13074-1-CAP3.pdf>

ANEXOS

ANEXOS

Anexo 1. Reporte de porcentaje de plagio del presente trabajo de grado a través de URKUND.



Urkund Analysis Result

Analysed Document: TESIS ANÁLISIS DE OPORTUNIDADES- LA NUEVA RUTA DE LA SEDA- FINAL.docx (D85641329)
Submitted: 11/17/2020 6:01:00 AM
Submitted By: 20170402@unapec.edu.do
Significance: 2 %

Sources included in the report:

https://elpais.com/economia/2018/11/30/actualidad/1543600537_893651.html
<https://elordenmundial.com/que-es-la-nueva-ruta-de-la-seda-china/>
[https://listindiario.com/economia/2019/10/01/584805/embajador-espera-conflicto-china-usa-sea-solucionado-con-el-dialogoAcosta,](https://listindiario.com/economia/2019/10/01/584805/embajador-espera-conflicto-china-usa-sea-solucionado-con-el-dialogoAcosta)
<https://www.pag.org.mx/index.php/PAG/article/download/667/848Direcci>
<https://www.tdx.cat/handle/10803/668412#page=1Jhenery>
<https://asociacionavieros.com/wp-content/uploads/2017/03/guia-adoexpo2018.pdf>
<https://asociacionavieros.com/wp-content/uploads/2017/03/centros-logisticos-decreto-262-15.pdf>
<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-log%C3%ADstica-como-motor-de-la-competitividad-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe.pdf>
https://dusselpeters.com/CECHIMEX/20200124_REDALC_CECHIMEX_Economia_comercio_e_inversion_2019_Enrique_Dussel_Peters.pdf

Instances where selected sources appear:

19

DECANATO DE CIENCIAS ECONÓMICAS & EMPRESARIALES ESCUELA DE MERCADEO & NEGOCIOS INTERNACIONALES Trabajo de Grado para optar por el título de: Licenciatura en Negocios Internacionales Tema:

Análisis

de oportunidades de negocios en el sector logístico mediante la inclusión de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda de China, año 2020.

Sustentantes: Br. Luisanna N. Encarnación Melo 2017-0177 Br. Erika S. Batista Jiménez 2017-0402 Br. Rubén D. Villar Pérez 2017-0564

Asesora: Yvelisse Melo Castro

Santo Domingo, D.N., República Dominicana noviembre, 2020

Análisis de oportunidades de negocios en el sector logístico mediante la inclusión de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda de China, año 2020.

“Los conceptos expuestos en el presente trabajo de grado son de la exclusiva responsabilidad de sus autores”.

DEDICATORIA

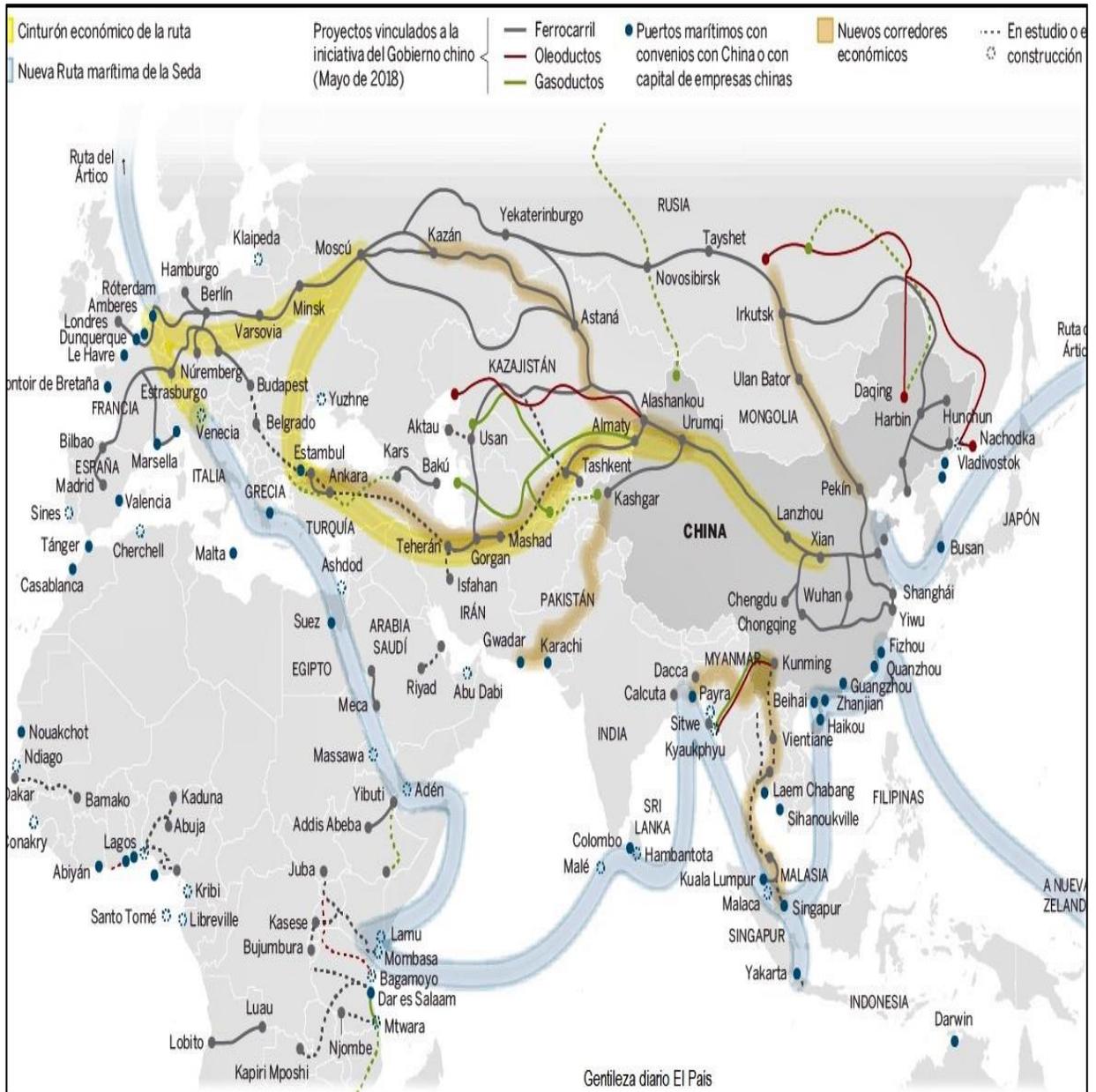
Dedicamos esta tesis al Todopoderoso, por habernos guiado e impulsado en nuestra trayectoria académica, a cada miembro de nuestras familias por su soporte incondicional y a nuestra querida UNAPEC por brindarnos las herramientas necesarias para nuestra formación profesional.

