

Universidad Iberoamericana



Facultad de Ingeniería

Escuela de Ingeniería Industrial

**DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE REPÚBLICA DOMINICANA: UN ANÁLISIS EN
BUSCA DE POSICIONAR A REPÚBLICA DOMINICANA DENTRO DEL TOP 10
DE PAÍSES CON MEJOR DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE LA REGIÓN DE
LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE**

Proyecto de Grado Presentado como Requisito para Optar por el Título de:

“Ingeniera Industrial”

Sustentantes:

Ileana Rodríguez 17-0531

Karla Martínez 17-0423

Asesor(es):

Ing. Elvio Guerrero

Santo Domingo, República Dominicana

Agosto 2020

**DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE REPÚBLICA DOMINICANA: UN ANÁLISIS EN
BUSCA DE POSICIONAR A REPÚBLICA DOMINICANA DENTRO DEL TOP 10
DE PAÍSES CON MEJOR DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE LA REGIÓN DE
LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE**

Proyecto de Grado preparado a la Universidad Iberoamericana (UNIBE), como requisito
parcial para la obtención del título de Ingeniero Industrial.

Asesor: Ing. Elvio Guerrero

Santo Domingo, República Dominicana

Agosto, 2020

Ileana Gabriela Rodríguez Cedeño

Karla Denisse Martínez Marte

Desempeño Logístico de República Dominicana: un Análisis en Busca de Posicionar a República Dominicana dentro del Top 10 de Países con Mejor Desempeño Logístico de la Región de Latinoamérica y el Caribe

Total de páginas: 137 páginas

Profesor: Ing. Elvio Guerrero

Proyecto de Grado de Ingeniería Industrial

Universidad Iberoamericana, República Dominicana, 2020

Áreas temáticas:

Ingeniería Logística

Logística Global

Cadena de Abastecimiento y Comercio Exterior

Negocios Internacionales

Código de biblioteca:

**DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE REPÚBLICA DOMINICANA: UN ANÁLISIS EN
BUSCA DE POSICIONAR A REPÚBLICA DOMINICANA DENTRO DEL TOP 10
DE PAÍSES CON MEJOR DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE LA REGIÓN DE
LATINOAMÉRICA Y EL CARIBE**

Este Proyecto de Grado fue evaluado y aprobado para la obtención del título de Ingeniera Industrial por la Universidad Iberoamericana.

Miembros de la Mesa Examinadora:

Nombre

Firma

Prof. _____

.....

Prof. _____

.....

Prof. _____

.....

Dedicatoria

Dedico este proyecto de grado primero a Dios, por darme el regalo de la vida, por bendecirme poniendo en mi camino a las personas correctas y porque gracias a él pude culminar mis estudios con éxito.

A mis padres, por siempre apoyarme y querer lo mejor para mí, por darme su amor incondicional. Ellos son mi ejemplo a seguir, mi admiración.

A la Universidad Iberoamericana y a la MESCYT por otorgarme el privilegio de estudiar la carrera de Ingeniería Industrial, en la Universidad que tanto anhelaba.

A Zelided Pérez, que por su pasión a la logística nos inspiró a realizar este proyecto.

A la Ingeniera Ivonne Jaquez por todo el apoyo y motivación brindada.

Ileana Gabriela Rodríguez Cedeño

Dedicatoria

Dedico este trabajo primero a Dios por su amor y gracia inexplicable, luego a mis padres y mi hermana por su arduo sacrificio, mi familia: Ileana, Ana, Lorena, Maricruz y Gabriel por su hermosa amistad y apoyo en cada parte del camino. Este trabajo es para ustedes.

Karla Denisse Martínez Marte

Agradecimientos

Gracias primeramente a Dios, por permitirme cumplir una meta más. A mis padres, Julio Rodríguez e Iris Cedeño, por todo su esfuerzo y dedicación en tratar de darme tanto a mí como a mis tres hermanos, siempre lo mejor. Gracias por ser nuestros modelos a seguir. A mis abuelos por todo su amor y apoyo, y por enseñarnos que lo que más vale en esta vida son los pequeños momentos, disfrutar el presente.

Gracias a la Universidad Iberoamericana y a la MESCYT de permitirme estudiar en esta universidad tan prestigiosa, en donde pude adquirir conocimientos y experiencias valiosas tanto para mi vida profesional como personal.

Gracias a la directora de la carrera de Ingeniería Industrial, Ivonne Jaquez, porque a pesar de las labores que conlleva su cargo, siempre sacaba un tiempo para sus estudiantes. A la profesora Francis Jaquez y su esposo Rubén Neris, por siempre estar dispuestos en ayudarnos y su dedicación en enseñarnos tanto. Al profesor Martín Rivera, Joaquín González y a nuestro asesor Elvio Guerrero por sacar de su tiempo y guiarnos a lo largo del cuatrimestre para realizar este proyecto. De igual forma quiero agradecer a Yelenis Tejada, Anyelis Zaiter, Ronald Flores y a todas las personas entrevistadas mencionadas en el proyecto, por dedicarnos parte de su tiempo.

Gracias a Ana Medina, Lorena Finke, Maricruz Cruz, Gabriel Fernández, Cesar Hernández, Yvonne Collie y mi compañera de proyecto de grado Karla Martínez, por toda experiencia compartida, por cada almuerzo y salida juntos, por cada tarde de estudios, y por hacer de estos cuatro años una experiencia inolvidable. También a mis amigos de Ingeniería Civil, Emely Pérez, Luz López, Mario Jazmín, Argeny Alcántara, José Bisono, Rubén Castillo, Bryan Domínguez y Luis Jiménez, porque sin ustedes la universidad no hubiese sido igual.

Finalmente, pero no menos importante, quiero agradecerle de forma especial a mi novio, Emmanuel Ureña, por siempre brindarme su apoyo y ayuda en todo lo que estuviera en su alcance, por estar siempre para mí en las buenas y en las malas. Gracias por ser parte de mi vida.

Ileana Gabriela Rodríguez Cedeño

Agradecimientos

En primer lugar, no tengo palabras para agradecer lo bueno que ha sido Dios, por forjar mi camino y darme la oportunidad de vivir esta increíble experiencia. De verdad que mis posibilidades de estudiar en esta prestigiosa universidad eran muy limitadas, sin embargo, Dios me sorprendió haciendo lo inimaginable para mí, me abrió las puertas para yo poder estudiar esta carrera en el lugar perfecto para mí y me dirigió con su amor tan grande en cada parte del camino, así como en cada parte de mí vida. Mi experiencia durante estos cuatro años ha sido demasiado maravillosa, tan buena que no quiero que se termine, a pesar de que sé que me espera un gran camino por delante. Estando en Unibe no solo me gané unos conocimientos demasiado valiosos, experiencias inolvidables y un título como ingeniera, yo me gané una familia, y eso para mí no tiene precio.

Gracias a mi mamá, mi papá y hermana, porque sin ustedes esto no hubiese sido posible. Ustedes han sido mi motor y mi impulso, gracias por todo el apoyo, el dinero invertido, el tiempo, por siempre estar ahí para mí, siempre disponible incondicionalmente, por creer en mí y verme ya como una ingeniería desde mi primer día, por todo lo que han sacrificado para yo ser la persona que soy. Yo valoro cada recurso que han invertido en mí con todo mi corazón, y continuaré trabajando día y noche para devolverles aún más de lo que me han dado. Agradezco por igual al resto de mi familia que siempre me han apoyado desde niña a crecer y salir adelante.

Agradezco a la Ingeniera Ivonne Jaquez, a nuestros asesores Elvio Guerrero y Joaquín Gonzales y a todos mis profesores a lo largo de la carrera, en especial al profesor Rubén Neris, Profesor Néstor Matos y el profesor Eduardo Álvarez. Gracias por invertir su tiempo y su esfuerzo en todos nosotros, por esa gran paciencia y dedicación. Su pasión por la carrera y por enseñarnos me ha inspirado tanto. Ustedes son mis modelos a seguir, y les prometo que verán el fruto de su trabajo en mí.

Mis amigos y mi familia. Yo no me imagino un día a día sin ustedes. Recuerdo los días antes de entrar a clases por primera vez, pensé que mi experiencia universitaria sería más solitaria, como muchos me habían dicho que era. Sin embargo, tuve la dicha y el privilegio de conocerlos, ustedes verdaderamente me han hecho muy feliz, tanto que no quiero que esto termine. Gracias a mi equipo dorado, Ileana, Ana, Lorena, Maricruz y Gabriel. Gracias por ser tan buenos amigos. Ustedes hicieron que mi día a día fuera tan bonito, no me imagino unas clases sin ustedes, no me imagino terminar esta etapa y no verlos todos los días, no reírnos a carcajadas en la facultad por cualquier cosa, no estudiar juntos y apoyarnos en todo como siempre. Ustedes son personas maravillosas, de verdad que los quiero mucho, y le ruego a Dios que los lleve tan alto, quiero verlos en la cima cumpliendo todos sus sueños y aspiraciones y saben que cuentan con mi apoyo incondicional para trabajar para eso.

Mis amigos de civil, Mario, Luz, Emely, Rubén, Sebastián, Argeny, Emanuel, Bryan, Bisoño y Luis. Ustedes no se imaginan cuanto aprecio cada experiencia que vivimos juntos, estudiando hasta la madrugada, en las clases, todas las risas, el sentarnos a conversar de cualquier cosa me hacía muy feliz, los quiero mucho. Gracias por ayudarme y estar siempre para mí en todo este camino, espero que también lleguen tan alto como ustedes no puedan imaginárselo.

Por último, quiero hacer un agradecimiento especial a mi compañera de proyecto de grado y mi hermana Ileana Rodríguez. Gracias por ser tan buena persona, por tu hermoso corazón y por ser y haber sido una hermana de verdad, excepcional en todo lo que haces. Espero que todo el que lea esta dedicatoria sepa la persona tan extraordinaria que eres, todo el que te conoce lo sabe, eres verdaderamente excepcional. Te quiero demasiado, te admiro mucho y sabes que cuentas con mi apoyo incondicional, para siempre.

Karla Denisse Martínez Marte

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	1
ABSTRACT.....	2
INTRODUCCIÓN	3
CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	4
Planteamiento del Problema	4
Alcance	4
Objetivo General.....	4
Objetivos Específicos.....	5
Justificación de la Investigación	5
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	7
Antecedentes	7
Marco Conceptual.....	8
Marco Contextual.....	11
CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO.....	18
Tipo de Investigación.....	18
Métodos para Obtención de la Información.....	18
Herramientas del proceso de resultados.....	18
CAPÍTULO IV. ANÁLISIS COMPARATIVO	20
Índice de Desempeño Logístico 2018.....	20
Índice de Desempeño Logístico 2018: Comparación de República Dominicana con la región de Latinoamérica y el Caribe Según Indicadores.	24

CAPÍTULO V: DESPACHO ADUANERO DE REPÚBLICA DOMINICANA32

Documentación Requerida para las Exportaciones e Importaciones32

Procedimiento Aduanal.....33

Avances con Respecto al Despacho Aduanero.....35

Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).44

Operador Económico Autorizado.44

CAPÍTULO VI: COMPETITIVIDAD Y CALIDAD DE SERVICIOS LOGÍSTICOS

DE REPÚBLICA DOMINICANA46

Ubicación Geográfica de República Dominicana.....46

Acuerdos de Libre Comercio46

Infraestructura de Transporte.....51

Infraestructura Industrial.....53

Sistema Nacional de Atención Ciudadana 31170

Avances del Sistema Portuario durante el período 2018 - 201970

Avances del Sistema Aeroportuario en el período 2018 - 201971

CAPITULO VII: ENTREVISTAS A EXPERTOS72

Richard J. Collie Betances, Gerente General y Fundador de Customs Service, SRL72

Miguel Taveras, Presidente de la Agencia de Aduanas Miguel Taveras.....73

Luís Grullón, Director de Supply Chain en Fresenius Kabi74

Héctor José Acosta Peña, Ejecutivo de Ventas de CaribeTrans, SAS.....76

Mariela Delgado, Gerente de Calidad y Procesos de Mardom80

Elena Salazar, Vicepresidenta Ejecutiva de la Asociación de Navieros de la República Dominicana, Inc. (ANRD).....	81
Laura Estrella, Empresa Multinacional Importadora.....	82
Rafael Guzmán, Coordinador de Exportaciones e Importaciones de 3M Dominicana	83
Edwin Nicolás Jiménez de la Rosa, Gerente de Logística, Planificación y Proyectos	85
José Manuel Torres, Vicepresidente Ejecutivo de ADOZONA	87
Paul Machuca, Director Comercial de Frederic Schad.....	88
Franklin Matos, Director de Cadena de Abastecimiento y Compras en Grupo Ramos	89
Félix Tejada, Gerente de Centros de Distribución en Mercasid	90
Odile Miniño Bogaert, Vicepresidente Ejecutiva de ADOEXPO	93
CAPITULO VIII: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	97
Eficiencia del Despacho Aduanero	97
Competitividad y Calidad de Servicios Logísticos.....	100
Conclusión	104
REFERENCIAS.....	106
ANEXOS.....	115

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Balanza de Bienes de la República Dominicana de enero-diciembre 2018 versus 2019	13
Tabla 2 Herramientas Utilizadas para la Realización del Proyecto	19
Tabla 3 Países de Mejor Desempeño según el Índice de Desempeño Logístico 2018	21
Tabla 4 Índice de Desempeño Logístico de la región de Latinoamérica y el Caribe 2016 versus 2018, por Indicadores	21
Tabla 5 Índice de Desempeño Logístico de la región de Latinoamérica y el Caribe 2018	22
Tabla 6 Índice de Desempeño Logístico de República Dominicana 2016 versus 2018, por Indicadores.....	23
Tabla 7 Índice de Desempeño Logístico: Facilidad para Coordinar Embarques a Precios Competitivos.....	25
Tabla 8 Índice de Desempeño Logístico: Facilidad para Localizar y Hacer Seguimiento a los Envíos	26
Tabla 9 Índice de Desempeño Logístico: Frecuencia de Arribo de Embarques al Destinatario Dentro del Plazo Previsto.....	27
Tabla 10 Índice de Desempeño Logístico: Calidad de la Infraestructura Relacionada con el Comercio y el Transporte.....	28
Tabla 11 Índice de Desempeño Logístico: Eficiencia del Despacho Aduanero.....	29
Tabla 12 Índice de Desempeño Logístico: Eficiencia del Despacho Aduanero.....	30
Tabla 13 Tiempo para Exportar: Cumplimiento Transfronterizo	36
Tabla 14 Costo para Exportar: Cumplimiento Fronterizo	37
Tabla 15 Tiempo para Exportar: Cumplimiento Documental	38
Tabla 16 Costo para Exportar: Cumplimiento Documental	39
Tabla 17 Tiempo para Importar: Cumplimiento Fronterizo	40

Tabla 18 Costo para Importar: Cumplimiento Fronterizo	41
Tabla 19 Tiempo para Importar: Cumplimiento Documental	42
Tabla 20 Costo para Importar: Cumplimiento Documental	43
Tabla 21 Puertos Comerciales de República Dominicana.....	53
Tabla 22 Informe de Estadísticas 2019 con Respecto al Movimiento de Carga y Tráfico de Embarcaciones	54
Tabla 23 Puertos y Terminales según Tráfico de Embarcaciones 2019	55
Tabla 24 Puertos y Terminales según Exportaciones, Importaciones y Mercancía de Tránsito 2019.....	56
Tabla 25 Movimiento de Contenedores 2018 versus 2019.....	57
Tabla 26 Puertos y Terminales según Tráfico de Embarcaciones Clasificadas por Tipo de Carga 2019	58
Tabla 27 Índice de Conectividad Marítima de la región de Latinoamérica y el Caribe 2019	60
Tabla 28 Cantidades Exportadas Vía Aérea por Producto.....	66
Tabla 29 Cantidades Importadas Vía Aérea por Producto.....	69

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Índice de Desempeño Logístico. Elaborado por ONLTRD.	15
Figura 2. Posición en el Índice de Desempeño Logístico. Elaborado por ONLTRD.	15
Figura 3. Índice de Conectividad Marítima. Elaborado por ONLTRD.	16
Figura 4. Producto Interno Bruto. Elaborado por ONLTRD.	16
Figura 5. Participación del Transporte y Almacenamiento en el PIB. Elaborado por ONLTRD.	17
Figura 6. Desempeño Logístico del promedio la región de Latinoamérica y el Caribe versus República Dominicana 2018. Elaboración propia con los datos del Banco Mundial (2018). .	24
Figura 7. Diagrama de Flujo del Proceso Regular de Exportación. Facilitado por el Profesor de Universidad Iberoamericana, Joaquín González.	33
Figura 8. Diagrama de Flujo del Proceso Regular de Importación. Facilitado por el Profesor de la Universidad Iberoamericana, Joaquín González.	34
Figura 9. Operaciones en Rutas Aéreas de Carga Regulares 2019. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).	62
Figura 10. Operaciones en Rutas Aéreas de Carga Chárter 2019. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).	62
Figura 11. Pareto de Operaciones en Líneas Aéreas de Carga Chárter 2019. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).	63
Figura 12. Pareto de Aeropuertos según Exportaciones. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).	64
Figura 13. Pareto de Exportaciones según País de Destino. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).	65
Figura 14. Pareto de Aeropuertos según Importaciones. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).	67

Figura 15. Pareto de Aeropuertos según Importaciones. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).	68
Figura 16. Pareto de Oportunidades de Mejora para la Eficiencia del Despacho Aduanero, según la Cantidad de Veces que se Mencionan en las Entrevistas a Expertos.	98
Figura 17. Pareto de Oportunidades de Mejora para la Competitividad y Calidad de los Servicios Logísticos, según la Cantidad de Veces que se Mencionan en las Entrevistas a Expertos.	101

RESUMEN

Este proyecto de grado tiene como propósito identificar oportunidades de mejora en los indicadores de la eficiencia del despacho aduanero y la competitividad y calidad de los servicios logísticos, en los cuales la República Dominicana se encuentra fuera del top 10 de países con mejor desempeño logístico en Latinoamérica, según el índice de desempeño logístico del Banco Mundial.

Esta investigación estuvo enfocada en las exportaciones e importaciones de carga del país, utilizando como herramienta principal las entrevistas a expertos, con el fin de propulsar al país hacia nuevos mercados en el comercio internacional, aumentando así las posibilidades de convertirnos en el HUB logístico de la región del Caribe.

Palabras Claves: Logística, Comercio Internacional, Despacho Aduanero; HUB Logístico.

ABSTRACT

The purpose of this degree project is to identify opportunities of improvement in the efficiency indicators of custom clearance process and the competitiveness and quality of logistic services, where the Dominican Republic is outside of top 10 countries with the best logistics performance in Latin America, according to World Bank logistic performance index.

This investigation was focused on cargo exports and imports of the country, using interviews with experts as the main tool, with the objective of propelling the country towards new markets in international trade, increasing the possibilities of becoming the logistics HUB of the region.

Key Words: Logistic, International Trade, Customs Clearance; Logistic HUB.

INTRODUCCIÓN

Este Proyecto de grado trata de mejorar el desempeño logístico, en relación a las exportaciones e importaciones de carga, de la República Dominicana, tomando como parámetro la eficiencia del despacho aduanero, y la competitividad y calidad de los servicios logísticos del país, los cuales son indicadores del índice de desempeño logístico. Este índice es calculado por el Banco Mundial cada dos años, y en este cada país es evaluado con un valor del 1 al 5, donde 1 es la puntuación más baja y 5 la más alta.

Según este último, República Dominicana ha disminuido su puntuación con relación a la de hace 6 años. En el 2014, nos ubicábamos en la posición 8 con respecto a la región de Latinoamérica y el Caribe, con una puntuación de 2.86, en el 2016 bajamos a la posición número 13 con una puntuación de 2.63 y en el 2018, el cual es el más reciente, nos encontramos en la posición 12 con una puntuación de 2.66. (Banco Mundial, 2018)

Por otro lado, de acuerdo con la ley no. 1-12, que establece la Estrategia Nacional De Desarrollo 2030, y el Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga 2015-2030, realizado por el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), dentro de los principales retos que enfrenta República Dominicana es el establecimiento de un sistema logístico que posicione al país como el HUB logístico del Caribe.

Por tanto, el motivo de la elección de este tema parte de la necesidad de estimular el crecimiento en dicho sector que no hemos visto desde hace 6 años, el cual se considera vital para poder propulsar al país a nuevos mercados en el comercio internacional, aumentando así las posibilidades de convertirse en el HUB logístico del Caribe.

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Planteamiento del Problema

La República Dominicana ha disminuido su puntuación en el índice de desempeño logístico, realizado por el Banco Mundial, con relación a la de hace 6 años. En el 2014, nos ubicábamos en la posición 8 con respecto a la región de Latinoamérica y el Caribe, con una puntuación de 2.86, en el 2016 bajamos a la posición número 13 con una puntuación de 2.63, y en el 2018, el cual es el más reciente, nos encontramos en la posición 12 con una puntuación de 2.66. (Banco Mundial, 2018)

En paralelo a esto, nuestro país ha estado en búsqueda de convertirse en el HUB logístico del Caribe, por lo cual esta situación no le favorece. Es por esta razón, que decidimos realizar este proyecto con el fin de identificar oportunidades de mejora en el sector logístico, en relación a las exportaciones e importaciones de carga, que nos ayuden a posicionar a la República Dominicana dentro del Top 10 de los países con mejor desempeño logístico de la región.

Alcance

En este proyecto realizaremos un análisis comparativo entre República Dominicana y los países de Latinoamérica y el Caribe, en materia de desempeño logístico, basado en el índice de desempeño logístico 2018, enfocándonos en las exportaciones e importaciones de carga. Con el fin de identificar en cuáles indicadores nos encontramos fuera del top 10 y definir oportunidades de mejora con respecto a los indicadores seleccionados.

Objetivo General

Identificar oportunidades de mejora que ayuden a posicionar a República Dominicana dentro del top 10 de países con mejor desempeño logístico de la región de Latinoamérica y el

Caribe, enfocado en las exportaciones e importaciones de carga, según el índice de desempeño logístico realizado por el Banco Mundial en el 2018.

Objetivos Específicos

1. Evaluar cómo está República Dominicana con respecto a la logística de las exportaciones e importaciones de carga, tomando como parámetros los indicadores del índice de desempeño logístico 2018.
2. Analizar los procedimientos actuales requeridos para las exportaciones e importaciones de carga.
3. Conocer los avances logísticos de carga que ha tenido República Dominicana en el período 2018 al 2019.
4. Identificar las oportunidades de mejora que presenta República Dominicana con respecto a sus avances logísticos de carga.

Justificación de la Investigación

Nuestro interés de proponer mejoras en el sector logístico de República Dominicana parte de la necesidad de estimular un crecimiento en dicho sector en comparación con años previos, el cual se considera vital para poder propulsar al país a nuevos mercados en el comercio internacional, aumentando así su competitividad, economía, y las posibilidades de convertirse en el HUB logístico del Caribe.

Según el Dr. Rafael Paz (2019), Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Competitividad o CNC:

ser un HUB logístico, significa contar con más frecuencias de viajes y rutas para llevar o traer mercancía, fletes más competitivos, mayores oportunidades de trabajo y más opciones para poder vender productos, lo que al final de la cadena se transforma en más

empleos de calidad, más comercio, mejores precios, y más divisas para el país. (CNC, 2019, p. 1)

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

Antecedentes

Impacto del transporte y de la logística en el comercio internacional de la República Dominicana.

Autor(es): Martín Sgut, Miguel Saiz y Karina Soriano.

Fecha: 2009

Objetivo General: Organizar, diseñar y desarrollar una metodología que permita un análisis detallado de la cadena de suministro de transporte y logística en República Dominicana, enfocado en el sector agropecuario, incluyendo un corredor aéreo y una serie de productos con alto potencial de crecimiento en sus exportaciones.

Resumen General: Este trabajo presenta de manera detallada, todos los costos directos e indirectos, la secuencia de las transacciones y los sobrecostos existentes en el proceso de exportación de vegetales orientales y de invernaderos de un corredor de exportación seleccionado de uno de los principales rubros de productos agropecuarios dominicanos, con el fin de determinar la importancia del transporte y de la logística para la competitividad en el comercio internacional de la República Dominicana.

República Dominicana como HUB del caribe: un enfoque basado en el desarrollo del sistema portuario dominicano y fundamentado en buenas prácticas del modelo de puertos español.

Autora: Solanyi Rodríguez Suriel

Fecha: 2019

Objetivo General: Analizar el sector logístico-portuario dominicano y evidenciar la factibilidad del objetivo logístico de la Estrategia Nacional de Desarrollo de la República Dominicana para el 2030 (END-RD 2030) y su estrategia de posicionar la isla como “HUB del Caribe”.

Resumen General: En este proyecto se analiza los flujos de tráfico en el mar caribe y la captación de ese flujo potencial que no pasa por puerto dominicano, la importancia de los actores que intervienen en la comunidad portuaria y la agencia tributaria, el impacto económico de la actividad portuaria en la República Dominicana, la especialización y reacondicionamiento de puertos, sistemas de gestión portuaria, los pro y contras del sector, el funcionamiento del área portuaria, la influencia del sector público y privado en el manejo de estos y las proyecciones futuras de las organizaciones que le dan funcionalidad. Además, cuenta con experiencias de personas de gran influencia en el sector portuario y tributario, tanto dominicano como español.

Marco Conceptual

Aduana: Oficina pública, ubicada en la zona fronteriza, puertos o aeropuertos, cuya función es registrar los bienes que se exportan e importan para llevar un control de las mercaderías que llegan a la nación, cobrando los impuestos correspondientes. (Pérez & Gardey, 2015)

Aranceles: Tasa, impuesto, gravamen o valoración que se le aplica a los bienes al ser importados o exportados, sin embargo, lo usual es que el arancel se le aplique a las importaciones para preservar la industria local. Este puede ser tanto un porcentaje del valor de los bienes como un valor fijo por volumen o unidad de peso. (Pérez & Gardey, 2012)

Barreras no arancelarias: Regulaciones o medidas exigidas por el gobierno que no conllevan el pago de un impuesto, para favorecer a los productores locales. (Valera, 2019)

Bien: Objeto tangible, el cual se adquiere al pagar un determinado precio.

Buques: Embarcaciones resistentes, con amplias cubiertas, buena estabilidad y que pueden navegar a gran velocidad. Por tanto, este tipo de embarcación puede realizar navegaciones durante un periodo de tiempo considerable. (Pérez & Merino, 2012)

Comercio: Compra o venta de un producto.

Centros logísticos: Áreas ubicadas en zonas aduaneras donde se llevan a cabo las actividades de transporte, logística y distribución de mercancías. (Decreto 262-15, 2015)

Centro de Distribución Unimodal: Centro de distribución que se caracteriza por utilizar un solo modo de transporte, generalmente el transporte de carga terrestre. En este centro sus infraestructuras funcionan como almacenes y gestionan las mercaderías hasta que llegue al cliente final y el inventario. (¿Qué es un HUB, n.f.)

Exportación: Consiste en enviar un bien o servicio a un país extranjero con fines comerciales. (García, 2018)

Eficiencia: Capacidad de alcanzar los objetivos establecidos al menor uso de recursos posibles. (Eficacia y eficiencia, n.f., párr. 15)

Eficacia: Capacidad de alcanzar los objetivos establecidos por la empresa. (Eficacia y eficiencia, n.f., párr. 1)

Efectividad: Capacidad de alcanzar los objetivos establecidos por la empresa de manera eficiente y eficaz. (Eficacia y eficiencia, n.f., párr. 28)

Estiba: Correcta colocación y distribución de la carga en una embarcación. (Usha, 2015)

HUB Logístico: Es el lugar donde se concentran las cargas de mercancías con el fin de ser redistribuidas. (¿Qué es un HUB, n.f.)

Importación: Consiste en la introducción de productos extranjeros en un país determinado con el fin de comercializarlos. (Usha, 2013)

Logística: Función operativa importante que comprende todas las actividades necesarias para la obtención y administración de materias primas y componentes, así como el manejo de los productos terminados, su empaque y distribución a los clientes. (Ferrel, Hirt, Ramos, Adriaensen & Flórez, 2004, p. 282)

El objetivo de la logística es poder cumplir con los siete correctos al momento de entregar la mercadería: el producto correcto, la cantidad correcta, las condiciones correctas, en el lugar correcto, en el tiempo correcto, para el cliente correcto, al costo correcto.

Mercancía o Mercadería: Conjunto de bienes.

Operador logístico: Empresa que diseña los procesos de una o varias etapas de su cadena de suministro como son el aprovisionamiento, transporte, almacenaje y distribución. Así como todo el flujo de la información. (Ríos, 2015)

Plataformas logísticas Multimodales: Aquellas que intervienen diferentes tipos de transporte, que son utilizados según sus beneficios económicos, y tienen por objetivo aumentar el comercio tanto a nivel nacional como internacional. (¿Qué es un HUB, n.f.)

Producto Interno Bruto (PIB): Cifra del valor monetario de bienes y servicios finales producidos por un país, durante un periodo determinado. (Instituto de Estudios Bursátiles, 2019)

Servicio: Actividades desarrolladas por una empresa con el fin de satisfacer una necesidad.

Tratado de Libre Comercio: Acuerdos comerciales regionales o bilaterales que consisten en la eliminación o rebaja de los aranceles para los bienes y servicios entre las partes que componen el tratado. Estos tienen por objetivo ampliar el mercado de bienes y servicios entre los países participantes como continentes o a nivel mundial. (Lozano, 2016)

TEU: Capacidad de carga que tiene un contenedor estándar de 20 pies, que se puede utilizar para trasladar carga en cualquier modo de transporte, especialmente para transporte marítimo. (Origen del TEU, 2019)

CIF (Cost Insurance and Freight): Cláusula de compraventa que establece que tanto los costos del transporte marítimo de la mercancía hasta el puerto de destino, como los costos del

seguro contratado para cubrir riesgos de pérdida o daños en la mercancía, son asumidos por el vendedor. (Identifique los valores, 2020, párr. 3)

FOB (Free On Board): Cláusula de compraventa, el cual establece que el vendedor sólo es responsable de entregar la mercancía en aduana para la exportación. (Identifique los valores, 2020, párr. 5)

Marco Contextual

Datos Generales de la República Dominicana

República Dominicana ocupa cerca de las dos terceras partes de la Isla La Española, limitada al este con el Canal de la Mona, al oeste con la República de Haití, al norte con el Océano Atlántico y al sur con el Mar Caribe. Cuenta con un área territorial de 48,670 km², una población de 10.63 millones y una densidad de población de 211 habitantes por km² aproximadamente, según estadísticas del 2018. Su capital es Santo Domingo y su moneda es el peso dominicano. (República Dominicana: Economía, 2020)

República Dominicana como HUB Logístico Regional

En la actualidad, de acuerdo al Foro Empresarial “República Dominicana: HUB Logístico del Caribe”, celebrado en el Puerto de Valencia, bajo la organización del Consulado de la República Dominicana en esta demarcación, y el medio informativo Las Provincias, República Dominicana es considerado como un punto estratégico del Caribe y el resto de Centroamérica en materia marítima, generando un clima de inversión constante y un excelente desarrollo empresarial por su crecimiento y optimización de la conectividad marítima. Por tanto, este tiene potencial para convertirse en el HUB Logístico del Caribe. (Analizan en España, 2019)

Características Esenciales para una Buena Gestión Logística en el Comercio

Internacional

Según el estudio realizado por United States Commercial Real Estate Services (CBRE), titulado “Global Emerging Logistic HUBs” (2015), para un país ser un HUB logístico con alcance internacional, su estructura logística debe poseer las siguientes características:

Infraestructura de transporte. Los HUBs logísticos deben contar con diferentes opciones de transporte, como son: los puertos marítimos o aeropuertos.

Infraestructura industrial. Estos centros manejan un inventario profundo de bienes inmuebles de distribución y logística modernos y de alta calidad. Por consiguiente, deben poseer una gran cantidad de instalaciones ubicadas estratégicamente para procesar, almacenar y distribuir productos.

Demanda y acceso al mercado. Mientras más grande es el tamaño del mercado más significativo es el centro. Es por esta razón, que lo más importante para un centro de distribución de esta magnitud es que pueda extenderse a grandes distancias y conectarse con más países u otros centros.

Ambiente de negocios. Los acuerdos de libre comercio que facilitan el movimiento de mercancías, las tarifas reducidas por acuerdos comerciales, y las reglas y regulaciones claras en los acuerdos comerciales tienen un efecto positivo en el ambiente de negocios para el comercio.

República Dominicana en Exportaciones e Importaciones.

De acuerdo con el informe realizado por las Direcciones de Administración de Acuerdos y Tratados Comerciales Internacionales (DICOEX), sobre el Desempeño Comercial de la República Dominicana del año 2019, el país obtuvo un valor de US\$11,218.6 millones en exportaciones en el 2019, lo cual comparado con los US\$10,907.6 millones del 2018,

representa un incremento de 2.85%. Este incremento se vio impulsado principalmente por las exportaciones nacionales, las cuales aumentaron 5.93%. (DICOEX, 2020)

En cambio, las importaciones no experimentaron un incremento tan significativo, con un porcentaje de 0.39%. Por una parte, en las importaciones no petroleras, las cuales se concentran en bienes de consumo duraderos, tales como automóviles y electrodomésticos, se registró un aumento de US\$264.1 millones, con un crecimiento interanual de 1.6%. Mientras, las importaciones petroleras, registraron un descenso de 5%, equivalente a US\$185 millones, para registrar US\$3,545 millones en el año 2019. El mayor crecimiento se evidenció en la importación de las materias primas para la agricultura, insumos para la industria de bebidas y los bienes de capital. (DICOEX, 2020)

Tabla 1

Balanza de Bienes de la República Dominicana de enero-diciembre 2018 versus 2019

	Valor (Millones de US\$)		Variación (%)
	2018	2019	
Exportaciones Totales	10.907,60	11.218,60	2,85%
Exportaciones Nacionales	4.677,60	4.955,10	5,93%
Exportaciones Oro (No Monetario)	1.360,60	1.544,30	13,50%
Exportaciones Zona Franca	6.230,00	6.263,50	0,54%
Importaciones Totales	20.208,90	20.288,00	0,39%
Importaciones No Petroleras	16.478,80	16.742,90	1,60%
Importaciones Petroleras	3.730,10	3.545,10	-4,96%
Balanza de Bienes	-9.301,30	-9.069,40	-2,49%

Fuente: DICOEX (2020).

República Dominicana en Materia De Logística de Carga.

La República Dominicana para el período 2015-2024 ha establecido sus retos y desafíos para la mejora continua en la logística de carga, considerando a ésta como fundamental para el crecimiento de la nación.

Según el Banco Interamericano de Desarrollo y el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, en el Plan Nacional de Logística y Transporte 2014 - 2024, dos de los principales retos que enfrenta el país es el establecimiento de un sistema logístico que: se convierta en un factor fundamental para la atracción de inversión extranjera, favoreciendo el comercio internacional, y se posicione al país como el HUB logístico del Caribe.

Para el cumplimiento de este gran reto, el Plan Nacional de Logística y Transporte ha establecido la siguiente visión y misión:

Misión: Hacer que el sistema logístico dominicano maneje de forma eficaz y eficiente los movimientos de carga demandados por los sectores productivos nacionales, el consumo interno y el comercio exterior del país mediante:

- una oferta logística integral con conectividad regional y servicios de valor agregado de clase mundial,
- una máxima eficiencia en las operaciones, seguridad para la carga y seguridad jurídica para inversionistas y usuarios del sistema, y
- una infraestructura y equipamiento de clase mundial.

Visión: Hacer de República Dominicana un centro logístico de referencia regional, ofreciendo conectividad global y servicios de valor agregado de clase mundial que potenciarán el crecimiento de los sectores productivos nacionales, la apertura de nuevos mercados, y la atracción de inversión extranjera, facilitando así el desarrollo económico balanceado, incluyente y sostenible del país y la mejora continua de la competitividad nacional en el mercado global.

Indicadores.

A continuación detallamos los indicadores relacionados al estado actual del país con respecto a la logística y transporte internacional, obtenidos del portal digital del Observatorio Nacional de Logística y Transporte de Carga (ONLTRD).

El índice de desempeño logístico. Refleja las percepciones de logística basadas en el proceso de despacho aduanero, el comercio y la infraestructura de transporte, los servicios logísticos, la organización, el seguimiento y rastreo, y la frecuencia de los envíos. En el cálculo bianual obtuvimos un índice de 2.44 para el 2017-2018 (ver Figura 1).

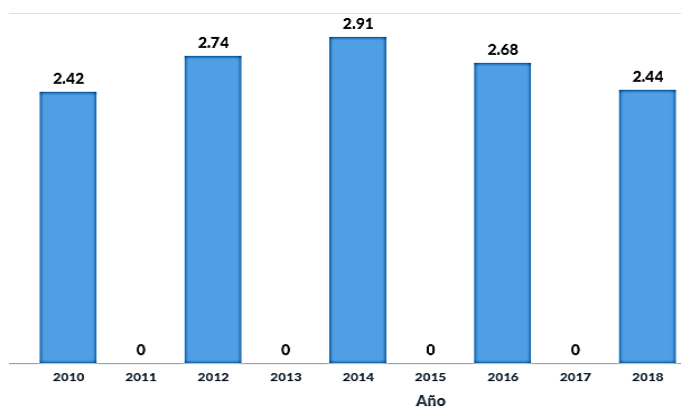


Figura 1. Índice de Desempeño Logístico. Elaborado por ONLTRD.

Posición en el índice de desempeño logístico: Refleja el ranking o la posición del país en el LPI, basadas en el proceso de despacho aduanero, el comercio y la infraestructura de transporte, los servicios logísticos, la organización, el seguimiento y rastreo, y la frecuencia de los envíos. De acuerdo con la gráfica, RD obtiene el puesto no. 87 para el 2018, con una disminución de un 5% con respecto al 2016 (ver Figura 2).

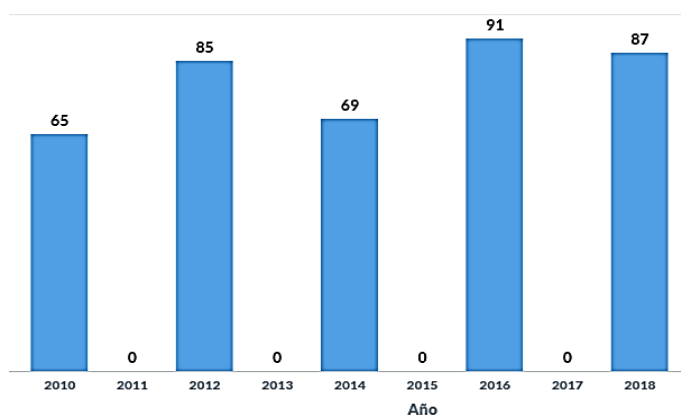


Figura 2. Posición en el Índice de Desempeño Logístico. Elaborado por ONLTRD.

Índice de conectividad marítima: Nivel de integración y conectividad del país con las redes marítimas globales, basado en las condiciones del transporte marítimo del país. El país obtuvo en el 2019 un índice de 38, con una reducción de un 3% desde el 2018 (ver Figura 3).

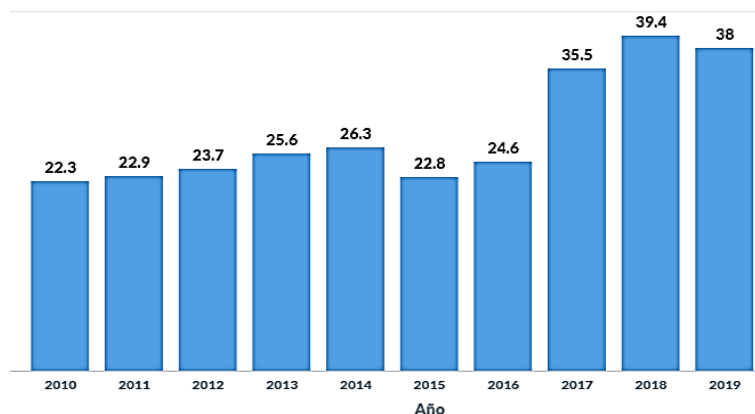


Figura 3. Índice de Conectividad Marítima. Elaborado por ONLTRD.

Producto Interno Bruto: Valor monetario de los bienes y servicios finales producidos en la nación. Para el 2019 obtuvimos 88,906 millones de RD, con un aumento del 4% con respecto al 2018 (ver Figura 4).

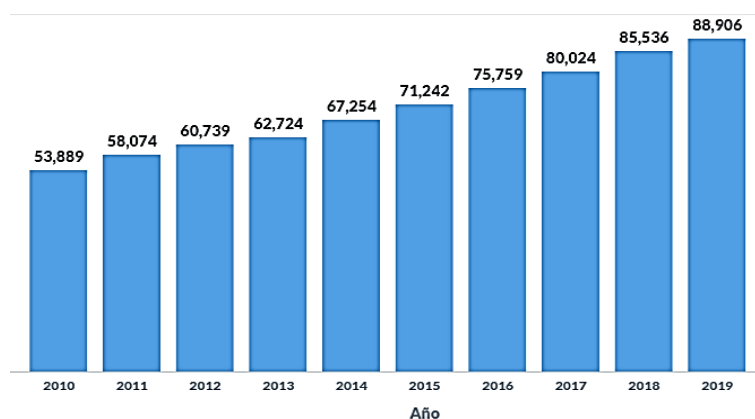


Figura 4. Producto Interno Bruto. Elaborado por ONLTRD.

Participación del transporte y almacenamiento en el PIB: Porcentaje de participación del sector transporte en el total del PIB Nacional. El país obtuvo 195 millones de pesos, con un aumento con un aumento del 5% con respecto al 2018 (ver Figura 5).

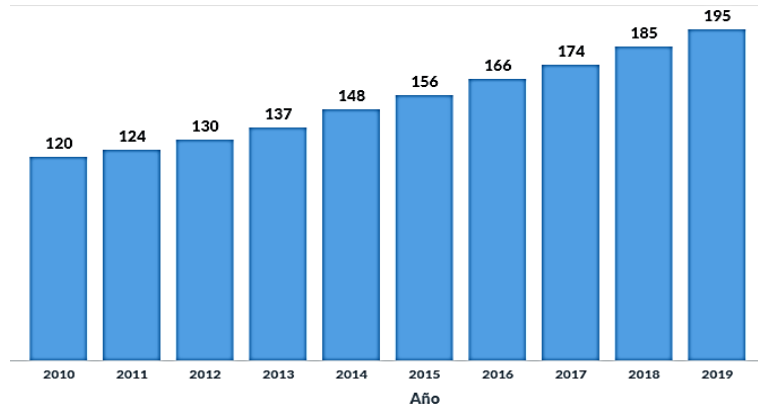


Figura 5. Participación del Transporte y Almacenamiento en el PIB. Elaborado por ONLTRD.

CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO

Tipo de Investigación

La presente investigación según el tipo de datos utilizado es tanto cualitativa como cuantitativa, ya que busca analizar el problema, mediante la comparación de República Dominicana con la región de Latinoamérica y el Caribe a través del índice de desempeño logístico realizado por el Banco Mundial, y la evaluación de los indicadores en los cuales República Dominicana se encuentra fuera del top 10 a través de análisis de datos, comprensión de los procesos actuales y entrevistas a expertos.

Según los objetivos esta investigación se considera como un estudio descriptivo, ya que este consiste en establecer una descripción de la situación actual de República Dominicana con respecto a los indicadores a evaluar, con el fin de identificar oportunidades de mejora y soluciones para las mismas.

Métodos para Obtención de la Información




Los métodos utilizados para la recolección de información cualitativa de esta investigación son: las entrevistas a expertos y diagramas de flujo. Por otra parte, para la recolección de datos cuantitativos utilizamos diagramas de Pareto, gráfico pastel y de barras.

Herramientas del proceso de resultados

Para analizar, evaluar y presentar la información obtenida utilizamos las siguientes herramientas:

Tabla 2

Herramientas Utilizadas para la Realización del Proyecto

Herramienta		Uso
Microsoft Word		Registrar la información recolectada, resultados y conclusiones.
Microsoft Excel		Análisis de datos, por medio de tablas y gráficos.
Microsoft PowerPoint		Presentación del proyecto y elaboración de diagramas de flujo.

Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO IV. ANÁLISIS COMPARATIVO

Índice de Desempeño Logístico 2018

El Índice de Desempeño Logístico o Logistic Performance Index (LPI) es un estudio que se realiza bianual con el fin de identificar los desafíos y oportunidades que presenta un país en materia logística. Este índice evalúa tanto los aspectos aduaneros como de infraestructura, envíos internacionales, seguimiento y rastreo, puntualidad y competitividad de servicios logísticos. (CNC, 2018)

Los datos proceden de las encuestas del Índice de Desempeño Logístico realizadas por el Banco Mundial (2018), una institución conformada por 189 países que sirve como una de las fuentes más importantes de financiamiento y conocimiento para los países en desarrollo (ver Anexo A). Este se realiza con la asociación de instituciones académicas e internacionales, compañías privadas e individuos involucrados en logística internacional. La metodología de selección de los grupos encuestados se basa en los mercados de importaciones y exportaciones más importantes del país encuestado, por selección al azar, y para los países sin salida al mar, por los países vecinos que los conectan con los mercados internacionales. (Banco Mundial, 2018)

En la siguiente tabla se muestran las 10 economías con mejor desempeño logístico a nivel mundial en 2018, los cuales son países de altos ingresos. En primer lugar, se encuentra Alemania, seguido por Suecia y Bélgica.

Tabla 3

Países de Mejor Desempeño según el Índice de Desempeño Logístico 2018

Ranking	País	Valor (1 = baja a 5 = alta)
1	Alemania	4,20
2	Suecia	4,05
3	Bélgica	4,04
4	Austria	4,03
5	Japón	4,03
6	Holanda	4,02
7	Singapur	4,00
8	Dinamarca	3,99
9	Reino Unido	3,99
10	Finlandia	3,97

Fuente: Consejo Nacional de Competitividad (2018).

Por otro lado, el desempeño de la región de Latinoamérica y el Caribe se había visto mejor en años anteriores, ya que aunque obtuvieron la misma puntuación que la del 2016 (2.66), 10 de los 23 países evaluados en la región obtuvieron un desempeño menor que el anterior. Solo el indicador de envíos internacionales mantuvo su puntuación, mientras los demás indicadores disminuyeron ligeramente (ver Tabla 4).

Tabla 4

Índice de Desempeño Logístico de la región de Latinoamérica y el Caribe 2016 versus 2018, por Indicadores

Indicadores	2016	2018	Variación
Desempeño Logístico	2,66	2,66	0,00%
Aduanas	2,48	2,47	-0,40%
Infraestructura	2,46	2,45	-0,41%
Envíos Internacionales	2,69	2,69	0,00%
Competencia de Servicios Logísticos	2,60	2,59	-0,38%
Seguimiento y Rastreo	2,67	2,66	-0,37%
Puntualidad	3,05	3,01	-1,31%

Fuente: Banco Mundial, 2018.