AGRADECIMIENTOS

Primeramente, gracias a Dios, por haberme permitido llegar hasta aquí y culminar con éxito esta etapa de mi vida, porque a lo largo de este camino siempre estuvo conmigo derribando todo obstáculo. Gracias a mis padres, Luis Encarnación y Raisa Melo, por educarme y enseñarme que todo debe hacerse con amor, perseverancia, honestidad y dedicación, este y muchos de mis logros se los dedico a ellos, ya que siempre me motivan a alcanzar mis metas. A los más cercanos miembros de mi familia porque siempre están presentes y sé que no importa que, puedo contar con ellos.

También quiero agradecer a UNAPEC y a tan dedicados profesores por ser portadores y transmisores de un sin número de conocimientos adquiridos y de la excelente experiencia educativa que ahora porto y que seré capaz de utilizar y transmitir en cada etapa de mi profesión y futuro laboral.

Anexo 2. Proyecto de la Nueva Ruta de la Seda a detalle.



Fuente: Gentileza diario El país, 2019.

Anexo 3. Fotos de los puertos de República Dominicana.



Puerto de San Pedro de Macorís:



Puerto Multimodal Caucedo:



Puerto Río Haina:



Puerto Amber Cove



Puerto Arroyo Barril, Samaná:



Puerto de Azua:



Puerto de Barahona:



Puerto de Boca Chica:



Puerto de Cabo Rojo:



Puerto de La Romana:



Puerto de Manzanillo:



Puerto de Puerto Plata:

Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana, 2020.

Anexo 4. Fotos de los dos principales aeropuertos de República Dominicana.

- ***Aeropuerto Internacional Las Américas - Dr. José Francisco Peña Gómez (SDQ)***



- **Aeropuerto Internacional de Punta Cana (PUJ)**



Anexo 5. Entrevistas

Entrevista 1



Lic. Manuel Adames Santos Msc.

El Lic. Adames estudio administración de empresas y obtuvo una maestría en negocios y relaciones económicas internacionales. Actualmente cuenta con 15 años de experiencia. Trabaja como analista de comercio internacional e imparte clases de operaciones de importación y exportación, y oportunidades de negocios en Asia, Oriente Medio y África.

- 1. ¿Cómo influiría la Nueva Ruta de la Seda en los países de América Latina y el Caribe?** *“La Nueva Ruta de la Seda, es un emblema de Xi Jinping, que tiene como nombre oficial: Yīdài yīlù (Una franja, una ruta) o en inglés Belt and Road Initiative. Esta iniciativa consiste crear las condiciones para el tránsito de mercancías por todo el mundo desde China con la*

disposición de cuantiosos fondos para la construcción de grandes proyectos de infraestructura en todo el mundo.

América latina está incluida en ese proyecto. Mediante programas de financiamiento de trenes, carreteras y puertos, el primer país que se incorporó fue Panamá, y luego se han ido sumando Ecuador, Uruguay, Venezuela, Chile, Bolivia, Costa Rica, Perú y Cuba. Las empresas de construcción chinas han obtenido contratos lucrativos para conectar puertos y ciudades, financiados por préstamos de bancos chinos”.

- 2. ¿Qué papel usted entiende que República Dominicana desempeñaría en la Nueva Ruta de la Seda?** *“República Dominicana ha definido hace más de 10 años el propósito de convertir el país en el Hub del Caribe. La meta para el 2030 de acuerdo con la estrategia nacional de desarrollo: “convertirse en el centro logístico regional, aprovechando sus ventajas de localización geográfica, expandiendo la cobertura y mejorando la calidad y competitividad de la infraestructura, y servicios de transporte y logística, orientándolos a la integración del territorio, al apoyo del desarrollo productivo y a la inserción competitiva en los mercados internacionales”.*

China es la economía que mueve el comercio internacional a nivel de bienes, atendiendo al propósito de convertir a República Dominicana como centro logístico regional, es factible la firma de relaciones diplomáticas con la República Popular China oficialmente anunciado el 30 de abril de 2018. Empresarios chinos habían expresado su interés en invertir en el importante puerto de la bahía de Manzanillo, Monte Cristi; cámara de reconocimiento facial para el sistema de seguridad, plantas energéticas, turismo y aviación civil.

Producto de la guerra comercial y los intereses geopolíticos de Estados Unidos de América, en fecha 31 de octubre 2020, el presidente Luis Abinader fijo posición: “Si China quiere invertir en áreas no estratégicas del Gobierno dominicano es bienvenida su inversión, pero la decisión del Gobierno dominicano es tener una alianza estratégica con los Estados Unidos”.

El papel de República Dominicana puede ser de observador, mientras que Cuba o Jamaica estarían más cerca de convertirse en los centros de conexión directa con todo el sistema logístico de movimiento de mercancías que trae la Nueva Ruta de la Seda para el Caribe”.

3. **¿Qué beneficios podría representar esta Ruta para el país?** *“No se percibe un beneficio directo de la Nueva Ruta de la Seda, a menos que cambie la situación con relación al cambio político esperado por las recientes elecciones de los Estados Unidos con la elección de Joe Biden como presidente”.*

4. **¿Cuáles oportunidades en el sector logístico podría tener el país mediante su inclusión a este megaproyecto chino?** *“Los megaproyectos chinos ofrecen oportunidades de ganar-ganar, para el país representa importantes avances en termino de capacidad y oferta de condiciones favorables al sistema logístico de República Dominicana. He de esperarse que los políticos reconsideren la importancia que tiene, atendiendo a que deja claro las oportunidades: incremento de empleo, aumento de la recaudación de impuestos, aumento de la capacidad de repuesta al objetivo de centro logístico internacional del caribe, inversión directa en país para aprovechar incentivos, reducción de coste operativos de empresas en las cuestiones logísticas, entre otros beneficios”.*

5. **¿Considera que este proyecto representaría una oportunidad en la consolidación de carga marítima?** *“Si, lo que también daría muchas oportunidades para los exportadores nacionales, debido a que reduciría el*

coste de los servicios derivados. Y habría una motivación directa por el aumento de la exposición internacional”.