Con respecto a los países con mejor desempeño logístico de la región, se encuentra Chile en primer lugar, gracias a su incremento en los indicadores de infraestructura y competencia de servicios logísticos. Luego le sigue Panamá, que aunque su puntuación bajó en envíos internacionales y puntualidad, sigue mejorando en seguimiento y rastreo, como en competencia de servicios logísticos (ver Tabla 5).

Tabla 5

Índice de Desempeño Logístico de la región de Latinoamérica y el Caribe 2018

Ranking	País	Valor (1 = baja a 5 = alta)
1	Chile	3,32
2	Panamá	3,28
3	México	3,05
4	Brasil	2,99
5	Colombia	2,94
6	Argentina	2,89
7	Ecuador	2,88
8	Costa Rica	2,79
9	Paraguay	2,78
10	Uruguay	2,69
11	Perú	2,69
12	República Dominicana	2,66
13	Honduras	2,60
14	El Salvador	2,58
15	Bahamas	2,53
16	Jamaica	2,52
17	Trinidad y Tobago	2,24
18	Guatemala	2,41
19	Guyana	2,36
20	Bolivia	2,36
21	Venezuela	2,23
22	Cuba	2,20
23	Haití	2,11

Fuente: Banco Mundial, 2018.

República Dominicana por su parte, logró ascender cuatro posiciones en el ranking mundial, quedando en la posición 87 de 160 economías evaluadas, mientras que a nivel regional ocupa la posición 12, ascendiendo solo una posición con respecto al año 2016. Además, obtuvo su mejor desempeño en seguimiento y rastreo mejorando 23 posiciones (ver Tabla 6).

Tabla 6

Índice de Desempeño Logístico de República Dominicana 2016 versus 2018, por Indicadores

Indicadores	2016		2018		Variación	
	Rank	Valor	Rank	Valor	Rank	Valor
Desempeño Logístico	91	2,63	87	2,66	4	1,14%
Aduanas	101	2,39	103	2,41	-2	0,84%
Infraestructura	111	2,29	105	2,36	6	3,06%
Envíos Internacionales	87	2,67	77	2,77	10	3,75%
Competencia de Servicios Logísticos	79	2,68	108	2,44	-29	-8,96%
Seguimiento y Rastreo	88	2,63	65	2,97	23	12,93%
Puntualidad	93	3,06	101	2,98	-8	-2,61%

Los valores mostrados en la tabla van del 1 al 5, siendo el 5 la puntuación más para valorar el desempeño logístico del país en cada indicador. (Banco Mundial, 2018)

Por consiguiente, si comparamos República Dominicana con el promedio de la región no se encuentra tan alejado, ya que cuenta con la misma puntuación promedio de Latinoamérica y el Caribe de 2.66 y le supera en los indicadores de seguimiento y rastreo, y envíos internacionales (ver Figura 6).

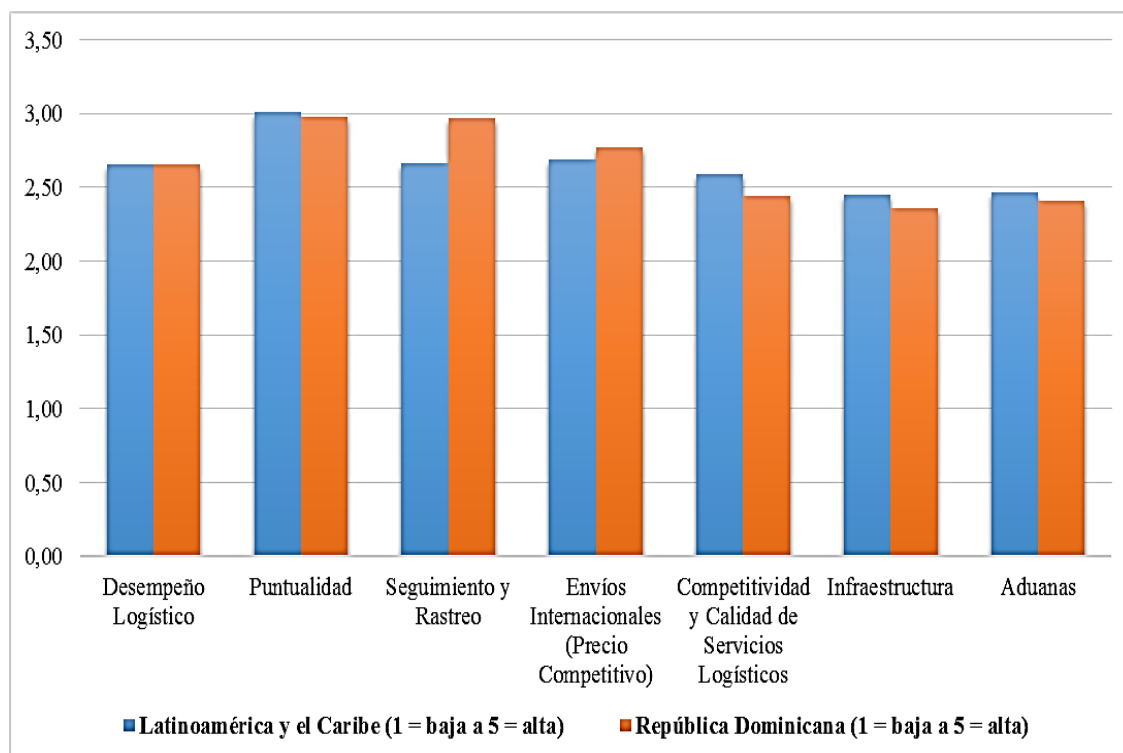


Figura 6. Desempeño Logístico del promedio la región de Latinoamérica y el Caribe versus República Dominicana 2018. Elaboración propia con los datos del Banco Mundial (2018).

Índice de Desempeño Logístico 2018: Comparación de República Dominicana con la región de Latinoamérica y el Caribe Según Indicadores.

A continuación presentamos los datos correspondientes a los indicadores evaluados en Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial (2018), para los diferentes países de Latinoamérica y República Dominicana.

Facilidad para Coordinar Embarques a Precios Competitivos

Tabla 7

Índice de Desempeño Logístico: Facilidad para Coordinar Embarques a Precios Competitivos

Ranking	País	Valor (1 = baja a 5 = alta)
1	Panamá	3,31
2	Chile	3,27
3	Colombia	3,19
4	México	3,10
5	Argentina	2,92
6	Brasil	2,88
7	Perú	2,84
8	Costa Rica	2,78
9	República Dominicana	2,77
10	Ecuador	2,75
11	Uruguay	2,73
12	El Salvador	2,71
13	Paraguay	2,69
14	Honduras	2,66
15	Trinidad y Tobago	2,59
16	Bolivia	2,54
17	Jamaica	2,53
18	Bahamas	2,50
19	Venezuela	2,38
20	Guatemala	2,33
21	Cuba	2,27
22	Guyana	2,17
23	Haití	2,01

Fuente: Banco Mundial, 2018.

Facilidad para Localizar y Hacer Seguimiento a los Envíos

Tabla 8

Índice de Desempeño Logístico: Facilidad para Localizar y Hacer Seguimiento a los Envíos

Ranking	País	Valor (1 = baja a 5 = alta)
1	Panamá	3,40
2	Chile	3,20
3	Brasil	3,11
4	Colombia	3,08
5	Ecuador	3,07
6	Argentina	3,05
7	México	3,00
8	República Dominicana	2,97
9	Costa Rica	2,96
10	Uruguay	2,78
11	Honduras	2,68
12	Paraguay	2,61
13	Perú	2,55
14	Bahamas	2,52
15	Jamaica	2,48
16	El Salvador	2,47
17	Guyana	2,44
18	Guatemala	2,42
19	Venezuela	2,29
20	Trinidad y Tobago	2,27
21	Cuba	2,15
22	Bolivia	2,13
23	Haití	2,05

Fuente: Banco Mundial, 2018.

Frecuencia de Arribo de Embarques al Destinatario Dentro del Plazo Previsto

Tabla 9

Índice de Desempeño Logístico: Frecuencia de Arribo de Embarques al Destinatario Dentro del Plazo Previsto

Ranking	País	Valor (1 = baja a 5 = alta)
1	Chile	3,80
2	Panamá	3,60
3	México	3,53
4	Brasil	3,51
5	Paraguay	3,45
6	Perú	3,45
7	Argentina	3,37
8	Ecuador	3,19
9	Colombia	3,17
10	Costa Rica	3,16
11	Guatemala	3,11
12	El Salvador	3,10
13	República Dominicana	2,98
14	Uruguay	2,91
15	Honduras	2,83
16	Jamaica	2,79
17	Bahamas	2,75
18	Bolivia	2,74
19	Guyana	2,65
20	Venezuela	2,58
21	Trinidad y Tribago	2,53
22	Cuba	2,46
23	Haití	2,44

Fuente: Banco Mundial, 2018.

Calidad de la Infraestructura Relacionada con el Comercio y el Transporte

Tabla 10

Índice de Desempeño Logístico: Calidad de la Infraestructura Relacionada con el Comercio y el Transporte

Ranking	País	Valor (1 = baja a 5 = alta)
1	Chile	3,21
2	Panamá	3,13
3	Brasil	2,93
4	México	2,85
5	Argentina	2,77
6	Ecuador	2,72
7	Colombia	2,67
8	Paraguay	2,55
9	Costa Rica	2,49
10	Honduras	2,47
11	Uruguay	2,43
12	Bahamas	2,41
13	Trinidad y Tobago	2,38
14	República Dominicana	2,36
15	Jamaica	2,32
16	Perú	2,28
17	El Salvador	2,25
18	Guatemala	2,20
19	Bolivia	2,15
20	Venezuela	2,10
21	Guyana	2,09
22	Cuba	2,04
23	Haití	1,94

Fuente: Banco Mundial, 2018.

Eficiencia del Despacho Aduanero

Tabla 11

Índice de Desempeño Logístico: Eficiencia del Despacho Aduanero

Ranking	País	Valor (1 = baja a 5 = alta)
1	Chile	3,27
2	Panamá	2,87
3	Ecuador	2,80
4	México	2,77
5	Bahamas	2,68
6	Paraguay	2,64
7	Costa Rica	2,63
8	Colombia	2,61
9	Guayana	2,55
10	Perú	2,53
11	Uruguay	2,51
12	Trinidad y Tobago	2,42
13	Jamaica	2,42
14	Argentina	2,42
15	Brasil	2,41
16	República Dominicana	2,41
17	Bolivia	2,32
18	El Salvador	2,30
19	Honduras	2,24
20	Guatemala	2,16
21	Haití	2,03
22	Cuba	2,03
23	Venezuela	1,79

Fuente: Banco Mundial, 2018.

Competitividad y Calidad de los Servicios Logísticos

Tabla 12

Índice de Desempeño Logístico: Eficiencia del Despacho Aduanero

Ranking	País	Valor (1 = baja a 5 = alta)
1	Panamá	3,33
2	Chile	3,13
3	Brasil	3,09
4	México	3,02
5	Colombia	2,87
6	Argentina	2,78
7	Ecuador	2,75
8	Paraguay	2,72
9	Honduras	2,72
10	Uruguay	2,71
11	Costa Rica	2,70
12	El Salvador	2,56
13	Jamaica	2,54
14	República Dominicana	2,44
15	Perú	2,42
16	Trinidad y Tobago	2,27
17	Bahamas	2,27
18	Guatemala	2,25
19	Guyana	2,24
20	Venezuela	2,21
21	Bolivia	2,21
22	Cuba	2,20
23	Haití	2,19

Fuente: Banco Mundial, 2018.

Conclusión

De acuerdo a la data suministrada correspondiente al índice de desempeño logístico, podemos afirmar que los indicadores que República Dominicana necesita reforzar son: la eficiencia del despacho aduanero, la frecuencia de arribo de embarques al destinatario dentro del plazo previsto, la calidad de la infraestructura relacionada al comercio y transporte, y la competitividad y calidad de los servicios logísticos, debido a la baja puntuación que el país tiene en estos indicadores, ubicándonos fuera del top 10 en comparación con los 23 países evaluados de la región de Latinoamérica y el Caribe.

Sin embargo, nuestra investigación solo se concentrará en la mejora de la eficiencia del despacho aduanero y en la competitividad y calidad de los servicios logísticos de República Dominicana. Esto es debido a que la recopilación de la información necesaria para evaluar la frecuencia de arribo de embarques al destinatario dentro del plazo previsto sería compleja, ya que es información confidencial. En cuanto al indicador de calidad de la infraestructura relacionada al comercio y transporte, al ser un área que requiere de todo un proyecto e inversión a nivel gubernamental, de igual forma decidimos no incluirlo en nuestra investigación.

CAPÍTULO V: DESPACHO ADUANERO DE REPÚBLICA DOMINICANA

Documentación Requerida para las Exportaciones e Importaciones

Dentro de los documentos involucrados en los procesos de exportación e importación en República Dominicana se encuentran los siguientes:

- el Bill of Lading o BL, el cual certifica la estiba y solo es emitida por compañías navieras;
- el Air Waybill o AWB, que prueba la existencia del contrato de transporte únicamente para vía aérea;
- la factura comercial, que es el documento en el cual se detalla el precio y la cantidad de las mercancías vendidas, y es emitida por el exportador;
- el DUA o Declaración Única Aduanera, el cual se realiza a través del Sistema Integrado de Gestión Aduanera (SIGA);
- el certificado de origen, el cual confirma el país de origen de la mercancía o el último país donde se ha transformado la misma; y
- la liquidación aduanera, que es el que detalla los aranceles e impuestos a pagar según el tratado o acuerdo de libre comercio que le corresponda a la mercancía, el tipo, la cantidad y el valor del producto.

Documentos Requeridos para Exportar

Los documentos requeridos para exportar se obtienen de diferentes entidades como son: la Dirección General de Aduanas, el Ministerio de Agricultura, el Ministerio de Medio Ambiente y el Ministerio de Salud Pública. Además, está el Centro de Exportación e Inversión (CEI-RD), la Comisión Nacional de Energía, entre otros que emiten documentos que complementan algunos procesos.

Los documentos requeridos regularmente son: factura comercial, DUA (de exportación), documento de transporte (BL o AWB), certificado de origen, y certificaciones y autorizaciones, según el tipo de producto a exportar. (Las Mercancías, 2015)

Documentos Requeridos para Importar

Los documentos requeridos regularmente son: DUA de importación, factura comercial, conocimiento de embarque (BL o AWB), y autorizaciones, según el tipo de producto a importar.

Procedimiento Aduanal

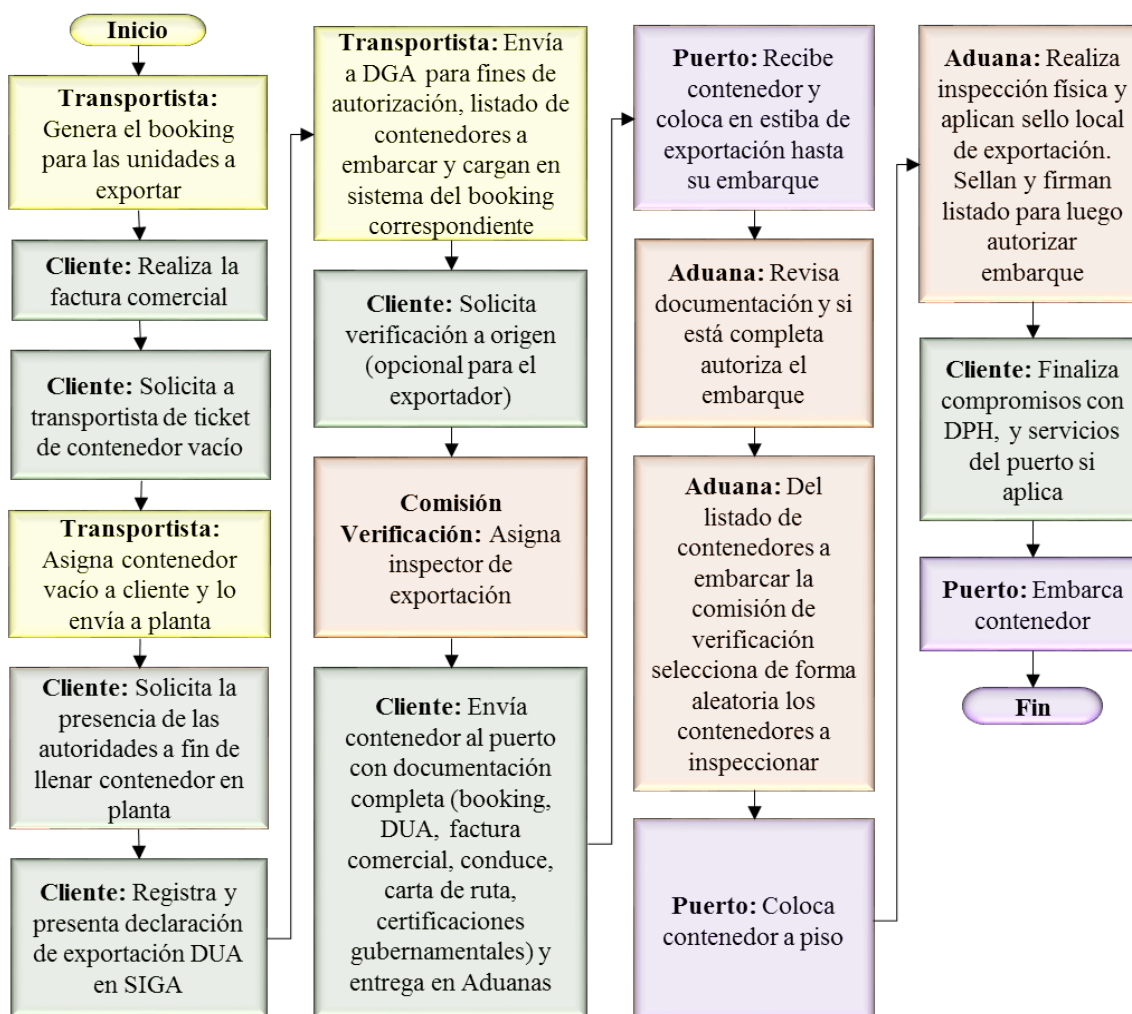


Figura 7. Diagrama de Flujo del Proceso Regular de Exportación. Facilitado por el Profesor de Universidad Iberoamericana, Joaquín González.

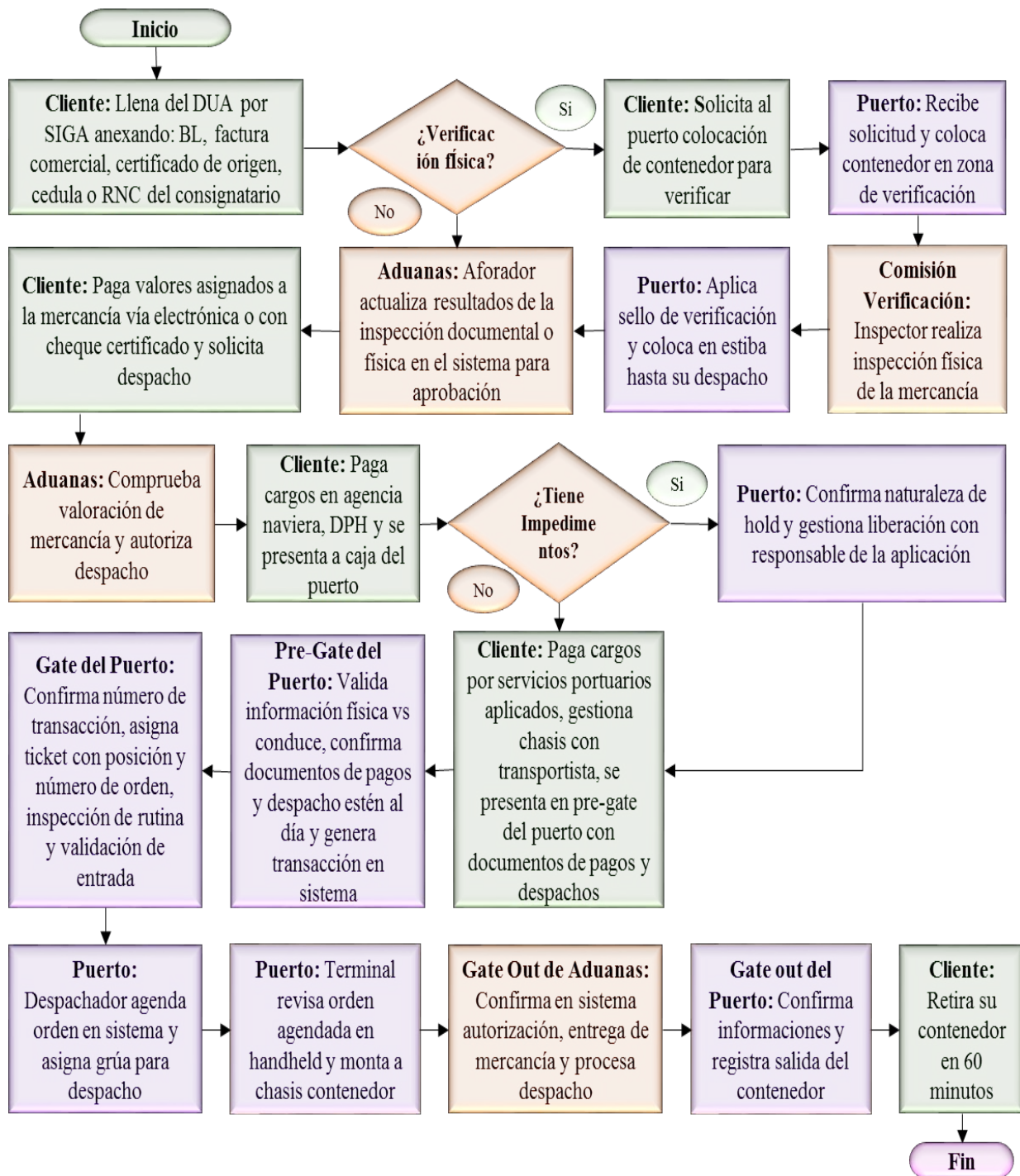


Figura 8. Diagrama de Flujo del Proceso Regular de Importación. Facilitado por el Profesor de la Universidad Iberoamericana, Joaquín González.

Despacho aduanero de República Dominicana

De acuerdo con el informe Doing Business 2019, realizado por el Banco Mundial (2019), el cual proporciona una medición objetiva de las regulaciones para hacer negocios y su aplicación en 190 economías, la República Dominicana posee tiempos muy competitivos en la región para la exportación e importación.

Conforme al Banco Mundial (2019), el cumplimiento fronterizo captura el tiempo y el costo asociado con el cumplimiento de las regulaciones aduaneras del país y las regulaciones relacionadas con otras inspecciones que son obligatorias para el envío del cruce de frontera del país, así como el tiempo y el costo de la manipulación que se realiza en los puertos o fronteras. Estos incluyen el tiempo y el costo del despacho de aduana y los procedimientos de inspección realizados por otras agencias gubernamentales.

El cumplimiento documental captura el tiempo y el costo asociado con el cumplimiento de los requisitos documentales de todas las agencias gubernamentales del país de origen, el país de destino y cualquier economía de tránsito. El objetivo de este indicador es la medición de la carga total de preparar el paquete de documentos que permitirá completar el comercio internacional del producto y el par de socios asumido en el estudio de caso.