- 6. ¿Qué incidencia tendría la iniciativa china en los flujos comerciales de República Dominicana?** *“La incidencia depende de la disposición política del Estado dominicano, que debe estar pendiente a la situación que pudiera generarse por la presión de Estados Unidos de América”.*
- 7. ¿Cómo se podría balancear la inclusión de Rep. Dominicana a la ruta y las relaciones con Estados Unidos? ¿Sería posible?** *“Lo primero que debe pasar es un cambio político importante en los Estados Unidos, bajo la administración de Donald Trump no hay forma de balancear. A Estados Unidos le preocupa la ubicación cercana de las instalaciones que pretende colocar en puerto Manzanillo que está a solo 1096 km de puerto Miami. Por un lado, sabemos que es muy importante en termino comercial la cercanía, pero en termino geopolítico el involucramiento de China resulta un desafío a la seguridad. Se tiene escepticismo con la presencia de puertos chinos, porque se ha planteado que podrían servir de bases militares estratégicas encubiertas”.*
- 8. ¿Se encuentra República Dominicana preparada para formar parte de la Nueva Ruta de la Seda?** *“Bajo el modelo de inversión de china, podemos*

decir que no hay una exigencia de preparación previa para ser parte de la Nueva Ruta de la Seda. Ellos hacen las inversiones, traen todo el sistema operacional y hacen el financiamiento por lo que corresponde al Estado Dominicano. Si hablamos de capacidades en cuanto a capacidad de respuesta de los recursos humanos, la respuesta es sí con la necesidad de mejoras puntuales”.

- 9. ¿Podría este megaproyecto ser el que posicione a China como la nueva potencia hegemónica del mundo?** *“Ya china tiene una posición hegemónica en el mundo con el comercio de bienes. La Nueva Ruta de Seda viene a complementar y asegurar la permanencia del sistema logístico a favor de los intereses de China. Si ya son la fábrica del mundo, ahora lo que pretende resolver es como hacer que lo fabricado llegue más fácil a cada región o país”.*

Entrevista 2



Lic. Manuel Mercedes.

El Lic. Mercedes, actualmente es profesor universitario, asesor, consultor, conferencista y escritor. Es especialista en logística, procedimientos, operaciones, regímenes aduanales y comercio exterior.

- 1. ¿Cómo influiría la Nueva Ruta de la Seda en los países de América Latina y el Caribe?** *“La Ruta de la Seda fue el acontecimiento más trascendente en materia de comercio, esta les dio realmente origen a los impuestos en el comercio internacional. A mi entender esta ruta supondrá un sin número de beneficios para los países de Centroamérica y el Caribe en referencia principalmente a los temas de Hub y Centros Logísticos.*

Tenemos el ejemplo de Panamá que, gracias a la inversión en infraestructura portuaria y aeroportuaria, su elevada conectividad marítima y aérea, su

posicionamiento interoceánico y la expansión del famoso canal de Panamá, se ha convertido en un Hub Internacional y su sector logístico se encuentra entre los primeros 5 en los rankings mundiales, además de que es un motor de la economía del país.

De esta manera, la Nueva Ruta de la Seda creará condiciones logísticas para el comercio no solo de telas, materia prima, tejidos, fruto de la lana, y algodón, sino que de todo tipo de productos”.

- 2. ¿Qué papel usted entiende que República Dominicana desempeñaría en la Nueva Ruta de la Seda?** *“República Dominicana en el Caribe tiene el puesto número uno en posición geográfica comercial, ningún país de la región tiene más puertos y mejor infraestructura aérea que nosotros, a nivel de Centroamérica los países que representarían competencia son Panamá, por el canal, y Costa Rica, pero debido a temas de inseguridad y modernización los demás países centroamericanos no son muy acertados en materia de negocios.*

República Dominicana podría jugar el papel de “trampolín” en el comercio para China ya que, por ejemplo, en Panamá, no queda mucho espacio en materia de contacto comercial. El país cuenta con muchos puertos y su

localidad geográfica envidiable, cerca de Miami, de Venezuela, Suramérica, con acceso a los mercados centroamericanos, ya que comparte tratado comercial con esta región, representaría grandes oportunidades para China y sus productos.

En el país tenemos al puerto de Caucedo que, en el objetivo de convertirse en Centro de Distribución, permite el almacenaje de mercancías sin pagar impuestos que luego serían trasladadas a otros países”.

- 3. ¿Qué beneficios podría representar esta Ruta para el país?** *“Los beneficios están muy marcados, lo primero es que todo proyecto es generador de empleos, más trabajos y dinamización para el sector transporte, más trabajos a las agencias navieras posicionadas en el país, más vida y carácter al sector portuario y aéreo, al sector fronterizo y coloca al país en una posición de promoción internacional.*

Tenemos el ejemplo de Singapur que con solo 697 km², está entre los países más pequeños del mundo y en comparación con República Dominicana que posee alrededor de 48,311 km², es un “pedacito de tierra”. Sin embargo, es uno de los países del mundo con mejor calidad de vida y en el ranking de Doing Business de ese mismo año estuvo en el puesto dos por facilidad de

hacer negocios. Y sobre todo el Banco Mundial en el Índice de Desempeño Logístico del 2016 le otorgo el puesto 5 de 160 países evaluados.

Singapur es un Hub Internacional, considerado clave para la Ruta, y en esta posición se encarga de recibir productos, transformarlos y luego distribuirlos en toda Asia, de esta manera la Nueva Ruta representa beneficios para nuestro país al tener la oportunidad de consolidarse el Puerto Multimodal Caucedo y otros puertos como Hub logísticos de la región y centro de distribución, al tener la capacidad de recibir barcos grandes de cargas para luego distribuir las mercancías en el Caribe, Antillas Mayores y Menores, Centroamérica, Sur América y Norte América”.

- 4. ¿Cuáles oportunidades en el sector logístico podría tener el país mediante su inclusión a este megaproyecto chino? “Este megaproyecto representaría oportunidades de nuevas y mejores infraestructuras para modernizar y eficientizar los servicios en los puertos, aeropuertos, sector fronterizo, almacenes fiscales y más empleos para profesionales del área”.**

- 5. ¿Considera que este proyecto representaría una oportunidad en la consolidación de carga marítima? ¿Por qué? “Definitivamente sí, porque al ser una ruta muchos países la aprovecharían para traer diversidad de**

productos, inclusive mercancía que llega por shipping y courriers, pudiera venir por barco, muchas empresas podrían consolidar carga de esta manera, ya que es más económico. Un ejemplo simple, si traes un televisor de 60 pulgadas por un courier pagas una gran cantidad por la libra, pero en un consolidado en barco, no se pagaría igual. Se podría aprovechar mucho la consolidación de la carga para traer maquinaria y equipos por la ruta, y esta representa una gran oportunidad para este sector y el de almacenaje”.

- 6. ¿Qué incidencia tendría la iniciativa china en los flujos comerciales de República Dominicana?** *“Esta iniciativa diversificaría los flujos, ya que como saben, toda exportación abre un espacio de transporte, esos barcos procedentes de China, les convendría llevarse algo de aquí. La República Dominicana exporta anualmente millones de productos agrícolas en la barriga de los aviones que entran a Punta Cana, entonces naturalmente se dará una gran oportunidad para exportar mercancía dominicana hacia China por medio de los barcos que llegaran aquí de ese país, principalmente de materia prima y productos agrícolas que ellos están muy interesados”.*

- 7. ¿Cómo se podría balancear la inclusión de República Dominicana a la ruta y las relaciones con Estados Unidos? ¿Sería posible?** *“Se aspira a mejorar la balanza comercial y a conquistar nuevos mercados, ya que como*

país somos muy dependientes a Estados Unidos y cuando un país es tan dependiente de otro, el día que ese nos cierre las puertas entonces el comercio estará limitado o nulo.

Este es el problema que tenemos con Haití, cada vez que pasa algo en esa nación y nos cierran el comercio, los productos, principalmente los agrícolas se pierden. A raíz de estos inconvenientes el país se concentró en abrir mercado con otras naciones como Venezuela, países de Europa, Rusia y otros territorios, entonces la Ruta pudiera permitir la entrada a nuevos mercados que reduzcan la dependencia de Estados Unidos.

Aun así, para el establecimiento de las relaciones con China, hay que saber manejar estas relaciones, con estrategia e inteligencia, porque si bien es cierto que queremos reducir la dependencia, Estados Unidos es un socio estratégico y no se puede descuidar”.

- 8. ¿Se encuentra República Dominicana preparada para formar parte de la Nueva Ruta de la Seda?** *“Considero que antes del país incursionarse en la Nueva Ruta hay temas y desafío que se deben afrontar. Al país le hace falta desarrollar tecnología de punta, técnicos y profesionales en el área logística, empresas e industrias dominicanas certificadas, desarrollo de una marca*

país, mejores normativas en el área logística, mejorar el sistema energético, ventanilla única más funcional, menos burocracias en las instituciones, desarrollar rutas de tren que conecten las regiones del país y que lleguen hacia Haití, mejoras en el sector transporte, modernización y estrategia país que garantice menos divisiones entre los sectores. En tal sentido debemos “completar el pastel” que todavía no está completo”.

- 9. ¿Podría este megaproyecto ser el que posicione a China como la nueva potencia hegemónica del mundo?** *“Si es cierto que este proyecto le daría una mejor posición a China y este país es una gran potencia. Sin embargo, no creo que esta nación asiática sustituya a Estados Unidos en todo, ya que aunque China es un gran productor, Estados Unidos seguirá siendo un gran productor, pero sobre todo un gran consumidor, y el problema de China es el consumo, no es un país consumista por lo menos no al nivel estadounidense, y además China siempre va depender del consumo del mercado internacional, ya que todas las grandes industrias estadounidenses fabrican en China por lo que estos países siempre dependerán uno del otro”.*

Anexo 6. Carta de aprobación de Anteproyecto



A : ESCUELA DE MERCADEO Y NEGOCIOS INTERNACIONALES.

Asunto: **REMISIÓN ANTEPROYECTO DE TRABAJO DE GRADO.**

Tema : “Análisis de oportunidades de negocios en el sector logístico mediante la inclusión de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda de China, año 2020.”

Sustentado por:	Br. Luisanna N. Encarnación Melo	2017-0177
	Br. Erika S. Batista Jiménez	2017-0402
	Br. Rubén D. Villar Pérez	2017-0564

Resultado de la evaluación: Aprobado: X Fecha: 28/08/2020
Devuelto para corrección: _____ Fecha: _____

Dr. Andrés L. Mateo
Decano de Estudios Generales

AM/ra. 28/08/2020.

Anexo 7. Anteproyecto de trabajo de grado



DECANATO DE CIENCIAS ECONÓMICAS & EMPRESARIALES

ESCUELA DE MERCADEO & NEGOCIOS INTERNACIONALES

Anteproyecto de Trabajo de Grado para optar por el título de:

Licenciatura en Negocios Internacionales

TEMA:

Análisis de oportunidades de negocios en el sector logístico mediante la inclusión de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda de China, año 2020.

SUSTENTANTES:

Luisanna N. Encarnación Melo	2017-0177
Erika S. Batista Jiménez	2017-0402
Rubén D. Villar Pérez	2017-0564

Santo Domingo, R.D.

17 de julio, 202

ÍNDICE

TEMA.....	1
INTRODUCCIÓN.....	2
JUSTIFICACIÓN	3
DELIMITACIÓN DEL TEMA.....	4
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	4
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	6
SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA	6
OBJETIVO GENERAL	7
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	7
CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.....	8
1.1 Marco teórico.....	8
1.2 Marco Referencial	12
1.3 Marco conceptual	13
CAPITULO II. DISEÑO METODOLÓGICO.....	14
2.1 Tipo de investigación.....	14
2.2 Método de investigación.....	14
2.3 Técnica de investigación	15
2.4 Fuentes de documentación	15
ESQUEMA PRELIMINAR DE CONTENIDO.....	18

TEMA

Análisis de oportunidades de negocios en el sector logístico mediante la inclusión de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda de China, año 2020.

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo se pretende analizar las oportunidades de negocios en el sector logístico que traería la inclusión de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda de China.

La Nueva Ruta de la Seda, plan de transporte terrestre y marítimo que atravesaría Asia, Europa, África y América Latina, no solo es un proyecto comercial, sino que se extiende a otros ámbitos de la política exterior, ya que se propone mejorar la conectividad entre los países que la conforman suministrando financiamiento para la realización de obras de infraestructura logística. De igual manera, este proyecto chino de alcance global tiene como objetivo generar una mayor influencia del continente asiático en los demás países que conforman la Ruta.