De acuerdo con la data presentada en las tablas siguientes, sobre el comercio transfronterizo en los puertos, República Dominicana se encuentra dentro del top 10 de Latinoamérica y el Caribe en los tiempos de exportación e importación y en el costo de ambos procesos para el cumplimiento documental, siendo el número 1 de 23 países evaluados en cuanto al tiempo de exportación en el cumplimiento fronterizo y en el costo para exportar en el cumplimiento documental. Sin embargo, en los costos para importación y exportación en el cumplimiento fronterizo el país se encuentra fuera del top 10, ya que se encuentra en la posición número 11 de 23 países con respecto a los costos para exportar y en

la posición número 14 de 24 países en los costos para importar en el cumplimiento transfronterizo.

Tabla 13

Tiempo para Exportar: Cumplimiento Transfronterizo

Ranking	Economía	Tiempo para exportar: Cumplimiento fronterizo (horas)
1	República Dominicana	16
2	Costa Rica	20
3	Panamá	24
4	San Cristóbal y Nieves	27
5	Santa Lucía	27
6	San Vicente y las Granadinas	28
7	Dominica	36
8	Guatemala	36
9	Barbados	41
10	Puerto Rico	48
11	Brasil	49
12	Jamaica	58
13	Trinidad y Tobago	60
14	Antigua y Barbuda	61
15	Guyana	72
16	Nicaragua	72
17	Surinam	84
18	Belice	96
19	Ecuador	96
20	Uruguay	96
21	Honduras	108
22	Colombia	112
23	Paraguay	120

Fuente: Doing Business, Banco Mundial (2019)

Tabla 14

Costo para Exportar: Cumplimiento Fronterizo

Ranking	Economía	Costo para exportar: Cumplimiento fronterizo (USD)
1	Nicaragua	240
2	Panamá	270
3	Guatemala	310
4	San Cristóbal y Nieves	335
5	San Vicente y las Granadinas	340
6	Puerto Rico	386
7	Costa Rica	450
8	Guyana	468
9	Suriname	468
10	Barbados	486
11	República Dominicana	488
12	Trinidad y Tobago	499
13	Antigua y Barbuda	546
14	Ecuador	560
15	Honduras	601
16	Dominica	625
17	Colombia	630
18	Belice	710
19	Santa Lucía	718
20	Paraguay	815
21	Brasil	862
22	Jamaica	876
23	Uruguay	1038

Fuente: Doing Business, Banco Mundial (2019)

Tabla 15

Tiempo para Exportar: Cumplimiento Documental

Ranking	Economía	Tiempo para exportar: Cumplimiento documental (horas)
1	Puerto Rico	2
2	Panamá	6
3	República Dominicana	10
4	Brasil	12
5	Dominica	12
6	Suriname	12
7	Santa Lucía	19
8	Costa Rica	24
9	Ecuador	24
10	Paraguay	24
11	San Cristóbal y Nieves	24
12	Uruguay	24
13	Trinidad y Tobago	32
14	Belice	38
15	Jamaica	47
16	Barbados	48
17	Colombia	48
18	Guatemala	48
19	Honduras	48
20	Nicaragua	48
21	San Vicente y las Granadinas	48
22	Antigua y Barbuda	51
23	Guyana	200

Fuente: Doing Business, Banco Mundial (2019)

Tabla 16

Costo para Exportar: Cumplimiento Documental

Ranking	Economía	Costo para exportar: Cumplimiento documental (USD)
1	República Dominicana	15
2	Surinam	40
3	Nicaragua	47
4	Belice	50
5	Dominica	50
6	Ecuador	60
7	Panamá	60
8	Santa Lucía	63
9	Puerto Rico	75
10	Guyana	78
11	Costa Rica	80
12	Honduras	80
13	San Vicente y las Granadinas	80
14	Colombia	90
15	Jamaica	90
16	San Cristóbal y Nieves	100
17	Guatemala	105
18	Barbados	117
19	Paraguay	120
20	Antigua y Barbuda	121
21	Brasil	226
22	Uruguay	231
23	Trinidad y Tobago	250

Fuente: Doing Business, Banco Mundial (2019)

Tabla 17

Tiempo para Importar: Cumplimiento Fronterizo

Ranking	Economía	Tiempo para importar: Cumplimiento fronterizo (horas)
1	Panamá	24
2	República Dominicana	24
3	Santa Lucía	27
4	Belice	30
5	San Cristóbal y Nieves	37
6	Dominica	39
7	Puerto Rico	48
8	San Vicente y las Granadinas	48
9	Surinam	48
10	Bahamas	51
11	Chile	54
12	Argentina	60
13	Antigua y Barbuda	61
14	Guatemala	72
15	Nicaragua	72
16	Perú	72
17	Trinidad y Tobago	78
18	Costa Rica	80
19	Jamaica	80
20	Barbados	81
21	Haití	83
22	Guyana	84
23	Honduras	96
24	Colombia	112

Fuente: Doing Business, Banco Mundial (2019)

Tabla 18

Costo para Importar: Cumplimiento Fronterizo

Ranking	Economía	Costo para importar: Cumplimiento fronterizo (USD)
1	Guyana	265
2	Chile	290
3	San Cristóbal y Nieves	311
4	Puerto Rico	386
5	Nicaragua	400
6	Guatemala	405
7	Honduras	483
8	Panamá	490
9	Costa Rica	500
10	San Vicente y las Granadinas	540
11	Colombia	545
12	Antigua y Barbuda	546
13	Haití	563
14	República Dominicana	579
15	Trinidad y Tobago	635
16	Surinam	658
17	Belice	688
18	Perú	700
19	Santa Lucía	842
20	Dominica	906
21	Jamaica	906
22	Argentina	1200
23	Bahamas	1385
24	Barbados	1776

Fuente: Doing Business, Banco Mundial (2019)

Tabla 19

Tiempo para Importar: Cumplimiento Documental

Ranking	Economía	Tiempo para importar: Cumplimiento documental (horas)
1	Puerto Rico	2
2	Bahamas	6
3	Panamá	6
4	República Dominicana	14
5	Santa Lucía	14
6	Nicaragua	16
7	Dominica	24
8	San Vicente y las Granadinas	24
9	Surinam	24
10	Costa Rica	26
11	Haití	28
12	Guatemala	32
13	San Cristóbal y Nieves	33
14	Belice	36
15	Chile	36
16	Trinidad y Tobago	44
17	Barbados	46
18	Antigua y Barbuda	48
19	Perú	48
20	Jamaica	56
21	Colombia	64
22	Honduras	72
23	Guyana	156
24	Argentina	166

Fuente: Doing Business, Banco Mundial (2019)

Tabla 20

Costo para Importar: Cumplimiento Documental

Ranking	Economía	Costo para importar: Cumplimiento documental (USD)
1	Guatemala	37
2	República Dominicana	40
3	Surinam	40
4	Chile	50
5	Colombia	50
6	Dominica	50
7	Panamá	50
8	Guyana	63
9	Honduras	70
10	Belice	75
11	Costa Rica	75
12	Puerto Rico	75
13	Perú	80
14	Nicaragua	86
15	Jamaica	90
16	San Cristóbal y Nieves	90
17	San Vicente y las Granadinas	90
18	Santa Lucía	98
19	Antigua y Barbuda	100
20	Argentina	120
21	Barbados	150
22	Haití	150
23	Trinidad y Tobago	250
24	Bahamas	550

Fuente: Doing Business, Banco Mundial (2019)

Avances con Respecto al Despacho Aduanero

Conforme a la memoria institucional 2019 de la Dirección General de Aduanas (DGA):

- se certificaron 28 nuevas empresas como Operador Económico Autorizado (OEA), para un total de 272 a octubre 2019, y quedaron en proceso de certificación 163 empresas;
- se implementó el despacho OEA en los principales puertos del país las 24 horas los 7 días a la semana, por lo que las empresas OEA despachan sus mercancías en horario extendido y durante días feriados;
- se certificaron 19 empresas como operadores logísticos y 7 en proceso;
- a noviembre del 2019, la cantidad de declaraciones de exportaciones manejadas por centros logísticos asciende a 1,239, cuyo número es mayo al año 2018 en su totalidad;
- empresas operadoras logísticas manejan todo el inventario de algunas zonas francas desde materias primas hasta productos terminados; y
- en la actualidad el 85% de las importaciones de empresas de zonas francas completa la gestión aduanera en 5 horas laborables.

Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE).

Según VUCERD “a través de VUCE se puede realizar trámites para permisos, licencias y certificaciones necesarias para la exportación, importación o tránsito de mercancías, antes o después de la llegada o salida de la mercancía a la República Dominicana”. (VUCERD, n.f.)

Operador Económico Autorizado.

El Operador Económico Autorizado es el reconocimiento que otorga una autoridad aduanera a una empresa que demuestre estar comprometida con la seguridad en toda su cadena de suministro, mediante la adopción de prácticas fundamentadas en la mejora y el

cumplimiento de requisitos en materia de seguridad, lo que le genera una serie de beneficios en sus operaciones de comercio exterior, y el reconocimiento como una empresa segura tanto para sus asociados de negocio como para la autoridad aduanera. (Operador Económico Autorizado, n.f.)

Según la Dirección General de Aduanas:

República Dominicana es la primera Aduana de América que cuenta con el personal del programa OEA, certificado como auditores líderes en las normas internacionales ISO 28000:2007 de gestión de la seguridad en la cadena de suministro, ISO 9001:20015 de gestión de la calidad e ISO 37001:2016 de gestión antisoborno. (DGA, 2019, p. 13)

CAPÍTULO VI: COMPETITIVIDAD Y CALIDAD DE SERVICIOS LOGÍSTICOS DE REPÚBLICA DOMINICANA

Ubicación Geográfica de República Dominicana

La República Dominicana limitada al este con el Canal de La Mona, al oeste con la República de Haití, al norte con el Océano Atlántico y al sur con el Mar Caribe, ocupa cerca de las dos terceras partes de la Isla “La Española” con una amplitud de 48,443 kilómetros cuadrados, por lo que según la Cámara Oficial de Comercio de España en la República Dominicana (CAMACOES), se considera el segundo país en amplitud de las Antillas, después de Cuba.

Además, gracias a esta estratégica ubicación geográfica, República Dominicana es el país perfecto para la realización de inversiones e intercambio comercial, ya que su localización facilita el acceso a los mercados de Estados Unidos, América Latina y el Caribe.

(CAMACOES, n.f.)

Acuerdos de Libre Comercio

Según la Asociación Dominicana de Exportadores (ADOEXPO), República Dominicana ha sido signatario de cinco tratados de libre comercio: DR-CAFTA, EPA, Centroamérica-RD, CARICOM-RD y AAP.

Tratado de libre comercio entre la República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos, DR-CAFTA

Está integrado por Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Honduras, Estados Unidos y República Dominicana. Tiene por objetivo fortalecer los lazos de amistad entre las naciones que lo conforman, así como fomentar la integración económica regional, mediante la creación de un mercado más grande y seguro para las mercaderías y los servicios producidos en sus respectivos territorios, reconociendo al mismo tiempo las diferencias en

sus niveles de desarrollo y en el tamaño de sus economías. Por consiguiente, este acuerdo busca facilitar el acceso comercial en áreas de bienes, servicios, inversiones, propiedad intelectual y compras gubernamentales.

Con respecto al tema arancelario, el DR-CAFTA establece que cada parte debe reducir progresivamente sus aranceles aduaneros hasta eliminarlos por completo. Por tanto, ninguna parte podrá incrementar ningún arancel aduanero existente, o acoger ningún arancel nuevo, sobre una mercadería independientemente de su origen, es decir, sin importar que haya sido reincorporado a su territorio, después de haber sido exportado temporalmente a otro territorio para ser alterado o reparado.

República Dominicana acordó liberar el 100% de sus gravámenes arancelarios para los productos industriales en un periodo no mayor a 10 años, cuyo periodo culminó el 1ro de enero del 2015. Para los productos agrícolas y agroindustriales el plazo máximo fue de 15 años, por tanto le correspondía finalizar el 1ro de enero del 2020. En cambio, un grupo limitado de productos agrícolas tenían un plazo de 20 años, como son el arroz, los muslos de pollo, algunos lácteos, entre otros.

Acuerdo de asociación económica entre la Unión Europea y los países del CARIFORUM, EPA

El EPA, The Economic Partnership Agreement, es un acuerdo recíproco entre la Unión Europea y los países del CARIFORUM, el cual fue firmado el 15 de octubre del 2008. Sin embargo, entró en vigor el 27 de abril del 2009 e incluye capítulos respecto a: el comercio de mercaderías, el comercio de servicios, las inversiones, la innovación y la propiedad intelectual, la adjudicación de contratos públicos y la ayuda al desarrollo.

Este acuerdo tiene como objetivos: reducir y eliminar la pobreza mediante la creación de una asociación comercial coherente; promover la integración regional y económica; promover la integración gradual de los Estados del CARIFORUM en la economía mundial;

mejorar la capacidad comercial de los Estados del CARIFORUM; incrementar la competitividad en la región del CARIFORUM, así como también fortalecer las relaciones EU-CARIFORUM.

El EPA está integrado por Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, España, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Rumania y Suecia, que componen la Unión Europea (UE). Además, de Antigua y Barbuda, Barbados, Dominica, Granada, Haití, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y Las Granadinas, República Dominicana, Surinam, Trinidad y Tobago, Santa Lucía, Jamaica, Guyana, Belice, Las Bahamas, los cuales incorporan el CARIFORUM.

Gracias a este, desde el 1ro de enero del 2008 la Unión Europea eliminó todos los aranceles y cuotas de importaciones sobre todas las exportaciones de mercaderías originarias de los países del CARIFORUM, exceptuando el arroz y el azúcar, cuyos aranceles no fueron eliminados hasta finales del 2009. Mientras, los países del CARIFORUM progresivamente reducen los aranceles de las importaciones provenientes de la Unión Europea sobre un plazo de 25 años, siendo la primera reducción en el 2011. Sin embargo, algunos productos identificados por la consultación con cada país del CARIFORUM, no se les reduce los aranceles, con el objetivo de garantizar la producción local, el empleo que generan, la seguridad alimentaria, la calidad de vida, el desarrollo rural y del medio ambiente del país fabricante.

Tratado de libre comercio entre los países de Centroamérica y la República

Dominicana, Centroamérica-RD

El acuerdo Centroamérica-RD firmado el 16 de abril de 1998, entró en vigor en la República Dominicana en marzo del 2002 y tiene como objetivos:

- incentivar la expansión del comercio de bienes y servicios entre las partes,

- fomentar condiciones de libre competencia entre los mismos,
- eliminar recíprocamente las barreras al comercio de bienes y servicios originarios de las partes,
- eliminar las barreras al movimiento de capitales y personas de negocios entre los territorios de las partes,
- incrementar las oportunidades de inversión en los territorios de las partes,
- fomentar y proteger las inversiones determinadas en aprovechar exhaustivamente las ventajas que ofrecen los mercados de las partes, y
- reforzar la capacidad competitiva de los países signatarios en las corrientes de intercambio mundial.

Este acuerdo está conformado una parte por Costa Rica, Nicaragua, El Salvador, Guatemala y Honduras, que pertenecen a Centroamérica. Y otra parte por República Dominicana.

Tratado de libre comercio entre la República Dominicana y la comunidad del Caribe, CARICOM-RD

El CARICOM-RD suscrito el 22 de agosto de 1998, entró en vigor en República Dominicana, el 05 de febrero del 2002 con el principal objetivo de establecer un área de Libre Comercio entre las partes con los Acuerdos de Marrakech que establece la OMC mediante la promoción y expansión de la venta de bienes originarios de los territorios de las partes.

De igual forma, este acuerdo tiene otros objetivos tales como:

- la eliminación de las barreras no arancelarias al comercio y de la disposición de un sistema de reglas de origen, cooperación aduanera y la armonización de los procedimientos técnicos, sanitarios y fitosanitarios;
- la liberalización gradual del comercio de servicios;

- la liberalización del movimiento de capitales entre las partes, la promoción y protección de inversiones, y el reforzamiento de su competitividad;
- la promoción de la participación activa de los agentes económicos privados con el fin de ampliar las relaciones económicas entre las partes; y
- la promoción y desarrollo de actividades de apoyo para las áreas de: agricultura, minería, industria, construcción, turismo, transportación, telecomunicaciones, banca, seguro, mercado de capitales, servicios profesionales, ciencia y tecnología, entre otras áreas.

El acuerdo está integrado por Antigua y Barbuda, Barbados, Dominica, Grenada, Guyana, Jamaica, St. Kitts y Nevis, Belice, Santa Lucía, Montserrat, San Vicente y las Granadinas, Suriname y Trinidad, y Tobago que conforman la Comunidad del Caribe (CARICOM). Y por otra parte por República Dominicana, el cual reconoce las asimetrías de desarrollo que se encuentran en los países de la CARICOM, por lo que les otorga un tratamiento de Nación Más Favorecida a aquellos países que lo necesiten. Sin embargo, las partes deben asegurar un trato justo y equitativo para las inversiones y sus utilidades, cumpliendo siempre con las leyes internacionales.

Tratado comercial entre la República Dominicana y la República de Panamá, Alcance Parcial, AAP

El Tratado Comercial entre la República Dominicana y la República de Panamá se suscribió el 17 de julio del 1985, pero no entró en vigor hasta el 02 de noviembre del 2003. Por medio de este, entran 103 productos dominicanos libre de arancel a Panamá, como también permite la entrada libre de arancel de 101 productos panameños a República Dominicana, además de la gran cantidad de productos manufacturados en las Zonas Francas.

Cabe destacar, que el Reglamento de Aplicación posibilita agregar más productos para que se beneficien del libre comercio. Sin embargo, los productos que se benefician de este

acuerdo deben ser originarios de las partes y tener un Certificado de Origen. Esta mercadería será considerada siempre y cuando:

- el producto sea fabricado solamente con materiales originarios de una o ambas partes;
- el producto sea fabricado en el territorio de una o ambas partes, y que contenga materiales no originarios que hayan sufrido una transformación sustancial mediante un cambio de clasificación arancelaria; y
- el producto sea fabricado en territorio de una o ambas partes, aunque se utilizara uno o más materiales no originarios para su producción y que estos no cumplan con un cambio de clasificación arancelaria.

Infraestructura de Transporte

Puertos Comerciales de República Dominicana

El sistema portuario nacional está encabezado por la Autoridad Portuaria Nacional. Este organismo se encarga de dirigir y administrar los puertos marítimos e incrementar el comercio internacional del país. De acuerdo con esta entidad, República Dominicana actualmente cuenta con 18 puertos y 15 terminales distribuidos estratégicamente en todo el país.

Estos puertos son: Puerto Libertador, Pepillo Salcedo; Puerto de Puerto Plata; Amber Cove, Puerto Plata; Puerto Duarte, Samaná; Puerto de La Romana; Puerto de Crucero, La Romana; Puerto La Cana, San Pedro de Macorís; Puerto San Pedro de Macorís; Puerto de Boca Chica; Puerto AES Andrés, Boca Chica; Puerto Multimodal Caucedo, Boca Chica; Puerto de Santo Domingo, Distrito Nacional; Puerto de Río Haina, Santo Domingo Oeste y Municipio de Haina; Puerto Itabo, Municipio de Haina; Puerto Punta Catalina, Provincia

Peravia; Puerto de Azua, Provincia de Azua; Puerto Barahona, Provincia de Barahona; y Puerto Cabo Rojo, Provincia Pedernales.

Por otra parte, las terminales son: Cogentrix, San Pedro de Macorís; Boya Coastal, San Pedro de Macorís; Boya Refidomsa, Municipio Haina; Boya Punta Palenque, Municipio Palenque; Terminal Sultana del Este, San Pedro de Macorís; Muelle 7, Barahona; Boya San Felipe, Puerto Plata; Terminal Molino del Ozama, Santo Domingo Este; Dique Felix Benítez, Santo Domingo Este; Terminal Seaboard, Distrito Nacional; Terminal Petrolex, Santo Domingo Este; Terminal Malaca, Santo Domingo Este; Terminal Metales Antillanos, Santo Domingo Norte; Desguazadero PIN, Santo Domingo Norte; y Dique Ciramar, Municipio Caldera, Baní.

Aeropuertos de República Dominicana.

República Dominicana tiene 8 aeropuertos, los cuales son: el Aeropuerto Internacional de Punta Cana, el Aeropuerto Internacional Las Américas, el Aeropuerto Internacional La Isabela, el Aeropuerto Internacional Gregorio Luperón, el Aeropuerto Internacional Presidente Juan Bosch, el Aeropuerto Internacional del Cibao, el Aeropuerto Internacional de La Romana, y el Aeropuerto Internacional María Montez.

Agencias Navieras y Aerolíneas de República Dominicana.

De acuerdo con la Asociación de Navieros, ANRD, República Dominicana cuenta con 19 agencias navieras, dentro de las cuales se encuentran 26 líneas navieras. Por otra parte, cuenta con 20 aerolíneas registradas por la Junta de Aviación Civil (JAC) como operadores aéreos nacionales, con licencia para transportar pasajeros y carga dentro del país y a nivel internacional. (ANRD, n.f.; Soto, 2017)

Infraestructura Industrial

Sistema Portuario de República Dominicana

En la siguiente tabla se enlistan los principales puertos de la República Dominicana según su actividad comercial y líneas navieras, agentes y/o representantes de barcos:

Tabla 21

Puertos Comerciales de República Dominicana

Nombre	Actividad Comercial	Líneas navieras, Agentes y/o Representantes de Barcos
Puerto de Azua	Fuel Oil, GLP, Clinker.	Agencias Navieras B&R, Ageport, Marítima Dominicana.
Puerto de Barahona	Sal, Agregados, Yeso, Carbón Mineral y Azúcar.	Agencias Navieras B&R, Ageport, Marítima Dominicana, Khoury Industrial, Codonave, Reefer General.
Puerto de Boca Chica	Sub-Productos de Papel Periódico, Contenedores, y Carga en General.	Agencias Navieras B&R, Ageport, Marítima Dominicana, Codonave, Idemar, Servicios marítimos GS, Transmarine.
Puerto de San Pedro de Macorís	Fuel Oil, GLP, Gasoil, Fertilizantes, Azúcar, Melaza, Alquilate, Trigo, Gasolina, Carbón Mineral.	Amarit, Navieras B&R, Ageport, Arias Shipping, Codonave, Idemar, Marítima Dominicana, Khoury Industrial, Servicios Marítimos GS, Reefer General, Transmarine.
Puerto de Puerto Plata	Fuel Oil, Maíz, Harina de Soya, Cemento, Blocks, Soya, Agregados, Trigo.	Seaboard Marine, Antillean Marine Shipping Corp., Tropical Shipping, Trailer Bridge.
Puerto de Manzanillo	Fuel Oil, Maíz, Harina de Soya, Cemento, Blocks, Soya, Agregados, Trigo.	Cool Carrier, Geest Line, Baltic Reefer.
Puerto de Samaná	Cargas sueltas.	Agencias Navieras B&R, Central Romana, Marítima Dominicana, E. T. Heinsen, Frederic Schad, Pérez y Cia., Servicios marítimos GS.
Puerto de Cabo Rojo	Agregados, Bauxita.	Agencias Navieras B&R, Ageport, Marítima Dominicana, Idemar, Codonave, Reefer General, Khoury Industrial, Transmarine, Nadelca.
Puerto Río Haina	Palanquillas, Carga suelta, Fertilizantes, Carga a granel sólida y líquida Carga, contenerizada, Maderas, Vehículos	Crowley, Zim, Container, King Ocean Services, Evergreen, Hamburg Sud, Cosiarma, Seaboard, Marine, Streamlines, Nordana Line, CMACGM Antillean, Marine Mediterranean, Shipping Company, Pérez & Cia.
Puerto de Santo Domingo	Fuel Oil, Asfalto y Cemento Asfáltico	Crowley, Zim Container, King Ocean Services, Evergreen, Hamburg Sud, Cosiarma, Seaboard Marine, Streamlines, Nordana Line, CMA-

		CGM, Antillean Marine, Mediterranean, Shipping Company, Pérez & Cia.
Puerto de Multimodal Caucedo	Cargas Contenerizadas y Cargas en Tránsito.	Zim Container, NYK, CSCL, Hapag Lloyd, Evergreen, Hamburg Sud, Maersk Line, Tropical Shipping, CFS, ZIM, CMA, X-press, MSC, CSAV, CFS.
Puerto de la Romana	Azúcar, Fuel Oil, Melaza, Furfural, Ácido Sulfúrico	Central Romana, E.T. Heinsen, Frederic Schad, Agencias Navieras B&R, Marítima Dominicana.

Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (2018).

De acuerdo con el informe de Estadísticas 2019, realizado por la Autoridad Portuaria Dominicana, el tráfico de embarcaciones y los movimientos totales de carga obtuvieron un crecimiento de 2.20% y de 2.60%, respectivamente.

Tabla 22

Informe de Estadísticas 2019 con Respecto al Movimiento de Carga y Tráfico de Embarcaciones

Concepto	Cantidades por Año		Variación	
	2018	2019	Diferencia	Porcentaje
Embarcaciones (Unidades)	4.917	5.025	108	2,20%
Importaciones	18.309.643	20.235.655	1.926.012	10,52%
Cargas	3.396.057	3.343.508	-52.549	-1,55%
(T.M.) Mercancía de Transito	7.162.867	6.038.714	-1.124.153	-15,69%
Total	28.868.567	29.617.877	749.310	2,60%
No. de Contenedores (TEUs)	1.898.012	1.822.829	-75.183	-3,96%

*T.M. se refiere a toneladas métricas y los TEUs a contenedores de 20 pies.

Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (2020).

En 2019, la cantidad de buques portacontenedores que pasaron por los diferentes puertos de República Dominicana fue de 2,288, lo cual representó el 45.55% del total de embarcaciones, las embarcaciones de carga general fueron 764 representando un 15.20%, los buques tipo tanqueros fueron 557 para un porcentaje de 11.08%, los cruceros fueron 366,

representando un 7.28%, los graneleros fueron 305 dando un porcentaje de 6.06% y el resto representó el 14.83% e incluye tanto las barcazas como remolcadores, ferries, etc.

Por otra parte, el movimiento de carga en los diferentes puertos del país obtuvo una cantidad no antes vista de 29.62 millones de toneladas métricas aproximadamente, alcanzando así un crecimiento de 2.60% en comparación con el año 2018. Sin embargo, el número de contenedores utilizados tanto para la importación como la exportación se redujo en un 3.96%.

Tabla 23

Puertos y Terminales según Tráfico de Embarcaciones 2019

No.	Puertos y Terminales	2018	2019	Variación	Variación Porcentual
1	Rio Haina	1.718	1.781	63	3,67%
2	Caucedo	1.082	1.068	-14	-1,29%
3	Puerto Plata	567	521	-46	-8,11%
4	Santo Domingo	396	394	-2	-0,51%
5	Luperón	186	217	31	16,67%
6	Amber Cove	152	204	52	34,21%
7	San Pedro de Macorís	257	173	-84	-32,68%
8	La Romana	164	151	-13	-7,93%
9	Manzanillo	94	147	53	56,38%
10	Santa Bárbara	78	72	-6	-7,69%
11	Boca Chica	61	70	9	14,75%
12	La Cana	28	61	33	117,86%
13	Barahona	42	50	8	19,05%
14	Plaza Marina	16	32	16	100,00%
15	Bahía de Calderas	41	31	-10	-24,39%
16	Azua	19	27	8	42,11%
17	Punta Catalina	1	9	8	800,00%
18	Arroyo Barril	3	8	5	166,67%
19	Cap Cana	5	7	2	40,00%
20	Pedernales	7	2	-5	-71,43%
-	Total	4.917	5.025	108	2,20%

Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (2020).

Tabla 24

Puertos y Terminales según Exportaciones, Importaciones y Mercancía de Tránsito 2019

No.	Puertos y Terminales	Importación (T.M.)	Exportación (T.M.)	Tránsito (T.M.)	Total
1	Rio Haina	10.167.965	917.788	295.838	11.381.591
2	Caucedo	3.327.598	970.512	5.681.198	9.979.308
3	San Pedro de Macorís	1.117.366	351.159	96	1.468.621
4	Boca Chica	1.234.916	32.530	-	1.267.446
5	Puerto Plata	967.384	224.444	24.217	1.216.045
6	La Cana	1.146.279	37.347	-	1.183.626
7	Santo Domingo	701.153	232.955	37.365	971.473
8	Punta Catalina	560.480	-	-	560.480
9	Manzanillo	190.138	229.482	-	419.620
10	Barahona	211.743	125.385	-	337.128
11	Azua	314.639	-	-	314.639
12	La Romana	56.363	214.248	-	270.611
13	Plaza Marina	239.615	-	-	239.615
14	Pedernales	0	7.551	0	7.551
15	Santa Bárbara	16	107	-	123
16	Luperón	-	0	7	7
-	Total	20.235.655	3.343.508	6.038.721	29.617.884

*T.M. se refiere a toneladas métricas.

Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (2020).

Tabla 25

Movimiento de Contenedores 2018 versus 2019

TEUs de Importación	2018	2019	Variación	Variación Porcentual
Cargados	539.336	565.631	26.295	4,88%
Vacíos	62.190	69.892	7.702	12,38%
Total de Importación	601.526	635.523	33.997	5,65%

TEUs de Importación	2018	2019	Variación	Variación Porcentual
Cargados	237.904	232.633	-5.271	-2,22%
Vacíos	345.131	372.842	27.711	8,03%
Total de Exportación	583.035	605.475	22.440	3,85%

TEUs de Importación	2018	2019	Variación	Variación Porcentual
Cargados	305.142	246.758	-58.384	-19,13%
Vacíos	52.486	44.506	-7.980	-15,20%
Entrada	357.628	291.264	-66.364	-18,56%
Cargados	307.145	247.032	-60.113	-19,57%
Vacíos	48.678	43.535	-5.143	-10,57%
Salida	355.823	290.567	-65.256	-18,34%
TEUs en transito	713.451	581.831	-131.620	-18,45%

Total	1.898.012	1.822.829	-75.183	-3,96%
--------------	------------------	------------------	----------------	---------------

*Los TEUs se refiere a contenedores de 20 pies.

Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (2020).

Tabla 26

Puertos y Terminales según Tráfico de Embarcaciones Clasificadas por Tipo de Carga 2019

N.o.	Puertos y Terminales	Portacontenedores	Carga General	Granaleros	Tanqueros	Cruceros	Pesqueros	Remolcadores	Barcazas	Yates	Ferry	Otros	Total
1	Rio Haina	1005	195	185	351	-	-	22	19	-	-	4	1781
2	Caucedo	1067	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1068
3	Puerto Plata	217	119	38	6	-	2	71	68	-	-	-	521
4	Santo Domingo	-	203	-	8	19	-	3	10	2	139	10	394
5	Luperón	-	-	-	-	-	-	-	-	217	-	-	217
6	Amber Cove	-	-	-	-	204	-	-	-	-	-	-	204
7	San Pedro de Macoris	-	61	25	68	-	-	7	7	3	-	2	173
8	La Romana	-	1	5	15	100	-	15	15	-	-	-	151
9	Manzanillo	-	121	5	-	-	-	10	10	-	-	1	147
10	Santa Bárbara	-	8	-	-	36	1	1	-	26	-	-	72
11	Boca Chica	-	27	1	29	-	-	3	2	4	-	4	70
12	La Cana	-	-	-	61	-	-	-	-	-	-	-	61
13	Barahona	-	4	18	2	-	-	14	12	-	-	-	50
14	Plaza Marina	-	14	14	-	-	-	3	1	-	-	-	32
15	Bahía de Calderas	-	10	-	-	-	-	12	9	-	-	-	31
16	Azia	-	1	5	16	-	-	3	1	-	-	1	27
17	Punta Catalina	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	-	9
18	Arroyo Barril	-	-	-	-	-	-	4	1	-	-	3	8
19	Cap Cana	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	7
20	Pedernales	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	2
-	Total	2289	764	305	557	366	3	169	155	252	139	26	5025

*El Reglón "Otros" incluye las dragas, buques escuelas, y militares

Fuente: Autoridad Portuaria Dominicana (2020).

Conectividad Marítima

El Director Ejecutivo de Autoridad Portuaria Dominicana, Víctor Gómez Casanova (2019), describe que “de todos los países de América Latina, República Dominicana es el que tiene la mayor cantidad de puertos por habitantes”, con 18 puertos distribuidos en todo el país y 4 fondeaderos en Cap Cana (La Altagracia), Isla Catalina (La Romana), Cayo Levantado (Samaná) y Nodrizza (Bahía de Ocoa).

República Dominicana está posicionado en el quinto lugar de la región de Latinoamérica y el Caribe en el Índice de Conectividad Marítima 2019. Este índice es realizado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el cual mide la capacidad que tienen las naciones de incorporarse al comercio internacional a gran escala, por medio de 6 aspectos: número de buques, capacidad total de transporte de contenedores de los buques, número de compañías de transporte marítimo, promedio del tamaño máximo de los buques, número de servicios y número de conexiones marítimas del país. (CNC, 2020)

Cabe destacar que, además de la posición en que se encuentra República Dominicana en dicho índice, este tiene una puntuación mayor del promedio tanto a nivel mundial (25.82) como a nivel regional (19.22), y ha estado en el top 5 de 34 países de la región por 3 años consecutivos, lo cual refleja que la economía de República Dominicana es cada vez más competitiva con respecto a conectividad marítima. (CNC, 2019)

Además, según la Autoridad Portuaria Dominicana, la puntuación obtenida en este índice de 39.4, es el mayor puntaje que ha registrado República Dominicana históricamente.

Tabla 27

Índice de Conectividad Marítima de la región de Latinoamérica y el Caribe 2019

Ranking Regional	Ranking Mundial	País	Puntuación
1	30	Panamá	48,94
2	33	México	45,49
3	34	Colombia	45,41
4	38	Perú	38,91
5	39	República Dominicana	38,78
6	44	Chile	35,68
7	48	Brasil	34,16
8	51	Jamaica	33,19
9	52	Ecuador	33,10
10	54	Argentina	31,48
11	56	Bahamas	31,36
12	59	Uruguay	28,86
13	66	Guatemala	25,09
14	74	Costa Rica	18,49
15	81	Trinidad y Tobago	15,43
16	86	Honduras	13,38
17	88	Venezuela	13,07
18	94	Belice	11,49
19	98	Haití	11,12
20	104	Cuba	9,61
21	106	Aruba	9,51
22	107	El Salvador	9,47
23	109	Guyana	9,23
24	112	Suriname	9,06
25	122	Nicaragua	7,82
26	126	Barbados	7,44
27	135	Santa Lucía	6,67
28	136	Saint Kitts y Nevis	6,64
29	139	Dominica	6,21
30	140	Granada	6,08
31	142	Islas Vírgenes Británicas	5,50
32	143	Antigua y Barbuda	5,32
33	168	Islas Turcos y Caicos	1,17
34	169	Paraguay	1,14

Fuente: Consejo Nacional de Competitividad (2020).

De acuerdo con el estudio realizado por el BID (2017), Banco Interamericano de Desarrollo, los dos principales centros de distribución en materia de conectividad marítima en Latinoamérica son:

1. los puertos en Panamá, los cuales son críticos para el tráfico marítimo proveniente de Asia, Europa, América del Norte y la costa oeste de América Latina; y
2. Caucedo en la República Dominicana, que participa más en el tráfico marítimo entre la parte Norte y Sur del continente Americano (conectando América del Norte con la costas este de América del Sur y las rutas este-oeste, conectando el Pacífico con Europa y el Mediterráneo según la ANRD).

Sistema Aeroportuario: Operaciones Aéreas de Carga

De acuerdo al Informe Estadístico sobre el Transporte Aéreo en República Dominicana del último año, realizado por la Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020), en el 2019 se registró un total de 4,690 vuelos únicamente de carga, cantidad que representa 13 vuelos de entrada y salida por día. El 58.74% de dicha cantidad de vuelos fue en la modalidad chárter (2,755 vuelos), que es cuando una o varias personas alquilan un avión para realizar una determinada ruta, y el resto en la regular (1,935 vuelos).

El 53% del total de los vuelos regulares de carga conectó al país con la ciudad de Miami, mediante las terminales de Las Américas José Francisco Peña Gómez y Del Cibao. Mientras el 28% realizaron la ruta Aguadilla por Las Américas JFPG (533 vuelos). El Aeropuerto Internacional de Miami es considerado como el 5to HUB de carga más activo de los Estados Unidos, y Aguadilla el 2do del Caribe.

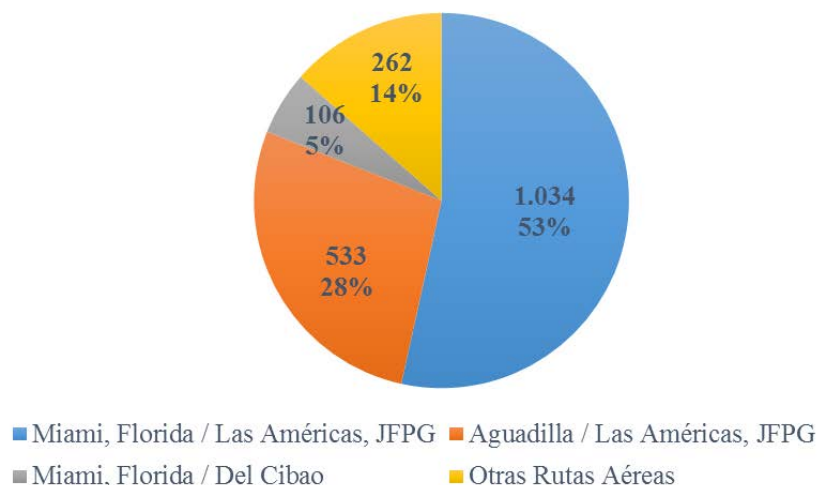


Figura 9. Operaciones en Rutas Aéreas de Carga Regulares 2019. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).

Por otro parte, el 62% del total de vuelos chárter conectaron al país con Puerto Rico, específicamente con las terminales de Isla Verde y Aguadilla, mayormente por Isla Verde mediante Las Américas JFPG con 745 vuelos entrantes y salientes. Cabe resaltar la concentración de los aeropuertos Las Américas JFPG y Del Cibao en ambas modalidades de vuelo, los cuales representan el 86% de los vuelos regulares, el 83% de los vuelos chárter y el 84.22% del total de vuelos únicamente de carga.

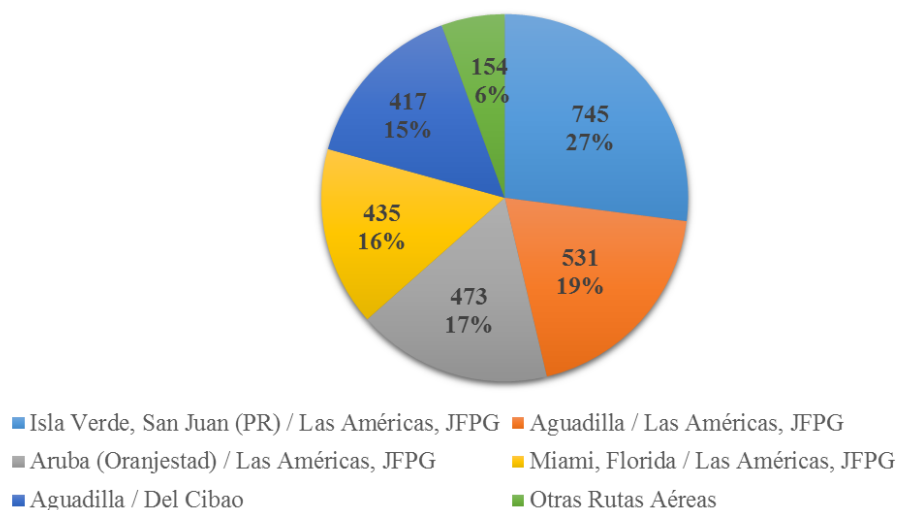


Figura 10. Operaciones en Rutas Aéreas de Carga Chárter 2019. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).

Líneas Aéreas Únicamente de Carga

Anteriormente, la línea aérea de carga líder en vuelos regulares era UPS. No obstante, en el 2019, Amerijet lo superó, posicionándose en el primer lugar con más de 700 vuelos registrados, equivalente a un promedio de 1 vuelo de ida y vuelta diario. En cambio, para los vuelos de carga chárter, la línea aérea de nacionalidad estadounidense, Air Cargo Carriers, fue el operador aéreo de carga más utilizado, registrando un total de 1,190 operaciones en entradas y salidas en el 2019, equivalente a un promedio de 11 vuelos semanales.

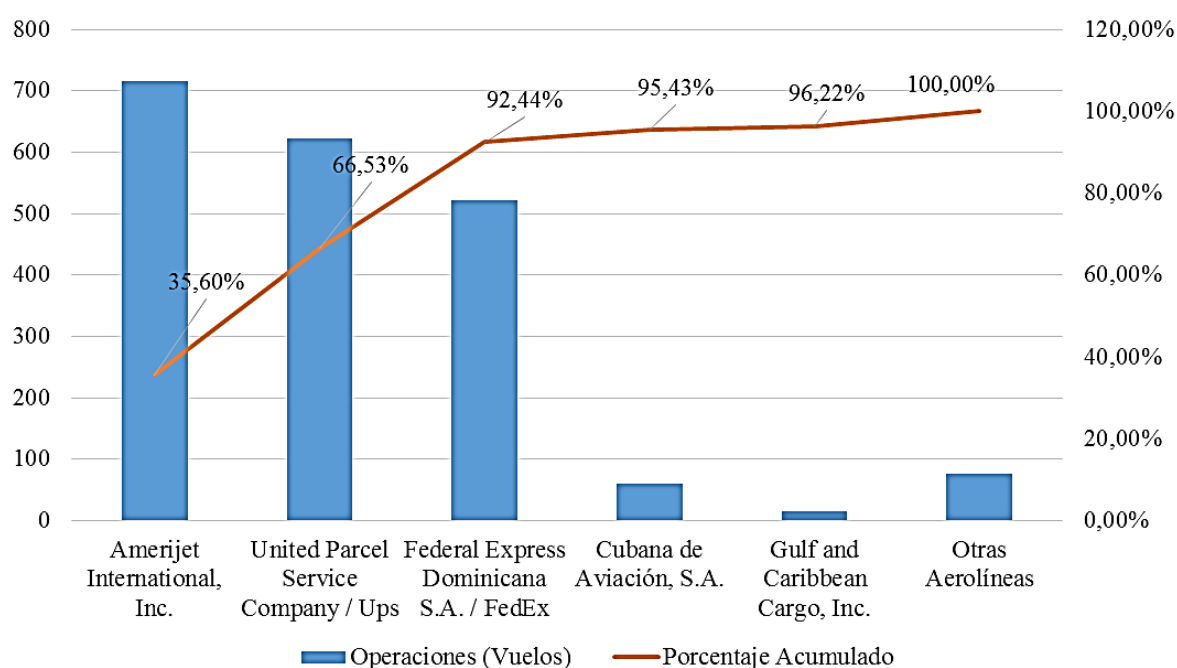


Figura 11. Pareto de Operaciones en Líneas Aéreas de Carga Chárter 2019. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).

Con respecto a la cantidad de carga aerocomercial, para el 2019 se movilizaron 122,008,988 kg de carga por esta vía, de los cuales 85,480,470 fueron en exportaciones y 36,528,517 en importaciones, con un valor FOB de US\$5,669,152,360. Los productos importados poseen un valor FOB promedio de US\$72.34 por cada kg, mientras los productos exportados registraron un valor promedio de US\$35.42 por kg.

Exportaciones

Las terminales de Las Américas JFPG, Punta Cana y Del Cibao exportaron 46, 26 y 10 millones de kg, representando el 96% de las exportaciones realizadas vía aérea del 2019. El restante fue manejado por las terminales de Puerto Plata, La Romana, El Catey y El Higüero.

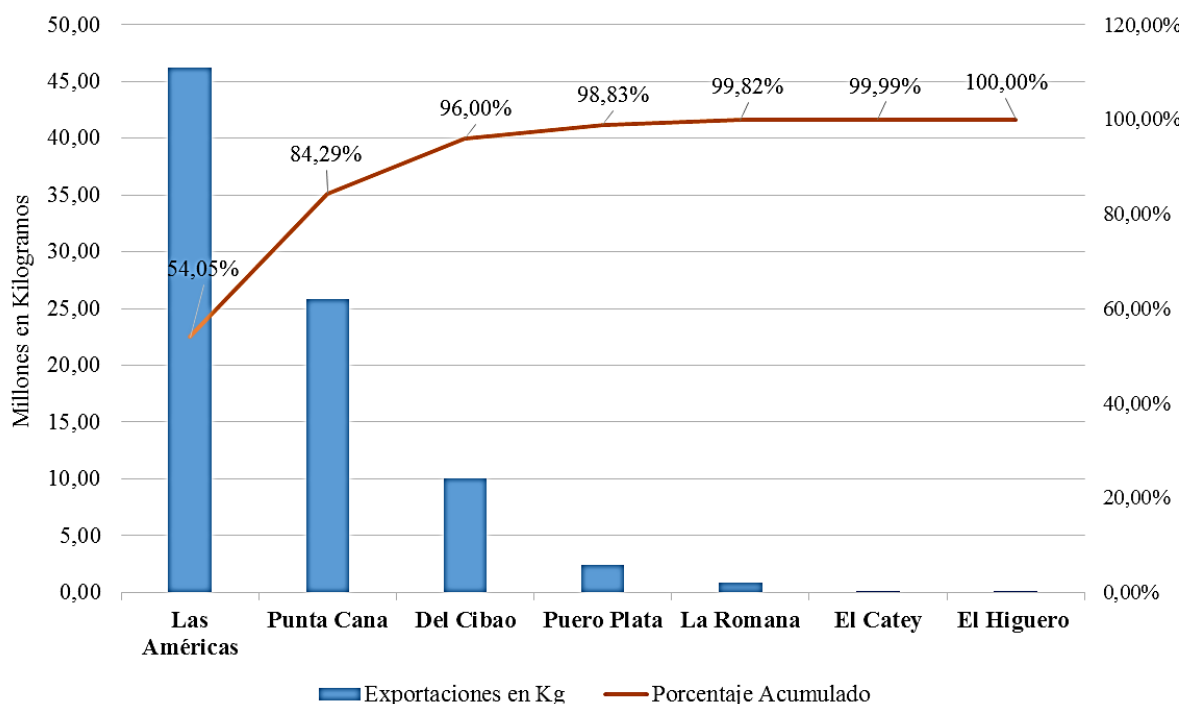


Figura 12. Pareto de Aeropuertos según Exportaciones. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).

Exportaciones por país de destino

Estados Unidos, Suiza e India fueron los países de destino en los cuales se exportaron mayor cantidad según valor FOB, con un total de 2.51 mil millones de dólares, representando el 83% del total exportado. En cuanto a peso de carga, estos países recibieron 52.27, 1.20 y 0.50 millones de kg, respectivamente.