El gobierno chino considera a América Latina y el Caribe como un aliado natural para la extensión de su Ruta y es que al 2020, luego de dos años de establecer relaciones diplomáticas con Rep. Dominicana, el comercio bilateral entre estos dos países fue de aproximadamente de US\$4,99 mil millones, representando un incremento del 41% en comparación con el periodo 2016-2018. A su vez, las exportaciones dominicanas a China alcanzaron aproximadamente los US\$630 millones, representando un aumento del 152%.

A continuación, este trabajo contiene la justificación, delimitación del tema, el planteamiento del problema, seguido por los objetivos generales y específicos que persigue este trabajo; además tiene el marco teórico, referencial y conceptual. También, incluye el tipo de investigación, el método, las técnicas que se utilizarán y finalmente, las fuentes de documentación las cuales se consultaron para sustentar el análisis.

JUSTIFICACIÓN

Con el desarrollo de esta investigación se busca dejar en evidencia como mediante la inclusión del país a este proyecto, podría representar varias oportunidades de negocios para el sector logístico y de igual forma, como podría seguir eficientizando y modernizando el mismo. A su vez, la inversión en infraestructura podría ayudar a la República Dominicana a seguir desarrollándose económicamente.

Actualmente, la República Popular China y la República Dominicana poseen relaciones diplomáticas, las cuales fueron establecidas el 1 de mayo de 2018. En ese periodo, se firmó un memorándum de entendimiento sobre la Nueva Ruta de la Seda, lo que instauró el marco institucional para la cooperación entre ambas naciones. Bajo este marco, ambas partes promoverán la coordinación de las políticas, la conexión de las infraestructuras, la fluidificación del comercio, la integración financiera y la comprensión mutua entre los pueblos. Por lo cual, la República Dominicana obtendría muchos beneficios de este proyecto, tanto a nivel logístico como económico.

En este orden, la creciente demanda de comercio electrónico tiene perspectivas de incrementar los volúmenes de comercio internacional. Por ende, el país puede ser un eslabón importante en esta iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda

para convertirse en centro regional de distribución y consolidarse como hub logístico en la región del Caribe, integrando el transporte marítimo, aéreo y terrestre.

Finalmente, con esta iniciativa el país actuaría como un intermediario, el cual facilitará el flujo de mercancías e insumos que requieran las empresas, dinamizando así el comercio entre las naciones. A su vez, expandiría la cobertura, mejoraría la calidad y competitividad de la infraestructura, servicios de transporte y logística del país.

DELIMITACIÓN DEL TEMA

La investigación se llevará a cabo en el Distrito Nacional, República Dominicana durante el periodo septiembre-diciembre de 2020 y estará orientada al sector logístico.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La Nueva Ruta de la Seda, también conocida en inglés como One Belt, One Road Initiative o BRI (Belt and Road Initiative) es un proyecto internacional de

gran magnitud, lanzado por China en 2013. Este proyecto consiste en establecer dos rutas combinadas, una de infraestructura terrestre y otra marítima, las cuales mejorarían las conexiones chinas tanto en el continente asiático como hacia el exterior, obteniendo así más influencia económica y política a nivel mundial.

Como ya sabemos la República Dominicana cuenta con una localización geográfica estratégica que de forma natural lo convierte en uno de los países con mayor atractivo para convertirse en un centro regional de abastecimiento, tanto para las exportaciones como para las importaciones de productos.

La infraestructura logística de Rep. Dominicana, permite tener mayor cantidad de conexiones marítimas y aéreas en la región del Caribe. Sin embargo, aunque es evidente que el país cuenta con las mejores infraestructuras portuarias y aeroportuarias del Caribe, el país no se encuentra incluido en la Nueva Ruta de la Seda de China. De igual forma, el sector logístico del país genera altos costos que no serían proporcionales al nivel de eficiencia que se busca desarrollar.

En este orden, los desafíos que confronta la República Dominicana son diversos y se manifiestan en los distintos componentes del sistema logístico dominicano. De acuerdo con el (Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga - PNLog) preparado por el equipo de consultores del Banco Interamericano de Desarrollo

(BID), la República Dominicana presenta varios desafíos para establecer un sistema logístico que:

- ✓ Apunte al desarrollo de los sectores productivos locales.
- ✓ Se convierta en un elemento esencial para la atracción de inversión extranjera.
- ✓ Sitúe al país como un referente logístico en el Caribe, dando con ello cumplimiento a lo establecido en la Estrategia Nacional de Desarrollo (END) 2010-2030.

República Dominicana muestra un alza en la conectividad marítima, lo que lo convierte en una economía más competitiva en cuanto a la facilidad de hacer negocios, por sus economías de escala y mayor cobertura en la demanda de mercados extranjeros. Finalmente, con esta investigación se busca analizar cómo se resolvería el problema de eficiencia en el sector y crear todas las condiciones para que el país pueda convertirse en un verdadero hub logístico en la región del Caribe.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuáles oportunidades de negocios en el sector logístico se pueden identificar mediante la inclusión de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda de China, año 2020?

SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

1. ¿Qué es la Nueva Ruta de la Seda?
2. ¿Cuál es la situación actual del sector logístico de Rep. Dominicana?
3. ¿Cuáles son los puertos y aeropuertos con mayor flujo comercial en Rep. Dominicana?
4. ¿Cuál es la situación actual de América Latina y el Caribe en el sector logístico?
5. ¿Cómo son las relaciones comerciales entre Rep. Dominicana y China?
6. ¿Cuáles efectos en el sector logístico que traería consigo la inclusión de los países de América Latina a la Nueva Ruta de la Seda?
7. ¿Cuáles oportunidades de negocios traería al sector logístico la inclusión de Rep. Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda?

OBJETIVO GENERAL

Analizar las oportunidades de negocios en el sector logístico mediante la inclusión de República Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda de China, año 2020.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Analizar teóricamente la Nueva Ruta de la Seda.
2. Describir la situación actual del sector logístico de Rep. Dominicana.
3. Determinar los puertos y aeropuertos con mayor flujo comercial en Rep. Dominicana.
4. Analizar la situación actual de América Latina y el Caribe en el sector logístico.
5. Describir las relaciones comerciales entre Rep. Dominicana y China.
6. Identificar los efectos en el sector logístico que traería consigo la inclusión de los países de América Latina a la Nueva Ruta de la Seda.
7. Identificar las oportunidades de negocios en el sector logístico que traería la inclusión de Rep. Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda.

CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

Marco teórico

1. La Nueva Ruta de la Seda

1.1 Origen y antecedentes históricos

Durante el tiempo de las dinastías Qin y Han la Ruta de la Seda Marítima tuvo sus inicios, en esta época existían tres de estas Rutas que enlazaban a China con el resto del mundo. Siguiendo esta antigua Ruta, las siete expediciones navales de Zheng He, en la Dinastía Ming, se embarcaron en el extremo occidental del Pacífico, transitando los países y regiones del Océano Índico, hecho que profundizó las relaciones de la dinastía Ming con el Sudeste de Asia y África Oriental. (Zhang, 2005)

China hasta los inicios del siglo XIX, había sido potencia económica debido a la gran influencia de sus productos y su capacidad productiva en la economía mundial. A su vez, es necesario mencionar que para el año 1850 y desde hace siglos, China, era la potencia mundial, tanto por su por el nivel de avance como economía y desarrollo de su sociedad (Ríos, 2015). En este contexto, la Ruta de la seda significó

uno de los puntos de influencia más grande que se desarrolló por más de 1500 años permitiendo una gran conexión con parte de Asia y Europa; otro punto fue la Ruta de la Seda marítima, la cual permitió el desarrollo del comercio entre China y América Latina entre 1535 y 1815. Además, esta ruta se constituyó como un gran mercado que atravesó distintos países y que generó intercambio entre regiones muy diversas. (Zottele, 2017)

El presidente Xi Jinping en septiembre de 2013, hizo un discurso en la Universidad de Nazarbayev, Kazajstán, en el cual propuso construir “la Franja Económica de la Ruta de la Seda” en sinergia con Asia Central. En octubre de ese mismo año, durante la Reunión Informal de Líderes de APEC, Jinping planteó construir la “Ruta de la Seda Marítima del siglo XXI” con los países de la ASEAN (Zou, 2015). Este planteamiento de la Nueva Ruta de la Seda es de gran importancia; tanto China como otros países en el mundo prestan mucha atención a su desarrollo (Zottele, 2017). La Nueva Ruta de la Seda es un producto de herencia y extensión de la Ruta de la Seda antigua; pero el desarrollo y los cambios de los tiempos le dieron un nuevo significado, puesto que esta iniciativa no sólo se centra en la economía, sino también en una mayor comunicación e intercambio, enfoques reflejados en todos los aspectos como: la política, la economía y la cultura. Por lo cual, este proyecto que ajusta a la tendencia y la encabeza, de acuerdo con la actualidad, en busca del desarrollo, la cooperación, la paz, y el ganar-ganar. (Zottele, 2017)

1.2 Descripción de rutas

Según el informe titulado "One Belt, One Road": estado de desarrollo 2017, elaborado por ICEX (Rodríguez M. , 2017) se presentan las 6 principales rutas, a saber:

Puente terrestre Euroasiático

El principal medio de transporte en el cual se basa la Nueva Ruta de la Seda en Eurasia es el ferrocarril. El cual comprende la conexión ferroviaria entre la provincia de Jiangsu (puerto de Lianyungang) y Países Bajos (puerto de Rotterdam). Esta ruta es de suma importancia para China, ya que la misma implica un coste menor que el de transporte aéreo y de igual forma, es más eficaz que el transporte marítimo.

En este orden, también existen otras líneas de trenes de mercancías que unen Chongquin a Duisburgo (Alemania), Chengdu a Lodz (Polonia), Wuhan a Hamburgo (Alemania) y a Lyon (Francia). Por ende, el principal objetivo de este corredor es aumentar la frecuencia de transporte ferroviario entre China y Europa.

Corredor China – Mongolia – Rusia

Este corredor cuenta con dos líneas principales, tanto para transporte por carretera como ferroviario, a saber:

- Beijing/Tianjin/Hebei con Rusia (a través de Mongolia interior) y Mongolia.
- Dalian con Chita (Rusia), a través de Sheyang, Changchun, Harbin, Manzhouli y Mongolia interior.

Este corredor engloba otras áreas de cooperación además de la infraestructura de transporte, como acuerdos en materia energética, de medio ambiente, tecnología y mejora del despacho aduanero. El mismo, además de ser importante para la Nueva Ruta de la Seda, forma parte de otras estrategias como el Plan de Carretera Esteparia y el Plan Ferroviario Transcontinental con Rusia.

Corredor China – Asia Central – Asia Occidental

Este corredor representa una de las principales rutas de la Nueva Ruta de la Seda. El cual conecta Urumqi (provincia de Xinjiang), en China, al Mar Mediterráneo a través de Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Uzbekistán, Turkmenistán, Irán y Turquía (Ankara). El corredor sigue la antigua Ruta de la Seda y esta iniciativa se complementa con acuerdos bilaterales de cooperación entre China y los Estados de Asia Central.

Esta ruta tiene el objetivo de incrementar el comercio de forma independiente entre los países del corredor. No obstante, la misma necesita la realización de numerosos

proyectos de infraestructura de transporte y energía desde Oriente Medio hasta China.

Corredor China – Península de Indochina

Este corredor enlaza a la provincia de Guangzhou, Shenzhen, así como Hong Kong, con algunos países del Sudeste Asiático que son Camboya, Laos, Myanmar, Tailandia y Vietnam.

Esta ruta tiene como objetivo fortificar la cooperación entre los Estados de la región del Gran Mekong, sobre todo el área de transporte (carretera, vías ferroviarias y conexiones aéreas). A su vez, este proyecto impulsará el comercio entre China y los estados miembros de ASEAN que hayan firmado acuerdos de libre comercio desde 2010.

Corredor Bangladesh – China – India – Myanmar

Esta ruta enlazaría Kunming con Calcuta, a través de Mandalay y Dhaka. Con este corredor se persigue mejorar la conexión entre China y los diversos centros económicos de la bahía de Bengala, así como incrementar el comercio interregional mediante la reducción de barreras no arancelarias. Para esta iniciativa es de vital importancia que se optimicen las infraestructuras de transporte y que se reduzcan los niveles de pobreza de la región.

Es necesario destacar que India es el centro de la conectividad en Asia, por lo cual es de suma importancia entender su relevancia dentro de este proyecto. No obstante, India guarda la distancia y se mantiene desconfiado en relación a la Nueva Ruta de la Seda.

Corredor China – Pakistán

Esta ruta une a Kashgar, en la provincia china de Xinjiang, con el puerto de Gwadar en Pakistán. El mismo incluye la construcción de carreteras, líneas ferroviarias, redes de fibra óptica, la creación de un aeropuerto internacional en Gwadar, así como la creación de zonas económicas especiales. A su vez, a pesar de que China posee grandes afinidades políticas con Pakistán en comparación con la India. Sin embargo, la inclusión de este país en la Ruta de la Seda conlleva muchos retos y obstáculos, tanto de seguridad como logísticos.

1.2 Financiamiento

Para el desarrollo del proyecto de la Nueva Ruta de la Seda, la República Popular China destino la suma de \$40 mil millones de dólares del Fondo de la Ruta de la Seda. En este orden, China podrá disponer de la mayor parte de los \$50 mil millones de dólares del Fondo del Asia Infrastructure and Investment Bank (AIIB) al proyecto, debido a que el mismo está destinado al desarrollo de casi todo el Continente Asiático.

Finalmente, el proyecto chino también lo constituirán unos \$62 mil millones de dólares de financiamiento, el cual Beijing considera transferir del China Development Bank, del China Exim Bank y del Agricultural Development Bank of China, al proyecto de la Nueva Ruta de la Seda.

De esta forma, para la Nueva Ruta de la Seda se contaría con un total de \$152 mil millones de dólares para su financiación, siendo este proyecto el de mayor presupuesto en comparación con otros similares para la región, por parte de otras potencias. Además, como dato relacionado a el financiamiento del proyecto, y la política monetaria, se especula que China intente utilizar al yuan como moneda de circulación dentro del mismo. (Leguizamón Astudillo, 2016)

Marco Referencial

Carter, Darrell James. (2018). " El nuevo jugador del Gran Juego: la estrategia del Cinturón y la Ruta de China para Asia Central ". Tesis de Posgrado y Disertaciones. Iowa, Estados Unidos. Universidad Estatal de Ciencia y Tecnología de Iowa.

En este trabajo se identifica a través de una revisión analítica del comportamiento pasado de China en regiones en desarrollo similares, un patrón que indica cómo el país asiático se desarrollará Asia Central para su Iniciativa de la Franja y la Ruta.

Además, el autor explora la conexión entre comercio, Inversión Extranjera Directa (IED) e influencia política, utilizando una prueba estadística del comportamiento de votación de la ONU. Adicionalmente, se discute cómo esta iniciativa presenta a China la oportunidad de crecimiento de la influencia política en la región, además de los beneficios económicos, pero esos nuevos costos y desafíos, potencialmente aumentados por los esfuerzos rusos, limitarán las ganancias políticas de China.

Irún, Beatriz. (2019). Análisis del riesgo para la inversión extranjera en China en proyectos de participación público privada (PPP) en el marco de la Ruta de la Seda (Belt Road Initiative). Un estudio integral en torno a las dimensiones del riesgo y el papel antecedente de la confianza interempresarial. Castellón, España. Universidad Jaime I.

El autor analiza el constructo riesgo bajo un enfoque integral y multidimensional para establecer la manera en la que es percibido por las empresas internacionales con decisión sobre las inversiones que van destinadas al mercado chino en la forma de proyectos PPP en el marco de la Ruta de la Seda. En este trabajo se toma de muestra 156 profesionales del sector público y privado, para de esta forma, elaborar un análisis descriptivo del riesgo en cada dimensión. De igual forma, realizar un análisis comparativo mediante técnicas no paramétricas considerando diferentes factores de clasificación (género, perfil público o privado, edad y años de experiencia profesional o en proyectos PPP). A su vez, utilizando modelos de ecuaciones estructurales, se analiza el papel antecedente de la confianza interempresarial sobre la mejor percepción sobre los factores de riesgo. Finalmente,

con la misma técnica se estudia el efecto interrelación existente entre los propios factores de riesgo considerados.

Clemente, Antonino. (2015). La nueva Ruta de la Seda y sus efectos en las relaciones entre China y la Unión Europea. Roma, Italia. Universidad Luiss Guido Carli.

En esta tesis, el autor estudio el estatus de las relaciones entre dos importantes actores del escenario internacional: la Unión Europea y China. En particular, en la investigación se tomó en consideración el caso del nuevo plan de desarrollo chino: la Nueva Ruta de la Seda. A su vez, el mismo resalta como las características y sus posibles aspectos positivos y negativos, pueden interferir con las relaciones entre estos dos extremos del continente Euroasiático. Finalmente, el autor resalta como gracias a esta ruta las relaciones entre Unión Europea y China pueden ser considerada como una de las más importantes para impulsar la economía global, así como el estatus de sus relaciones pueden tener grandes repercusiones a nivel mundial.

Marco conceptual

- 1. Logística:** es el proceso de administrar estratégicamente el flujo y almacenamiento eficiente de las materias primas, de las existencias en proceso

y de los bienes terminados del punto de origen al de consumo. (Lamb Charles, 2002)

- 2. Centro Logístico:** Definido por el Decreto 262-15 como: área ubicada en, Zona Primaria Aduanera o su extensión, en el interior de la cual se realizan, por parte de Empresas Operadoras Logísticas, todas las actividades relativas al transporte, a la logística y a la distribución de mercancías, tanto para el mercado nacional como para el mercado internacional. En las instalaciones del Centro Logístico deberán existir áreas de inspección de las mercancías que se vayan a nacionalizar en las instalaciones de dicho Centro Logístico. (Asociacionavieros, 2017)

- 3. Infraestructura logística:** según (Díaz Zamora, 2017) se define como el conjunto de carreteras, puentes, aduanas, aeropuertos, puertos, instalaciones de telecomunicaciones que se apoya un país para comunicar a las personas y empresas o transportar las mercancías a lo largo y ancho de una nación.

- 4. Costos logísticos:** son los costos involucrados en el proceso de transportar los bienes desde la fábrica hasta el punto en la cual la mercancía sale del país (puertos, aeropuertos, fronteras). (Guasch, 2011)

- 5. Exportación:** se define como despacho de mercancías nacionales o nacionalizadas hacia el extranjero, para su uso o consumo definitivo. (Dirección General de Aduanas , 2018)
- 6. Importación:** actividad comercial que consiste en comprar productos y servicios de otro país. (ADOEXPO, 2018)

CAPÍTULO II. DISEÑO METODOLÓGICO

2.1 Tipo de investigación

Los tipos de investigación a utilizar en el desarrollo de este trabajo son el descriptivo y el explicativo.