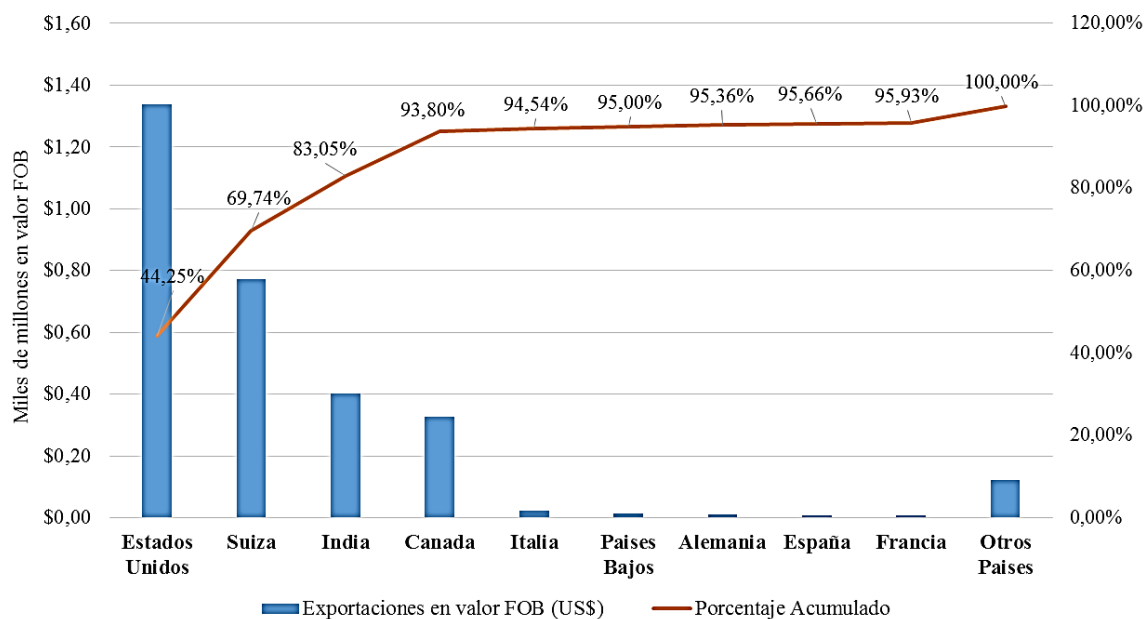


Figura 13. Pareto de Exportaciones según País de Destino. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).

Exportaciones por productos

En la siguiente tabla se muestran los bienes exportados según su valor FOB, de los cuales las perlas finas, metales y piedras preciosas, bisutería, monedas, máquinas y aparatos, representan aproximadamente el 82% de bienes exportados. Sin embargo, en términos de peso de carga exportada, los productos del reino vegetal y los de las Industrias Alimentarias como son las bebidas, líquidos alcohólicos, vinagre y tabaco, ocupan el 80% con 59.7 millones y 9.50 millones de kg, respectivamente. De manera general, el año 2019 cerró con un valor promedio de 35.41 dólares por kilogramo, lo cual es 8% más que la cifra registrada en el 2018.

Tabla 28

Cantidades Exportadas Vía Aérea por Producto

Productos	Exportaciones en Kg	Exportaciones en valor FOB (US\$)	Porcentaje Exportado	Porcent aje Acumul ado
Perlas Finas, Piedras y Metales Preciosas, Bisutería y Monedas	3.418.624	2.144.280.641	70,84%	70,84%
Máquinas y aparatos	1.993.724	335.807.863	11,09%	81,94%
Instrumentos y aparatos de la óptica, fotografía, de medida, medico quirúrgicos, relojería	1.373.919	127.268.482	4,20%	86,14%
Materias textiles	2.719.623	99.284.859	3,28%	89,42%
Productos de las Industrias Alimentarias: bebidas, líquidos alcohólicos, vinagre, tabaco	9.497.362	81.331.450	2,69%	92,11%
Productos de las Industrias Químicas	1.927.535	71.345.021	2,36%	94,47%
Productos del Reino Vegetal	59.710.503	53.038.269	1,75%	96,22%
Calzado, sombreros, paraguas, bastones, látigos, plumas, flores artificiales, cabello	882.113	35.713.527	1,18%	97,40%
Animales vivos y productos del reino animal	1.005.718	10.635.768	0,35%	97,75%
Pasta de madera, papel o cartón para reciclar	649.010	8.612.937	0,28%	98,03%
Otros Productos	2.302.339	59.505.416	1,97%	100,00%
Total	85.480.470	3.026.824.233	100,00%	-

Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).

Importaciones por aeropuertos

En cuanto a las importaciones por aeropuertos de entrada, las terminales de Las Américas JFPG, Del Cibao y Punta Cana, manejaron el 99.6% de la carga total. Destacando el aeropuerto de Las Américas JFPG con 25 millones de kg, lo cual representa el 68% del total importado.

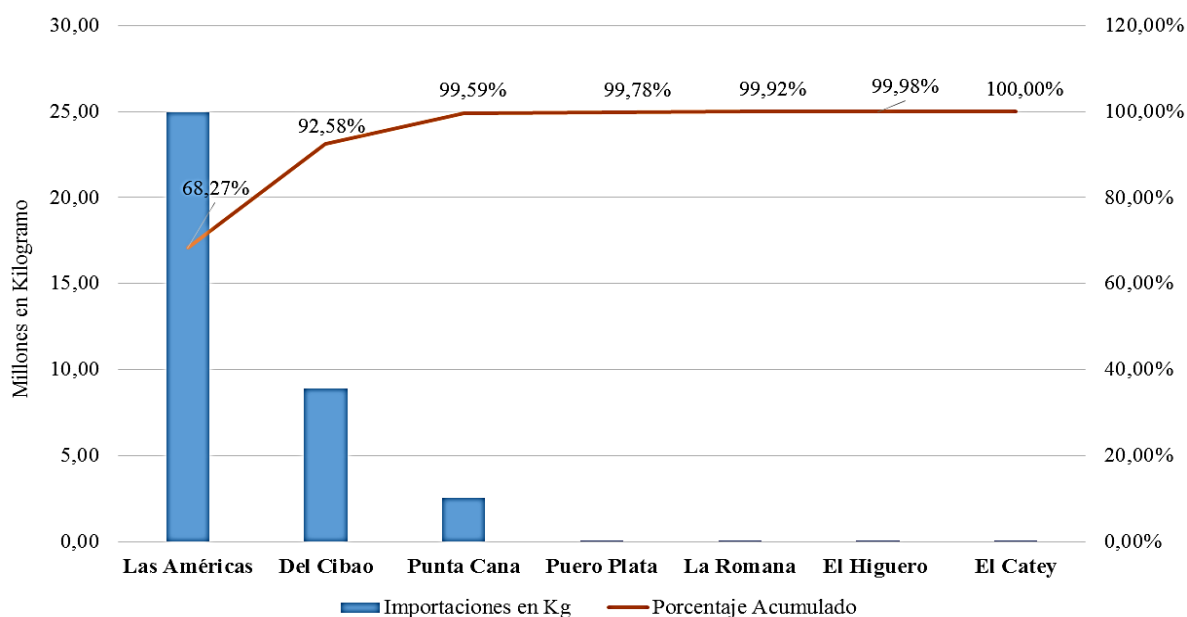


Figura 14. Pareto de Aeropuertos según Importaciones. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).

Importaciones por país de origen

Según el país de procedencia de las importaciones vía aérea, República Dominicana recibió el 81.26% de sus importaciones en valor FOB de Estados Unidos, España, Panamá y Francia, los cuales suman un total de 2.15 miles de millones de dólares en importaciones.

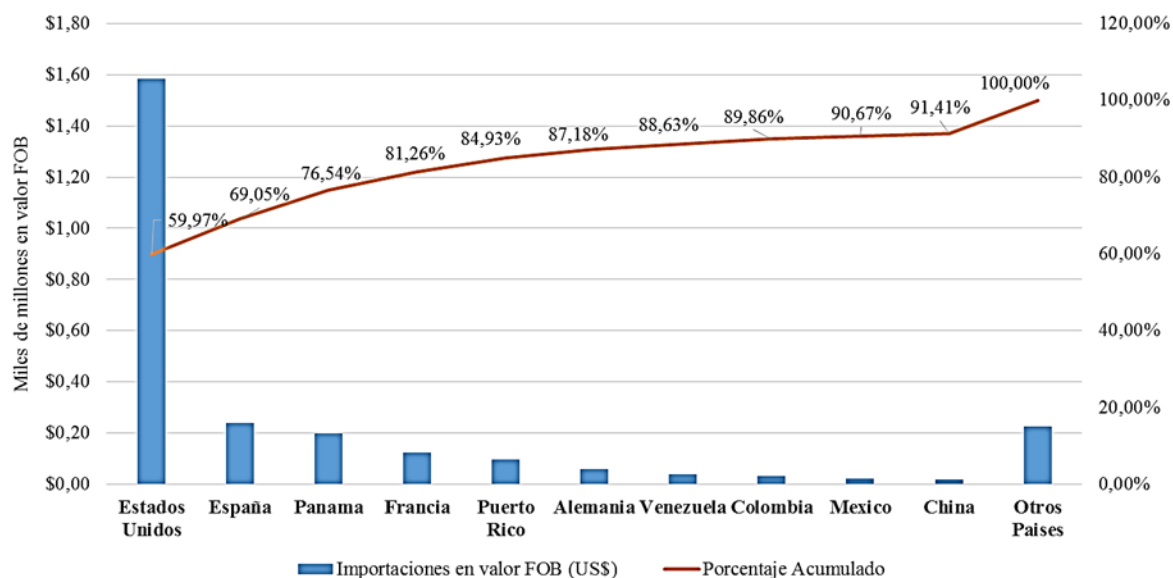


Figura 15. Pareto de Aeropuertos según Importaciones. Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).

Importaciones por productos

Dentro de los principales bienes importados a la República Dominicana en el 2019, se destacan las maquinarias, perlas finas, piedras preciosas, bisutería, monedas, productos de las industrias químicas y los instrumentos y aparatos de la óptica, fotografía, de medida, médico quirúrgicos y relojería, representando el 82.05% de las importaciones según su valor FOB, con una suma de 2.17 mil millones de dólares en exportaciones. De manera general, el año 2019 cerró con un valor promedio de 72.34 dólares por kilogramo, lo cual es 34% más que la cifra registrada en el 2018.

Tabla 29

Cantidades Importadas Vía Aérea por Producto

Productos	Importaciones en Kg	Importaciones en valor FOB (US\$)	Importado (%)	Acumulado (%)
Máquinas y Aparatos	9.070.995	929.279.700	35,17%	35,17%
Perlas Finas, Piedras y Metales Preciosas, Bisutería y Monedas	266.920	576.012.332	21,80%	56,97%
Productos de las Industrias Químicas	4.130.535	476.282.858	18,03%	74,99%
Instrumentos y aparatos de la óptica, fotografía, de medida, medico quirúrgicos, relojería	754.236	186.513.928	7,06%	82,05%
Plásticos y sus manufacturas	3.669.378	127.472.653	4,82%	86,88%
Materias textiles	3.811.101	97.596.448	3,69%	90,57%
Metales comunes	2.988.779	93.948.290	3,56%	94,13%
Pasta de madera, papel o cartón	3.129.016	35.396.761	1,34%	95,47%
Productos del Reino Vegetal	1.229.429	17.081.555	0,65%	96,11%
Productos de las Industrias Alimentarias: bebidas, líquidos alcohólicos, vinagre, tabaco	1.997.974	14.424.478	0,55%	96,66%
Otros Productos	5.480.155	88.319.125	3,34%	100,00%
Total	36.528.518	2.642.328.128	100,00%	-

Fuente: Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020).

Sistema Nacional de Atención Ciudadana 311

El Sistema 311 tiene por objetivo permitir al ciudadano registrar denuncias, quejas, reclamaciones y sugerencias a cualquier entidad del Gobierno de la República Dominicana, como son la Dirección General de Aduanas, la Autoridad Portuaria Dominicana y el Departamento Aeroportuario, para que las mismas puedan ser enviadas a las entidades correspondientes.

Este servicio puede ser tanto vía telefónica como por internet, ya que el usuario puede comunicarse con un representante de 8:00 a.m. a 5:00 p.m. de lunes a viernes, para realizar su denuncia, queja, reclamación o sugerencia, al marcar al 311 a través de cualquier móvil, de manera gratuita, en cualquier parte del país. Como también puede acceder al portal de Internet, www.311.gob.do, para registrarlo personalmente con sólo llenar los formularios correspondientes.

Por consiguiente, este sistema genera los siguientes beneficios:

- El usuario puede reportar en cualquier momento su denuncia, queja o reclamación, a través del Sistema 311 de forma gratuita, fácil y rápida.
- El portal de Internet está disponible las 24 horas del día, los 7 días de la semana, por lo que reduce significativamente el tiempo, generando mayor eficiencia y satisfacción para el usuario.

Avances del Sistema Portuario durante el período 2018 - 2019

La Autoridad Portuaria Dominicana, bajo las directrices del entonces Presidente de la República, Lic. Danilo Medina Sánchez, y su visión estratégica de largo plazo de convertir a la República Dominicana en el HUB del Caribe, por medio del desarrollo del sector portuario y marítimo del país, realizó las siguientes acciones en los dos últimos años:

- en octubre del 2018, inauguró el Puerto La Cana, el cual es el primer Puerto Verde del país y el más moderno de toda América Latina, ubicado en San Pedro de Macorís;

- en enero del 2019, DP World Caucedo inició la ampliación del Puerto, el cual estima que generará más de 500 nuevos empleos, e incluye la construcción de un atracadero de 400 metros de longitud, con calado de 17 metros; la ampliación del patio de contenedores y la adquisición de tres nuevas grúas pórtico de las de mayor capacidad del mercado, permitiendo recibir embarcaciones de más de 20,000 TEUs;
- en el 2019, se inició la reparación del rompeolas o espigón actual del puerto de Manzanillo, con una inversión aproximada de RD\$ 500 millones, a fin de garantizar su seguridad operativa. Este puerto será capaz de atender barcos de gran tamaño y calado.

Avances del Sistema Aeroportuario en el período 2018 - 2019

Según la Memoria Institucional 2018 - 2019, del Departamento Aeroportuario, el cual se encarga de la administración, operación y supervisión del Sistema Aeroportuario Nacional, conforme a las normas nacionales e internacionales aplicables, República Dominicana ha realizado las siguientes acciones en los dos últimos años:

- se creó la plataforma Help Desk o Mesa de Ayuda, la cual brinda asistencia en tiempo real, a través de la página web: www.da.gob.do, permitiéndole a los usuarios solicitar cualquier tipo de información vía online, donde un operador le asistirá rápidamente con la información solicitada; y
- el 24 de junio del 2019, se lanzó el DA Intranet, el cual fue diseñado y creado bajo la colaboración del Departamento de Tecnologías de la Información y del Departamento de Comunicaciones, con el objetivo de facilitar la comunicación interna, representando un ahorro en impresiones de papel, contribuyendo de tal manera con el medio ambiente.

CAPITULO VII: ENTREVISTAS A EXPERTOS

Richard J. Collie Betances, Gerente General y Fundador de Customs Service, SRL

Customs Service es una pequeña empresa, ubicada en Santo Domingo, que ofrece el servicio de agente aduanal, consultoría aduanera, consultoría de manejo de carga, de exportación y de tratados de libre comercio.

Como Agente Aduanal ¿Cuáles son los Avances Significativos que Usted Considera que ha Tenido el Despacho Aduanero?

La Dirección General de Aduanas dio un gran paso en el 2010 al ejecutar el plan de aduanas verdes, el cual incluye el facilitar el tráfico de mercancía y comercio exterior vía la digitalización de documentos para reducir el uso de papel en las aduanas. Por medio de este, se autorizó a que todas importaciones puedan bajar al SIGA los documentos que avalen dicha importación en formatos PDF o JPG del original sin necesidad de imprimir todos los formularios y documentos originales usados anteriormente en la verificación. Además de crear un tipo de alerta verde, amarillo o rojo el cual salía a la hora de presentar dicho expediente con la finalidad de proceder a despacho de las importaciones, ya sea por despacho expreso (verificación de la carga a la hora del despacho) para verdes, verificación observada y en puerto física o a destino cuando salía amarilla o verificación visual y física cuando esta salía roja.

Sin embargo, en el 2012 a la entrada del nuevo Director de Aduanas Fernando Fernández esta se abolió y solamente se daban a los importadores que previamente aduanas había depurado creando así una competencia desleal entre los grandes contribuyentes y los pequeños contribuyentes. Lo cual no consideré correcto. La aduana debe ajustar las normas de igualdad para todos sin distinción.

En la actualidad en la gestión 2016-2020 del director Enríquez Ramírez Paniagua se aplicaba estas reglas solamente a aquellos importadores que habían sido depurados por aduanas en verificaciones física de las mercancías y esta se autorizaron en la misma administración del puerto y además se le agregó la modalidad de presentar por la ley de lavados de activos de la procedencia de los fondos donde se compró la mercancía mediante transferencia bancaria, tarjetas de crédito o transferencia monetaria. Esto es para todas las importaciones con valor sobre los USD\$ 5,000.00.

¿Qué Operación les Toma más Tiempo? ¿Cuál es la Razón?

Diría que la verificación visual para carga de importación. Esta toma de 24 a 48 horas en ejecutarse retrasando el proceso a unas 72 horas o más, dependiendo de lo que considere la DGA y de lo que encuentre en dicho contenedor.

¿Qué Oportunidades de Mejora puede Identificar en los Procedimientos Aduaneros?

Diría que actualmente si se mantienen los parámetros de comercio internacional estaríamos en buen camino, pero si seguimos poniendo trabas utilizando obsoletas bases de datos como referencia de valoración para las importaciones pues seguirá perdiendo tiempo.

Con Respecto a los Servicios Logísticos que Ofrece el País, ¿Qué Oportunidades de Mejora Identifica en ellos para Aumentar la Competitividad?

Considero que si no les cargaran a las importaciones costos ocultos como una forma de sacar mayor provecho a las importaciones para beneficios de ellos mismos y crean una tarifa justa en forma de igualar la competitividad y solamente diferenciar el trato, instalaciones o servicio, marcaría la diferencia.

Miguel Taveras, Presidente de la Agencia de Aduanas Miguel Taveras

Agencia de Aduanas Miguel Taveras es una pequeña empresa que ofrece el servicio de agente aduanal y está ubicada en Puerto Plata.

¿Cuáles Documentos deben Entregar Físicamente?

En el caso de mercancías no entregamos, pero en el caso de vehículos de motor sí. Estos documentos son: receive multiple, Copia título, factura comercial, BL, carta autorización, SIGA y DUA.

¿Ha Utilizado la VUCE? ¿Qué Ventajas Tiene la VUCE para Usted?

Si utilizamos la VUCE a diario. Para nosotros esta ha sido pérdida de tiempo por el lento proceso para responder.

¿Qué Operación le Toma más Tiempo? ¿Cuál es la Razón?

La VUCE, ya que es muy lento el proceso de respuesta.

Luís Grullón, Director de Supply Chain en Fresenius Kabi

Fresenius Kabi, ubicada en el parque de zonas francas Pisa, es una empresa dedicada a la fabricación de dispositivos médicos.

¿Cuáles son las Oportunidades de Mejora del Proceso de Despacho Aduanero?

Una oportunidad de mejora es el retraso en las instituciones relacionadas en el proceso de despacho, dependiendo de la mercancía. Por ejemplo: en el caso de nosotros que tenemos un EBeam, el cambiar uno de los rayos que tira el esterilizador de nosotros, amerita un permiso del ministerio de energía, ya que todos los componentes relacionados a este campo requieren un permiso de esa institución, y eso es algo que hay que hacer aparte de tu proceso en aduanas.

Otro punto es que si no presentas físicos los documentos originales no puedes retirar la carga, y eso retrasa el proceso, y cada día que pasa tu carga en el puerto es un costo. Es decir, que por cada día de retraso que tu tengas por la razón que sea, tu carga está generando un cargo, eso también hace que los importadores y cualquier persona que quiera invertir lo piense, porque fácilmente en lo que tu buscas el permiso en la secretaría de agricultura, en el

caso de que quieras importar un vegetal, o en lo que tu buscas el permiso en el ministerio de energía para el caso de Ebeam, tu carga dura en el puerto una semana, esa semana te puede generar doscientos o trescientos mil pesos.

Todo eso es parte de lo que es el proceso logístico. La logística tienes que verlo como un todo, no lo puedes ver dentro del punto de vista de una de las cadenas de la logística porque te pierdes.

¿Cuáles son las Oportunidades de Mejora de los Servicios Logísticos en Cuanto a Competitividad y Calidad de los Mismos?

En la competitividad yo te digo que aquí nosotros somos privilegiados. Prácticamente todas las líneas navieras tienen servicio en República Dominicana. La competitividad es cuando tú comparas con el otro y realmente no hay tanta diferencia, y cuando te comparas con otros países y realmente es atractivo.

A nivel de competitividad yo creo que tenemos una ventaja, precisamente por el punto donde nos encontramos en América Latina, por el punto geográfico. El paso para nosotros alinearnos con Latinoamérica, y ahí tengo que darle el visto bueno al gobierno hasta ahora, es que ya se crearon unos regímenes de aduanas para poder dar servicio de centro logístico. Eso ya está en funcionamiento, y si se le da una promoción adecuada, un mercadeo efectivo, eso debe ser clave para mejorar ese aspecto.

En ese caso yo te diría para sacarle provecho a lo que ya se implementó, sería mercadear de una manera más agresiva, con mayor impulso, para dar a conocer en el mundo entero, ya que son muy pocos los países que conocen que eso está en vigencia, que ya cualquier inversionista puede sentirse atraído por los centros logísticos de aquí. Ahí la mejora es ser más agresivo en la promoción para dar a conocer los nuevos servicios de centros logísticos.

Héctor José Acosta Peña, Ejecutivo de Ventas de CaribeTrans, SAS

CaribeTrans, es una empresa de logística internacional en la República Dominicana, que brinda servicios de transporte de carga internacional, operaciones de almacenaje, asistencia en tierra para aeronaves, servicios aduanales, entre otros. (CaribeTrans, n.f.)

¿Cuáles son las Oportunidades de Mejora que Identifica en los Servicios Logísticos del País?

Se puede decir ahora mismo que lo único que se está pidiendo a nivel de logística que deberíamos mejorar como país es el tema de las líneas, ósea, a pesar de que tenemos muchas líneas que llegan aquí al país, hay algunas rutas que no son servicios directos, pero ya ese es un tema de las mismas líneas navieras que dan los servicios.

Con Respecto al Despacho Aduanero ¿Cuáles son las Oportunidades de Mejora que Identifica en el Mismo?

A nivel de infraestructura de aduanas como tal, yo entiendo que el país debe hacer mejoras tanto en su plataforma de infraestructura en sistemas como en procesos de aduanas.

Verdaderamente en nuestro país sí tiene una debilidad y es que los procesos de aduana dependen mucho de lo que es una coyuntura, es decir, si tú eres amigo o tienes algún allegado dentro de los departamentos de aduana o dependencias de aduanas como tal, la duración del proceso se acorta y es mucho más rápido. Entonces, entiendo que a nuestro país le falta dar ese paso, aparte de invertir en sistemas de infraestructura también invertir lo que es la calidad del servicio humano como tal dentro de todas las instituciones de aduanas.

También cabe mencionar, la Ventanilla Única que es donde cualquier importador y exportador sube toda la documentación de su mercancía, ya que para obtener un permiso de una entidad externa como el Ministerio de Salud Pública, luego de que se sube a está ventanilla, se lleva a cabo un proceso que va pasando de departamento en departamento.