Con la investigación descriptiva se pretende analizar y describir como la inclusión de Rep. Dominicana a la Nueva Ruta de la Seda podría generar oportunidades de negocios en el sector logístico del país. De igual forma, este tipo de investigación permitirá evaluar e identificar los beneficios que traería la misma.

A su vez, con la investigación explicativa se busca exponer porque la Nueva Ruta de la Seda representaría oportunidades de negocio para el sector logístico.

2.2 Método de investigación

Los métodos a utilizar en la presente investigación son los siguientes:

- **El método analítico**, ya que se identificará la causa y efecto de un fenómeno, en este caso como la inclusión de Rep. Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda brindará oportunidades de negocios al sector logístico.
- **El método deductivo**, ya que se partirá desde lo general a lo particular con el propósito de tener una visión más completa del tema.

2.3 Técnica de investigación

Como técnica de investigación para la recopilación de información se realizarán entrevistas. De esta manera se podrá obtener información de primera mano de profesionales en el área de comercio internacional, haciendo énfasis en el sector logístico del país, para así poder conocer su situación actual.

2.4 Fuentes de documentación

- **Primarias:**

Acosta, C. (2019). *Embajador espera conflicto China-USA sea solucionado con el diálogo.* Obtenido de <https://listindiario.com/economia/2019/10/01/584805/embajador-espera-conflicto-china-usa-sea-solucionado-con-el-dialogo>

ADOEXPO. (2018). *Guía de exportación.* Obtenido de <https://asociacionavieros.com/wp-content/uploads/2017/03/guia-adoexpo2018.pdf>

Asociacionavieros. (2017). *Centros Logísticos- Decreto-262-15.* Obtenido de <https://asociacionavieros.com/wp-content/uploads/2017/03/centros-logisticos-decreto-262-15.pdf>

Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). *Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga - PNLog.* Obtenido de <http://mepyd.gob.do/publicaciones/plan-nacional-en-logistica-de-cargas-pnlog-República-dominicana-2014-2024>

Carter, Darrell James. (2018). " *El nuevo jugador del Gran Juego: la estrategia del Cinturón y la Ruta de China para Asia Central* ". Obtenido de <https://lib.dr.iastate.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=7565&context=etd>

Clemente, Antonino. (2015). *La nueva Ruta de la Seda y sus efectos en las relaciones entre China y la Unión Europea*. Obtenido de <https://tesi.luiss.it/16837/1/623432.pdf>

Dirección General de Aduanas. (2018). *Revista de comercio de la República Dominicana*. Obtenido de <https://www.aduanas.gob.do/noticias/revista-de-comercio-de-la-direcci%C3%B3n-general-de-aduanas-enero-2018/>

elDinero. (2019). *República Dominicana vista como un centro logístico en el Caribe*. Obtenido de <https://www.eldinero.com.do/84570/República-dominicana-vista-como-un-centro-logistico-en-el-caribe/>

Guasch, J. L. (2011). *La logística como motor de la competitividad en UNA América latina y el Caribe*. Obtenido de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-log%C3%ADstica-como-motor-de-la-competitividad-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe.pdf>

Hidalgo, E. (2018). *República Dominicana en la nueva ruta de la seda china*. Obtenido de <https://elnuevodiario.com.do/República-dominicana-en-la-nueva-ruta-de-la-seda-china-2/>

Irún, Beatriz. (2019). *Análisis del riesgo para la inversión extranjera en China en proyectos de participación público privada (PPP) en el marco de la Ruta de la Seda (Belt Road Initiative)*. Obtenido de <https://www.tdx.cat/handle/10803/668412#page=1>

Lamb Charles, H. J. (2002). *Marketing*. International Thomson Editores S.A.

Ríos, X. (2015). *El XIII Plan: antecedentes, contexto, contenidos y expectativas*. Obtenido de

<https://www.uv.mx/chinaveracruz/files/2017/09/2776-13074-1-CAP3.pdf>

Rodríguez, M. (2017). "One Belt, One Road": estado de desarrollo 2017. Madrid: ICEX España Exportación e Inversiones.

Rodríguez, M. (2018). *China integraría a RD a la Ruta de la Seda*. Obtenido de <https://www.elcaribe.com.do/2018/09/11/china-integraria-rd-la-ruta-de-la-seda/>

○ **Secundarias:**

Díaz Zamora, J. F. (2017). *Infraestructura logística como apalancamiento para aumentar la competitividad y reducir el costo del país: revisión de cuatro estudios con ecuaciones estructurales*. *Revista Iberoamericana de Producción Académica y Gestión Educativa*. Obtenido de <https://www.pag.org.mx/index.php/PAG/article/download/667/848>

Leguizamón Astudillo, E. G. (2016). *One Belt One Road Initiative, y un renovado gran juego geopolítico en Asia Central*. Obtenido de <https://politica-china.org/>

Zottele, E. y. (2017). *La Franja y la Ruta : Oportunidad para América Latina y búsqueda de un desarrollo sostenible*. Obtenido de <https://www.uv.mx/chinaveracruz/files/2017/09/2776-13074-1-CAP3.pdf>

ESQUEMA PRELIMINAR DE CONTENIDO

1. Resumen Ejecutivo

2. Introducción

3. Planteamiento del Problema

4. Formulación del Problema

5. Sistematización del problema

6. Justificación

7. Objetivos

7.1 General

7.2 Específicos

Capítulo I. Marco Teórico

1. La Nueva Ruta de la Seda

1.1 Origen y antecedentes históricos

1.2 Descripción de rutas

1.3 Financiamiento

2. El sector logístico de República Dominicana

2.1 Composición de la infraestructura logística

2.1.1 Principales puertos y aeropuertos del país

2.2 Situación actual del sector logístico del país

3. Situación actual de América Latina y el Caribe en el sector logístico

4. Relaciones comerciales entre Rep. Dominicana y China

4.1 Antecedentes

4.2 Situación actual

5. Efectos en el sector logístico que traería consigo la inclusión de los países de América Latina a la Nueva Ruta de la Seda

6. Oportunidades de negocios que traería al sector logístico la inclusión de Rep. Dominicana en la Nueva Ruta de la Seda

Capítulo II. Diseño metodológico

2.1 Tipo de investigación

2.2 Métodos de investigación

2.3 Técnicas e instrumentos

Capítulo III. Presentación y análisis de los resultados

Conclusión

Recomendaciones

Bibliografía

Anexos o apéndices