Debido a que la VUCE lo único que permite es reducir el tiempo que un agente aduanal o una empresa le toma en ir y depositar los papeles en aduana como se hacía anteriormente. Por tanto, lo que nos dieron fue la facilidad de subirlo a un sistema, pero al final aplica el mismo proceso, va pasando por varias manos, y no podemos decir que es un departamento como tal, que tenga representantes de cada entidad y vaya dando la aprobación ahí mismo, que si tu subes un documento hoy, puedas obtener la autorización en 24 horas, pero actualmente no es así.

Así mismo sucede también en los procesos de verificación. Por ejemplo, una mercancía que viene de zona franca, no se puede abrir en los aeropuertos o puertos, eso se abre en la planta de la zona franca, o lo que se llama verificación en destino. Aquí es obligatorio en nuestro país que si llegó una carga tiene que ir un verificador de aduanas por lo menos a ver si la carga está ahí físicamente y le da un check en el sistema y ya. Es decir, no hay una confianza de parte de aduanas de lo que está registrado en el sistema y lo que se declaró. Entonces ¿Qué se genera con esto? Retrasos. Tienes que esperar que sea un verificador que te autorice en el sistema, el verificador tiene que salir de la oficina de aduanas que está a 600 o 800 metros del almacén donde se encuentra, va, mira y luego sigue viendo otras cargas que tiene dentro de su scope para revisar, y ya luego de que la vio todas, se devuelve a su oficina dentro de la entidad de aduana, ya sea puerto o aeropuerto, para comenzar a darle un visto bueno en el sistema.

Si nos ponemos analizar, una mercancía que arribó al país a las 10 de la mañana por el Aeropuerto de las Américas, el proceso de descarga de avión puede durar de 45 minutos a 1 hora, todo va a depender del tipo de avión y la cantidad de mercancía, en ese mismo tiempo la compañía, el aduanero o el cliente ya declaró y sube toda la documentación, ya en 1 hora y media la mercancía está en el almacén, por lo cual lo que procedería es darle los vistos buenos y en 2 horas y media ya tú tienes tu mercancía lista, pero no es así.

Una mercancía que se recibe a las 9 o 10 de la mañana en el país, tú la estás despachando a las 3 o 2 de la tarde, en un lapso de 5 o 6 horas, cuando se supone que es una aduana sin papeles. Por eso hago el hincapié, en que deben hacer una mejora tanto en infraestructura como en la calidad del servicio del personal de las entidades, a eso también se le tiene que sumar que ha habido ocasiones en las que el sistema de aduanas está en el suelo, por un tema de falla del sistema, no se hacen los backups a tiempo para que los servidores no estén llenos, un colapso de alguno de los servidores, o que la aduana no tenga luz como pasó una vez , y por eso se detuvieron las declaraciones por casi dos días.

Son tantas situaciones que se salen de la mano del ser humano como tal, pero son situaciones que se previenen. Ya luego de ahí bueno pues, sería un poco más de reforzar la sinceridad de los clientes, no sé si saben que aquí la aduana del país trabaja con lo que es el sistema semáforo, un color verde es un cliente de perfil bajo, amarillo perfil dudoso, y ya rojo es un cliente que en buen dominicano ante la aduana está quemado, ya sea que ha tenido un problema de evasión de impuestos, ha declarado facturas con un valor menor, ha traído carga contaminada, dice que trae botellas plásticas pero lo que trae son botellas de vidrio, etc. Es un trabajo de parte y parte que ha ido con el tiempo creciendo, puedo decir madurando, han tenido mejoras, pero hay que seguir trabajando.

En general hay un aspecto que nuestro país tiene a nivel interno y es lamentablemente la parte de la transportación. Verdaderamente hay una entidad que lo regula que ha estado poniendo su empeño, su 200% por regular esto, pero creo que ustedes lo han visto, nuestro país sufre lo que es una cultura en transporte de mercancía. Aquí la sección de transportación lamentablemente, uno trata de poner controles como empresa de servicios y se encuentra con sindicatos, personas que simple y llanamente generar daños, tanto de clientes como por negligencia, por mal manejo. Ellos entienden que también hay que darles la mitad de todo lo

que se genera en puertos y aeropuertos, porque ellos son un sindicato y punto, no sé si me explico.

Entonces en relación a la parte de servicios como tal, entiendo que en nuestro país algo que tiene que mejorar es el aspecto de visibilidad, pero eso es ya algo de cada empresa. Ósea, muchas empresas aquí, te pondré el ejemplo de un Courier: tú sabes que tu mercancía llegó a Miami pero es porque Amazon te envió una notificación, el Courier te notifica las 24 horas pero tú no sabes exactamente cuando esa mercancía se va a embarcar, cuando va a llegar, no sabes en qué estatus estás, si tú tienes por ejemplo la app de Domex. Domex te va a decir que después que se recibió se embarcó pero no te da una fecha exacta de llegada. Entonces así mismo sucede con muchas empresas dominicanas, que tu mueves un embarque con ellos, y para tu saber el estatus de tu contenedor tú tienes que mandarles un correo, tú tienes que llamar, tú tienes que dar un número de BL , tú tienes que buscar un número de contenedor, se lo das y ellos te dicen “ déjame llamar a la línea” , sin embargo, esas empresas no tienen una página con un sistema de trazabilidad que te permita ver cuál es el status real de tu mercancía.

¿Para Aquello se Necesitaría Coordinar con Todos los que se Involucran en el Proceso?

No necesariamente. En los 12 años que tengo trabajando en el sector, aquí hay empresas que desde el 2003 tienen un sistema de trazabilidad, ese sistema no es automático, se va actualizando con las actualizaciones que le dan desde la aerolínea o línea marítima. Sin embargo, aquí hay muchas empresas que ofrecen el servicio de logística, que son empresas pequeñas, que son PYMES, y cuando entras a su página no hay una sección que te permita ver esa trazabilidad ¿Que sucede? Algo que se dice en el marketing es que o tu estas a la par para competir con tu competidor, o simplemente tu no compites. Para ser un mercado competitivo, necesitas estar al mismo nivel de servicio, porque para eso yo te tengo que dar algo diferente, un valor agregado.

En el caso, para el 2020-2021 el valor agregado de las empresas no es un sistema, no es que una carga llegue rápido, el valor agregado es el seguimiento y la seguridad que te puede dar su personal. Se los comento porque la empresa donde trabajo es una empresa grande de 45 años, de los cuales tengo 12 con ellos , donde fueron evolucionando de 4 pisos a un almacén logístico y hoy en día hay empresas que pueden dar un mejor servicio que nosotros e incluso hasta una tarifa más competitiva, sin embargo, muchos clientes se quedan con nosotros por la seguridad, la confianza, de que el personal no te va a decir una cosa por otra, de que la calidad del servicio está basada en la calidad de su persona, que no es solo decir “yo te manejare la carga”, no, es decir “yo me pongo en tus zapatos” “ yo sé lo que es que una carga te llegue fuera de fecha ”. Fácilmente a ti se te pierde una carga en un Courier y el Courier lo que te va a decir que vayas con tu proveedor. Yo nunca he visto que un Courier le pague una carga a alguien, siempre es el proveedor, bueno, Amazon, pero ellos tienen un Amazon store, pero si a ti no te llegó un paquete, pero el paquete se perdió en Miami y a ti no te llego, ¿De quién es la culpa? ¿Del suplidor que la envió o del almacén que la recibió? La culpa es del almacén.

Mariela Delgado, Gerente de Calidad y Procesos de Mardom

Mardom o Marítima Dominicana, fundada en 1971, ofrece una gran gama de servicios logísticos integrados, dentro de los cuales están: gestiones aduanales, almacenamiento, agente de buques y estibador en todos los puertos del país, alquiler de contenedores secos y refrigerados, etc.

¿Cuáles Oportunidades de Mejora Ustedes Identifican en el Proceso de Despacho Aduanero?

Más digitalización y transparencia del proceso. Reducir el 'papeleo' necesario para poder realizar los despachos.

¿Qué Necesita el País para Mejorar la Competitividad y la Calidad de los Servicios

Logísticos?

Alianzas público-privadas y leyes gubernamentales que apoyen el sector y la creación de oportunidades en ese sentido.

¿Qué Requieren las Empresas Exportadoras Hoy en Día en Términos de Servicios

Logísticos que la República Dominicana Aún No Ofrece?

Realmente creo que la oferta local de empresas exportadoras tiene mucho potencial y ofrece servicios de gran calidad. Nuestro país es un HUB con mucho potencial para hacer offshoring de servicios logísticos.

Elena Salazar, Vicepresidenta Ejecutiva de la Asociación de Navieros de la República Dominicana, Inc. (ANRD)

La ANRD, tiene como misión representar, fortalecer y promover eficientemente el sector naviero y portuario de la República Dominicana, procurando mejores niveles de competitividad a nuestra marca país.

¿Ha Notado Avances en los Servicios Logísticos de República Dominicana?

La tecnología ha avanzado mucho hay muchas transmutaciones que pasaron de papel a digital y fue precisamente por la pandemia que se realizó este trámite con aduanas.

¿Cuáles Retos u Oportunidades de Mejora puede Identificar en los Mismos?

Tenemos muchos retos por delante. El sector público-privado tiene que buscar una solución conjunta, eliminar la burocracia.

Ya hemos comenzado a implementar este proyecto pero por motivos de la pandemia se tuvo que parar. Actualmente tenemos el DR Trade, más se está tratando de colocar esa plataforma de forma privada. Ahora con el nuevo gobierno nos estaremos sentando a discutir este tema para poder ponerlo en marcha.

¿Cuáles son las Facilidades que Ofrecen los Puertos de República Dominicana a las Navieras?

La plataforma Port Community System ayudaría en la comunicación de los puertos y con las navieras por igual. El tiempo es dinero y para importar y exportar cada minuto cuenta, ya que se traducen en muchos dólares.

Por tanto, se debe de lograr esa comunicación entre los puertos y las navieras mediante esta plataforma ya que agilizaría mucho los procesos y todo estaría interconectado. República Dominicana tiene la ubicación idónea para exportar e importar, y si logra obtener una competitividad en el ámbito logístico eso la ayudaría grandemente.

Laura Estrella, Empresa Multinacional Importadora

¿Cuáles Oportunidades de Mejora Usted Identifica en el Proceso de Despacho Aduanero?

Una oportunidad que tenemos es la evaluación de los puertos que tenemos disponibles en la República Dominicana. En mi experiencia he visto una congestión en el puerto de Caucedo. Aunque es cierto que es el puerto "más avanzado" en la República Dominicana, muchos de los delays que presentamos al entrar productos es simplemente por el volumen bien alto de contenedores que entran por esta vía.

¿Qué Necesita el País para Mejorar la Competitividad y la Calidad de los Servicios Logísticos?

Mayor conectividad con los puertos de otros países. Al tener solo a Caucedo con el acceso a ciertos puertos, impactan los tiempos de importación.

¿Qué Requieren las Empresas Exportadoras Hoy en Día en Términos de Servicios Logísticos que la República Dominicana Aún No Ofrece?

Más opciones de conectividad entre los puertos. Tenemos un puerto como Río Haina con mucho potencial, ya que este está más cerca de la zona industrial de la Capital. Mejoraría tiempos de transportes internos y reducción de costos.

Rafael Guzmán, Coordinador de Exportaciones e Importaciones de 3M Dominicana

3M Dominicana, ubicada en Santo Domingo, es una empresa multinacional que ofrece una alta gama de productos tanto para cuidado de la salud, como para automóviles, telecomunicaciones, soluciones comerciales, entre otros.

¿Cuáles son las Oportunidades de Mejora del Proceso de Despacho Aduanero?

Sería bien cuantitativo que la aduana pudiera trabajar 24 horas. Eso fuera ideal para la operación aduanera, ya que de esa manera, sí yo proceso un expediente el domingo y solicité el VUCE, entonces en cualquier momento yo puedo pagar impuestos. ¿Por qué limitar la operación de lunes a viernes? ¿Por qué la operación del importador del sector sería limitada con la aduana para poder funcionar? Por eso sería una mejora extremadamente significativa si República Dominicana opta por aplicarlo.

¿Cuáles son las Oportunidades de Mejora para la Competitividad y Calidad de los Servicios Logísticos?

En la competitividad y calidad de servicio logístico, sí de verdad a República Dominicana le interesa ser un HUB logístico, aquí deberían de legislar condiciones fiscales especiales para las compañías de transportes y logística ya sea de importación o exportación o de almacenajes y demás, que lo equipare a cómo funcionan las cosas en Panamá o Costa Rica.

Lo que me refiero con esto es que para competir más, aquí deberíamos obtener condiciones fiscales diferenciadoras que faciliten el comercio internacional, de manera que

no estén tan cargados, que no sea tan burocrático y que permita al operador económico autorizado logístico ofrecer un servicio que sea a nivel de costo fiscal competitivo con países como Panamá.

Aquí tiene que acabarse el tema del adelanto de ITBIS ¿Por qué yo tengo que estar pagando impuesto de venta de algo que yo ni siquiera he vendido? y eso es un impedimento técnico a la competitividad.

Otra mejora que yo entiendo para la competitividad, es que aquí no hay ni un mercado regulado a nivel horario del puerto, es decir, que todavía hay monopolio a nivel de fenatrado. Estos controlan los movimientos de las cargas. Por un lado, se ha hecho gran trabajo con el INTRANT, ya que hay un sistema regulado y administrado por el Gobierno para que si alguien quiere mover sus contenedores o cabezotes que lo pueda hacer libremente, porque no es lo mismo que yo te pague obligado 10,000 a 12,000 pesos para el movimiento de un cabezote de Haina a 8km, que si yo tuviera mis propios cabezotes que saldrían en 3,000 pesos, yéndome a costo neto de cuanto me sale cada viaje. Ese costo neto quiere decir el mantenimiento del vehículo, el personal y demás.

Entonces si tú llevas esto a costo de cuanto me cuesta mover un contenedor del puerto de Haina serian 3,000 pesos (especulando) pero al sindicato hay que pagarle 11,000 pesos porque ellos son los que dominan el movimiento de carga que entran a Haina, y eso está bien que haya un sindicato, pero no es correcto que no permitan la libre competencia, ya que no todo el mundo tiene un cabezote para mover contenedores y por eso está bien que exista el sindicato para uno pagar los servicios y que mueva los contenedores pero el que quiera moverlo o quiera competir en el mercado de los cabezotes pues que sea libre de hacerlo, pero tiene que ser regulado por el estado, y no lo está.

De hecho pasa exactamente igual con el aeropuerto, ósea que el que quiera sacar carga del aeropuerto tiene que pagarle al sindicato y sus transportistas, o el transportista que escojas

tiene que estar afiliado al sindicato para que ellos puedan entrar a los almacenes del aeropuerto y sacar la carga.

Lo que me refiero con todo esto, es que aquí debería existir la libre competencia o un ente regulador como es el INTRANT, que aunque ha hecho gran trabajo en los últimos dos años con la asistencia de grupos empresariales y la Cámara de Comercio de Estados Unidos, aún no existe la libre competencia y eso le resta muchísimo al país.

Edwin Nicolás Jiménez de la Rosa, Gerente de Logística, Planificación y Proyectos

¿Cuáles son las Oportunidades de Mejora que Usted Identifica en el Proceso del Despacho Aduanero?

La Aduana Dominicana con la entrada del SIGA en el 2009, apostaba por operaciones más ágiles, eficientes para la gestión y por una Aduana sin papeles. Si bien es cierto que el proceso dio un cambio del cielo a la tierra de pasar de SIVUCEX al SIGA, también se debe resaltar que aún tenemos muchas cosas que se pueden integrar para agilizar aún más el proceso, entre ellas podemos mencionar:

1. la emisión de Certificados de origen a través de la plataforma, autorizado de manera automática, pues hoy en día se requiere enviar un expediente para que un oficial de Aduanas autorice el certificado;
2. para la autorización de un embarque se requiere que un aforador reciba los documentos en físico para ser aprobado, cuando muy bien se puede hacer vía la plataforma;
3. nuestra aduana sigue teniendo prácticas informales de pagos a oficiales para despachos expresos, lo que troncha el tema de los perfiles que se han designado en el SIGA donde empresas con un perfil confiable tiene la facilidad de contar con los despachos expresos;

4. aún existe deficiencia de conocimiento de procesos en muchas de las dependencias dentro de la Aduana en materia de información, cuando un contribuyente se acerca para obtener información específica de procesos como reglas de origen o permisos, pocas personas cuentan con dichos conocimientos para orientar al importador;
5. la Aduana sin papeles sigue siendo un sueño pues sin expediente físico ninguna mercancía sale; y
6. el SIGA es muy inestable, regularmente el servidor es súper lento luego de las 5 de la tarde, cuando se ha vendido como un portal donde cuentas con los servicios 24 horas.

¿Qué Necesita el País para Mejorar la Competitividad y la Calidad de los Servicios

Logísticos?

1. Organización a nivel de planificación con el transporte, ya que los sindicatos son un poder e inestabilizan las operaciones si sus intereses son amenazados;
2. mayor inversión en mejoras de las operaciones de los Puertos de Puerto Plata y Haina, puertos con buen flujo de mercancía, pero con operaciones bajo maquinarias de pobre capacidad y algunas obsoletas;
3. mejorar la plataforma SIGA de modo que el sistema sea más ágil y fácil para el proceso de importación y exportación; y
4. capacitación continua para el personal de Gestiones de Aduanas.

¿Que Requieren las Empresas Exportadoras Hoy en Día en Términos de Servicios

Logísticos que la República Dominicana No Ofrece?

República Dominicana, cuenta con una ubicación privilegiada para el término de manejo de exportaciones, sin embargo, no cuenta con una estructura organizada como un HUB que le

permita ofrecer servicios de corte logístico, empaçado, re-etiquetado, servicios consolidados para diversidad de ítems.

Esto se ha venido planteando por algunas empresas navieras, sin embargo, la clase exportadora (empresas) no cuenta con una estructura como tal y se ve opacada por las empresas multinacionales. Quizás un plan de gobierno con incentivos mayores que la ley de admisión temporal por ejemplo, podrían impulsar un poco más que dominicana fuera más destacada con la exportación de sus productos.

José Manuel Torres, Vicepresidente Ejecutivo de ADOZONA

La Asociación Dominicana de Zonas Francas, representa a los parques industriales y a las empresas de zonas francas de República Dominicana. Esta se encarga de defender los intereses del sector con la misión de ser la organización líder del sector privado que posicione a las zonas francas como el principal sector económico del país.

¿Cuáles Oportunidades de Mejora Ustedes Identifican en el Proceso de Despacho Aduanero?

Sustitución de celadores por recintos electrónicos, es decir, continuar la digitalización de procesos.

¿Qué Requieren las Empresas Exportadoras Hoy en Día en Términos de Servicios Logísticos que la República Dominicana Aún No Ofrece?

Mantener frecuencias Marítima, incrementar las frecuencias de salidas aéreas (debido a la caída del turismo perdimos conectividad aérea) y eliminación de los sindicatos de transporte terrestres.

¿Qué Necesita el País para Mejorar la Competitividad y la Calidad de los Servicios Logísticos en los Sigüientes Sistemas: Sistema Aeroportuario, Sistema Portuario y Centros Logísticos?

- En el sistema aéreo, se necesita mejorar la agilidad en los procesos de inspección en los aeropuerto;
- en el sistema portuario, en mi opinión creo que estamos bien y anteriormente se habló de digitalización y crear un sistema de comunicación logístico que integren todos los servicios relacionados a la exportación en una sola plataforma; y
- para los centros logísticos, la ayuda de aduanas para que los procesos sean más ágiles y simples.

Paul Machuca, Director Comercial de Frederic Schad

Frederic Schad es un proveedor de servicios logísticos con sede en Santo Domingo, República Dominicana, el cual ofrece servicios de carga aérea y marítima, almacenaje, servicios de valor añadido, consultorías logísticas, inspecciones a la carga, transporte terrestre, distribución local, gestión aduanal, seguros de carga, etc.

¿Cuáles Oportunidades de Mejora Identifica en el Proceso de Despacho Aduanero?

Todavía hay muchos papeles físicos e intervención humana. Por lo tanto, entiendo que debe ser más electrónico para que sea más ágil, y trabajar los despachos las 24 horas los 7 días a la semana, como en otros países.

¿Qué Necesita el País para Mejorar la Competitividad de los Servicios Logísticos en el Sector Donde Trabaja?

Hay muchos retos. Empezaría con la parte de Recursos Humanos, ya que debemos tener personas más capacitadas. Y ver de cerca el sector eléctrico y combustible, ya que somos mucho menos competitivos vs la región.

Franklin Matos, Director de Cadena de Abastecimiento y Compras en Grupo Ramos

Grupo Ramos, es la empresa líder en ventas al detalle de la República Dominicana. Este ofrece sus servicios y productos al mercado nacional, a través de sus marcas La Sirena, Súper Pola y Aprezio, como también ha desarrollado el centro comercial Multiplaza.

¿Cuáles Oportunidades de Mejora Ustedes Identifican en el Proceso de Despacho

Aduanero?

La mayor oportunidad en el proceso de despacho aduanero es lograr que el proceso o flujo de la documentación sea ágil, transparente, seguro y eficiente, apegado a las buenas prácticas internacionales. Y sobre todo que sea consistente a lo largo y ancho de los diferentes puertos del país.

Ya se han dado pasos para ello, como la implementación de VUCE, y ahora con DR Trade (que es una iniciativa privada). Sin embargo, aún nos queda un camino por andar. Siempre he sido de pensar que el rol de las aduanas y puertos, además de contralor de nuestras fronteras, tienen un rol importantísimo como facilitadores del comercio exterior, por lo que deben siempre enfocarse en Agilidad, Visibilidad, y Eficiencia; aplicando tecnologías, simplificando los trámites y agilizando los procesos.

¿Qué Necesita el País para Mejorar la Competitividad y la Calidad de los Servicios

Logísticos?

Voluntad real de hacer las cosas bien, es decir, desarrollar un plan sostenible a largo plazo, que no dependa de los cambios de gobiernos que se dan cada cuatro años. Aquí algunas de las áreas de enfoque más importantes son:

- mejorar la infraestructura vial;
- resolver los temas de los sindicatos de transporte de carga, por sus costos e ineficiencias;

- establecer una red de infraestructura logística especializada e integrada que facilite el desarrollo articulado de una amplia gama de servicios logísticos, lo cual ya se está dando en Caucedo y en Haina;
- modernizar el servicio aduanero, estableciendo procesos ágiles y eficientes, ajustados a las buenas prácticas internacionales y aplicadas de manera consistente en todas las aduanas del país; e
- incentivar el desarrollo de ofertas de servicios integrados de transporte (marítimo, aéreo y terrestre) que opere conforme a estándares internacionales de calidad y en condiciones de libre competencia, etc.

¿Qué Requieren las Empresas Exportadoras Hoy en Día en Términos de Servicios Logísticos que la República Dominicana Aún No Ofrece?

Mira creo que servicios tipo 4PL, y que tengan una muy buena plataforma tecnológica que permita visibilidad continua y oportuna del estatus de los procesos y la carga hasta su entrega en el destino final.

Félix Tejada, Gerente de Centros de Distribución en Mercasid

Mercasid, es una empresa dedicada a la fabricación o elaboración de aceites vegetales comestibles, como también de margarinas, jabones, etc.

¿Cuáles Oportunidades de Mejora Identifica en el Proceso de Despacho Aduanero?

En la actualidad han ocurrido muchas mejoras en los procesos aduanales de nuestro país, lo cual ha eficientizado mucho los procesos logrando rapidez y menos tiempos en poder tener la mercancía en las puertas de las empresas. No está de menos decir que aún hay muchos cambios pendientes por parte del plan que tiene aduanas previsto hasta el 2021, pero de hablar de alguna mejora podría decirte que hoy en día los procesos burocráticos deben ser

aún más eficientes. En muchas ocasiones la salida de mercancía en los muelles se retrasa por situaciones que no son culpa del importador, más bien por el sistema.

De igual forma los procesos de los muelles deben ser de 24 horas los 7 días de la semana, para este tipo de trámites. Además, es importante que se siga avanzando a modelos como hoy están bien definidos en el CLC (Centro Logístico Caucedo), el cual con su modernidad ha traído grandes avances en el sector aduanal.

¿Qué Requieren las Empresas Exportadoras Hoy en Día en Términos de Servicios Logísticos que la República Dominicana Aún No Ofrece?

Más que requieren es que nos falta, pues actualmente muchas de las empresas exportadoras tradicionales se han ido moviendo en torno a los estándares internacionales, así como a lograr certificaciones que le permitan la agilidad en los procesos para la exportación. Muchos de estos exportadores ya están dentro de los sistemas BASC, OEA, FDA y otras más que permiten la agilización en sus procesos de exportaciones.

Si hace falta un análisis competitivo con los mercados extranjeros, pues las empresas y el costo de los servicios no son tan atractivos como aparentan. Esto ha llevado a que las estrategias de algunas empresas sea triangular sus mercancías entre varios muelles, de forma que puedan aprovechar los tratados que existen entre los países. Pero las empresas exportadoras los encarecen con sus costos.

Si queremos llegar a ser el HUB de todo el caribe, las facilidades que los exportadores brindan deben ser más coherentes y flexibles.

¿Qué Necesita el País para Mejorar la Competitividad y la Calidad de los Servicios Logísticos tanto en el Sistema Portuario como Aeroportuario y Centros Logísticos?

En el sistema aeroportuario, necesitamos mayor tránsito aéreo de carga, con mejores infraestructuras y acuerdos entre países. La capacidad de almacenaje en los aeropuertos es

muy limitada, tanto que solo está dedicada a pequeños Couriers los cuales utilizan estos servicios. Nos faltan grandes aeropuertos dedicadas a este tipo de sistema, en los cuales la llegada de aviones de cargas sea la prioridad. De igual forma aumentar las plataformas de servicios para agilización de los procesos en por vía a este sistema.

A nivel portuario, deben cambiar los viejos hábitos que se tienen en el mismo y modernizar las infraestructuras y la agilización de procesos. Aún existe en los sistemas portuarios la figura de verificación 100%, obligando a retrasar los procesos y en muchas ocasiones a depender de una sola persona. Hoy en día la metodología de scanner, pasos rápidos y acuerdos entre navieras con los muelles no ha sido tan completa, más que para un grupo exclusivo. Los muelles que aún están en esta modalidad necesitan incrementar sus bahías de recepción y sus procesos deberían ser de 24 horas los 7 días de la semana, para buscar competitividad. Por igual la creación de más dependencia para lograr mayor recepción en distintos puntos de la isla.

A nivel de centros logísticos los avances han sido lentos, pues este modelo iniciado en Caucedo aún no ha sido explotado a su mayor capacidad. No obstante, me he enterado que ya hay inversionistas interesados en ingresar en modelos de este tipo, pensando en zonas como Punta Cana, Puerto Plata y Barahona.

De mi parte entiendo que esta figura es una de las más completas actualmente, ya que sus protocolos, servicios y modelo de negocios benefician no solo al exportador sino también al importador. Ayudando al minimizar en gastos de impuestos, almacenaje, manejo de cargas y operatividad.

Solo agrego que la visión para la cual el centro logístico de Caucedo fue edificado, aún no ha llegado. Pero no está lejos de ser, como mencioné más arriba, el HUB logístico para todo el Caribe y la Antillas, por la ubicación que posee nuestra isla así como lo competitivo de sus servicios.

Odile Miniño Bogaert, Vicepresidente Ejecutiva de ADOEXPO

La Asociación Dominicana de Exportación (ADOEXPO), es una asociación sin fines de lucro que se dedica a fomentar, defender y promover las exportaciones de bienes y servicios de la República Dominicana, a través de capacitaciones, proyectos, gestiones de consultas, eventos y actividades relacionadas a las exportaciones.

¿Considera Usted que República Dominicana Tiene lo Necesario para Convertirse en un HUB Logístico Regional? ¿Por qué?

La República Dominicana definitivamente tiene todo lo necesario para convertirse en un HUB logístico regional. Tenemos una posición geográfica privilegiada, una gran conectividad, por los seis aeropuertos internacionales que dispone el país, que sirven y enlazan con más de 73 destinos alrededor del mundo, estimándolo como el número más alto de cualquier ubicación. A lo que tenemos que añadir los doce puertos marítimos para el transporte de mercancías, y los cinco puertos especiales para cruceros.

Es de igual forma importante destacar que comparándose con economías de otros países de la misma dimensión económica, la República Dominicana es uno de los que cuenta con mejor infraestructura de red vial interna, con aproximadamente 5,500 kilómetros de autovías, avenidas de circunvalación, carreteras y caminos vecinales, estableciendo una completa conectividad entre todas las regiones del país. Es importante destacar que nuestro país cuenta con personal capacitado y con dominio del idioma inglés. Otro aspecto importante es que somos signatarios de Cinco Acuerdos Comerciales lo que nos da acceso a más de 900 millones de consumidores a nivel mundial.

¿Cuáles son los Avances Significativos que ha Tenido el Sector Exportador en los Últimos Dos Años?

Dentro de los avances significativos que hemos tenido desde la perspectiva de la logística podemos mencionar:

- la primera cámara de inspección en frío en un puerto dominicano realizada por Haina International Terminals (HIT) con una inversión de RD\$25,000 millones, garantizando que la verificación de los contenedores de productos perecederos se realice en un ambiente óptimo de temperatura controlada. La cámara tiene la capacidad para (10) diez contenedores simultáneamente robustecen la confianza de los compradores y las autoridades internacionales, generando un impacto positivo en la reputación de los productos agrícolas en mercado internacional;
- el Haina International Terminals (HIT) importó dos nuevas grúas Panamax en el año 2019, que pueden cargar dos contenedores de 20 pies a la vez, permitiendo así mayor capacidad y eficiencia para las operaciones de los buques;
- el proyecto de ampliación del Puerto de DP World Caucedo;
- el lanzamiento del Plan Nacional de Logística de Carga (PNLOG), el cual contiene una fase de antecedentes y de acciones que pueden ser llevadas a cabo para mejorar el sistema de transporte de carga en la República Dominicana.
- el proyecto del Aeropuerto Internacional Las Américas, de construcción de cámaras frías para facilitar la inspección de la carga de perecederos que sale por dicho aeropuerto; y
- la inauguración del Tramo 2B de la Circunvalación Juan Bosch o de Santo Domingo, que enlaza tres regiones del país conectando directamente con las autopistas Duarte, Sánchez y Las Américas. La circunvalación evitará que aproximadamente 35,000 vehículos tengan que entrar a Santo Domingo para llegar

a los puntos de destinos. Esto sin duda disminuirá la congestión en el tránsito y permitirá un ahorro en tiempo y costos para los exportadores e importadores.

¿Cuáles Oportunidades de Mejora Ustedes Identifican en el Proceso de Despacho Aduanero?

Definitivamente la puesta en funcionamiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, por sus siglas VUCE, para las exportaciones sigue siendo un gran anhelo del sector exportador. La consolidación en la práctica de los procesos de inspección y reducción de costos es sumamente importante pues representa un ahorro significativo en términos de tiempo y dinero.

Se necesita poner en marcha el protocolo de inspección consolidado, el cual deberá contener las pautas de los requisitos de inspección de todos los autores involucrados que deben de participar en la verificación de las cargas con destinos de exportación.

¿Qué Requieren las Empresas Exportadoras Hoy en Día en Términos de Servicios Logísticos que la República Dominicana Aún No Ofrece?

El reto de República Dominicana consiste en promover el desarrollo de servicios de transporte y logística en condiciones competitivas que sirvan a su propia producción a la vez que al futuro HUB logístico regional.

De igual manera existe una oportunidad de mejora importante en la cadena de frío a nivel nacional para que otros puertos y aeropuertos puedan contar en cuanto a cámaras de inspección en frío. En tal sentido, el sector exportador requiere que se puedan poner en marcha los lineamientos del decreto 346-19 que instruye las normas para mantener la cadena de frío para los productos perecederos durante producción y exportación.

¿Qué Necesita el País para Mejorar la Competitividad y la Calidad de los Servicios

Logísticos?

República Dominicana necesita seguir trabajando en la conectividad de los puertos y aeropuertos con las zonas periféricas que están alejadas de las autovías principales, para que dichas empresas puedan ser más competitivas y de igual forma poder salvaguardar sus mercancías de daños por los movimientos de la carga en zonas donde no hay carreteras habilitadas. Además, necesita poder garantizar que las zonas de inspecciones para carga seca como fría cuenten con los recintos correspondientes que garanticen mantener la calidad de los productos.

CAPITULO VIII: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Como resultado de las entrevistas a expertos y los datos suministrados, obtuvimos diferentes oportunidades de mejora para los dos indicadores seleccionados. A continuación, las recomendaciones y conclusiones.

Eficiencia del Despacho Aduanero

Las oportunidades de mejora mencionadas en las entrevistas a expertos para la eficiencia del despacho aduanero son las siguientes:

1. agilizar proceso de solicitud de permisos mediante la Ventanilla Única de Comercio Exterior, VUCE;
2. eliminar el uso de documentos físicos para el despacho de la mercancía;
3. reducir el tiempo del proceso de verificación al aforador;
4. reducir intervención humana;
5. incrementar tiempo de operación de las administraciones aduanales;
6. eliminar sobornos y coyunturas;
7. aumentar la calidad del sistema SIGA, el cual es inestable a partir de las 5 de la tarde,
8. incorporar buenas prácticas internacionales,
9. la deficiencia por falta conocimiento del personal de Dirección General de Aduanas;
10. mejorar el servicio brindado; y
11. eliminar la utilización de obsoletas bases de datos como referencia de valoración para las importaciones.

Sin embargo, según el Pareto mostrado en la figura 16, podemos apreciar las oportunidades de mejora más mencionadas, las cuales son: agilizar proceso de solicitud de permisos mediante la Ventanilla Única de Comercio Exterior; eliminar el uso de documentos físicos para el despacho de la mercancía; reducir el tiempo que le lleva realizar el proceso de verificación al aforador; reducir intervención humana; incrementar tiempo de operación de

las oficinas de Aduana; eliminar los sobornos y coyunturas; y aumentar la calidad del sistema SIGA. Por tanto, nos basaremos en dar solución a las oportunidades antes mencionadas.

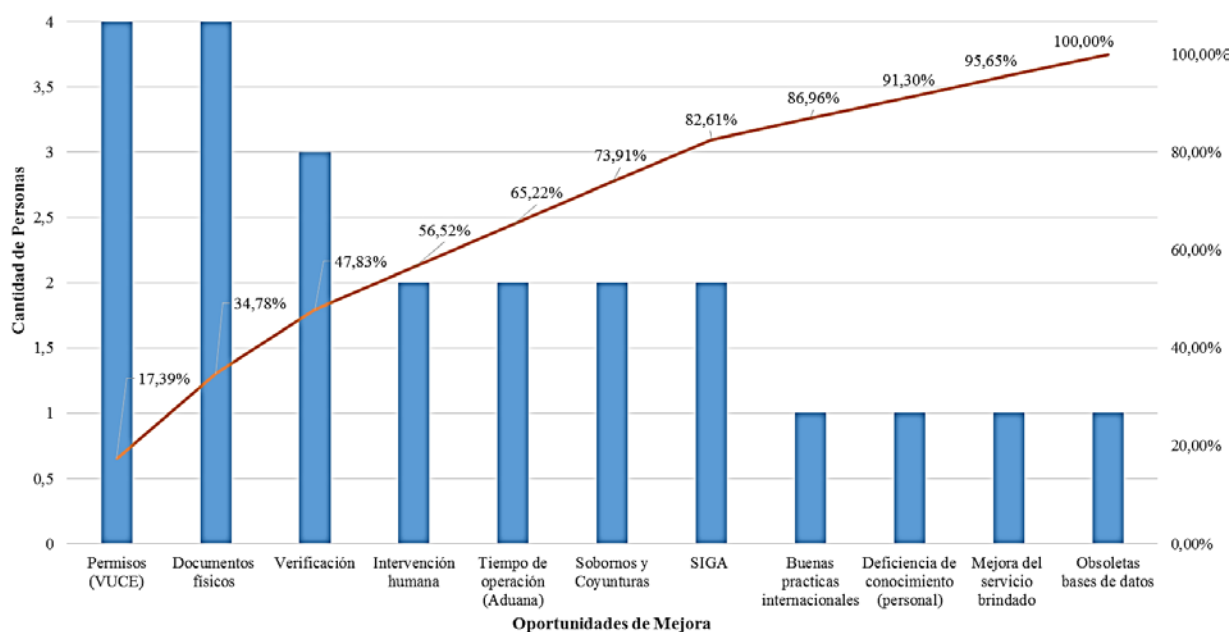


Figura 16. Pareto de Oportunidades de Mejora para la Eficiencia del Despacho Aduanero, según la Cantidad de Veces que se Mencionan en las Entrevistas a Expertos.

Recomendaciones para Oportunidades de Mejora Según Entrevistas

En relación con el proceso de solicitud de permisos mediante la Ventanilla Única de Comercio Exterior, según Anyelis Zaiter, quien trabaja directamente en el área de logística de la DGA, esta entidad ya cuenta con un departamento integrado con representantes de diferentes ministerios o entidades requeridas para las exportaciones e importaciones, según el tipo de producto. Por tanto, solo queda esperar que concluyan los trabajos de enlace de la plataforma VUCE con los ministerios faltantes, ya que según la página oficial de la VUCERD la plataforma solo necesita ser completada en un 39%.

Por otro lado, para reducir el tiempo que le lleva realizar el proceso de verificación al aforador; podemos adoptar las buenas prácticas internacionales en el manejo del comercio y crear e implementar una aplicación “SIGA Móvil”, la cual le permita al aforador realizar la inspección física a la mercancía y en paralelo cargar al sistema las observaciones, sin tener

que desplazarse nuevamente a su escritorio para completar el proceso de inspección y autorizar la mercancía. Esto reduciría significativamente el tiempo de inspección.

Para la eliminación del uso de documentos físicos para el despacho de mercancía y reducir la intervención humana, recomendamos que la DGA permita la firma digital de todos los documentos requeridos, por medio del sistema ViaFirma Fortress, como se realiza en la Declaración Única Aduanera (DUA). Este sistema es una plataforma que ayuda a gestionar la identidad digital y a firmar documentos en línea, sin necesidad de tener que guardar el Certificado Digital, el cual asegura que la firma cumpla con lo establecido en la ley no. 126-02 sobre el comercio electrónico, documentos y firmas digitales, ya que este sistema se ocupa de guardarlo. (DGA, 2018)

Con respecto a la problemática de los sobornos y coyunturas, sugerimos la realización de una campaña de ética con el personal de Aduanas, en la cual se le pida que denuncien cualquier acto indebido como el soborno, notificándole a un departamento en específico, y la creación de un régimen de consecuencia donde establezca una penalización a los responsables de esta acción.

Finalmente para incrementar el tiempo de operación de las administraciones aduanales y la calidad del sistema SIGA, coincidimos tanto con Rafael Guzmán como con Paul Machuca en que las administraciones aduanales encargadas de realizar los despachos y el departamento de soporte técnico trabajen las 24 horas o en horario extendido, como lo hacen otros países. Aumentando así la eficiencia del mismo, ya que las empresas podrán despachar con mayor rapidez.

Recomendaciones para Oportunidades de Mejora Según Datos Suministrados

De acuerdo con las estadísticas del informe Doing Business 2019, otro aspecto a mejorar en el país, son los costos de importación y exportación del cumplimiento fronterizo, ya que actualmente nos encontramos en la posición número 11 de 23 países de Latinoamérica y el

Caribe, en los costos para exportar, y en la posición número 14 de 24 países en los costos para importar, en el cumplimiento transfronterizo. Este indicador incluye tanto el procedimiento de despacho aduanero como inspecciones, manipulación de la carga en el puerto, entre otros.

Competitividad y Calidad de Servicios Logísticos

De igual forma, las oportunidades de mejora mencionadas, para la competitividad y calidad de los servicios logísticos, son las siguientes:

1. eliminar la burocracia a través de alianzas público-privadas,
2. agilizar los procesos entre navieras y puertos,
3. incrementar las frecuencias de salidas aéreas,
4. aumentar el tiempo de operación en los muelles,
5. eliminar los costos ocultos en las importaciones,
6. aumentar la promoción de los servicios de centros logísticos,
7. reducir la cogestión de contenedores en el puerto de Caucedo,
8. aumentar la conectividad marítima,
9. invertir en las maquinarias de los puertos de Puerto Plata y Haina,
10. agilizar los procesos de inspección en los aeropuertos,
11. tener un personal más capacitado,
12. mejorar el sector eléctrico y combustible,
13. agilizar y efficientizar los procesos, ajustados a las buenas prácticas internacionales,
14. aumentar la capacidad de almacenaje en los aeropuertos,
15. aumentar dependencia para lograr mayor recepción en distintos puntos de la isla,
16. que otros puertos y aeropuertos puedan contar con cámaras de inspección en frío para productos perecederos,

17. garantizar que las zonas de inspecciones para carga tanto secas como frías cuenten con los recintos correspondientes,
18. eliminar el adelanto de ITBIS, y
19. legislar condiciones fiscales diferenciadoras que faciliten el comercio internacional.

Sin embargo, solo nos enfocaremos en darle solución a las primeras cuatro oportunidades identificadas, ya que como muestra el Pareto de la figura 17, son las más mencionadas por los expertos.

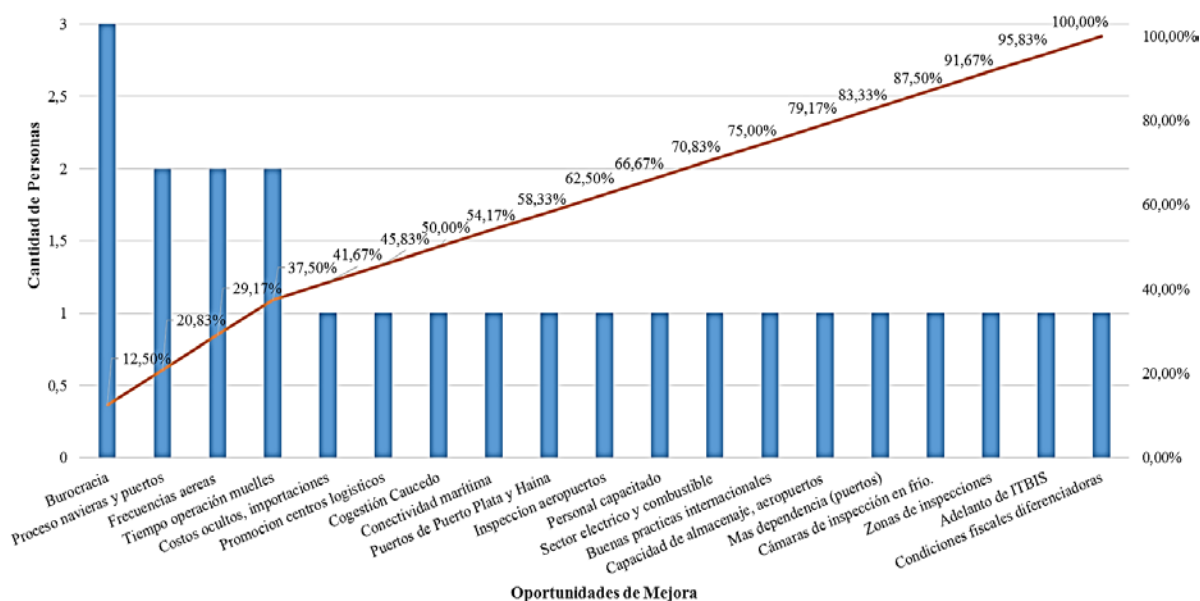


Figura 17. Pareto de Oportunidades de Mejora para la Competitividad y Calidad de los Servicios Logísticos, según la Cantidad de Veces que se Mencionan en las Entrevistas a Expertos.

Recomendaciones para Oportunidades de Mejora Según Entrevistas

Para la agilización de los procesos entre navieras y puertos, como bien mencionó Elena Salazar, una plataforma Port Community System sería de gran ayuda. Según la Asociación Europea de Sistemas de la Comunidad Portuaria, EPCSA (n.f.), un Port Community System o un Sistema de Comunidad Portuario es una plataforma electrónica neutra y abierta que permite el intercambio de información inteligente y seguro entre partes públicas y privadas

con el fin de mejorar la eficiencia y posición de competitividad tanto marítima como aérea. Además, optimiza, gestiona y automatiza procesos portuarios y logísticos fluidos mediante un único envío de datos y conectando transporte y cadenas logísticas. Por consiguiente, un excelente ejemplo de este es el sistema DR Trade.

En el 2018, el DR Trade se lanzó en República Dominicana como una iniciativa privada, la cual ofrece el servicio en línea de las terminales Caucedo y Haina. Este posibilita al usuario realizar una serie de procesos logísticos tanto en una computadora como en un celular inteligente a través de su página web drtrade.do. Este Port Community System como bien define la EPCSA, permite un intercambio de información inteligente y seguro, entre los actores de la cadena de suministro, y la visibilidad en tiempo real de toda la carga y data crítica como notificaciones del estatus de su contenedor, con el fin de optimizar, administrar y automatizar todos los procesos logísticos. (DR TRADE refuerza, 2020)

Según Mahmood Al Bastaki, director ejecutivo de Dubai Trade:

Las diferentes interacciones entre puertos, agencias navieras, transportistas, distribuidores, importadores y exportadores, que usualmente dan lugar a que se produzca una duplicidad de esfuerzos y de documentos, ahora ya podrán hacerse de manera ágil y simplificada a través de esta plataforma tecnológica. (DR TRADE: Entidad, 2018)

Algo que aumentaría el desempeño logístico a nivel nacional, es la alianza entre los puertos públicos y privados con el fin de que ambas partes utilicen el nuevo sistema de DR Trade, lo cual contribuiría también con la eliminación de la burocracia que es otra oportunidad identificada, ya que permite la simplificación de los procesos, reduciendo así la evidente diferencia entre la cantidad de operaciones de los puertos del país (ver Tabla 26).

Con respecto a la extensión del tiempo de operación de los muelles, consideramos que no tendría sentido en todos los puertos, ya que solo Caucedo y Haina Oriental tienen un volumen

alto de carga. Por tanto, como la administración de Caucedo ya trabaja horario extendido para los despachos, sería extender el horario en Haina Oriental.

Finalmente, con relación a incrementar las frecuencias de salidas aéreas, al ser los aeropuertos entidades privadas, la disponibilidad de aviones depende mucho de los vuelos programados. Por tanto, consideramos que una solución a este problema, sería una alianza público privada para que esta pueda ser manejada con mayor facilidad. Sin embargo, debe resaltarse que este medio de transporte de mercancía no es muy utilizado por sus altos costos a diferencia del transporte marítimo.

Recomendaciones para Oportunidades de Mejora Según Datos Suministrados

Aunque la República Dominicana ha estado en el top 5 de 34 países de la región por 3 años consecutivos, lo cual refleja que la economía de República Dominicana es cada vez más competitiva con respecto a conectividad marítima. República Dominicana tiene la debilidad de que una gran cantidad de la alta demanda que posee el país a nivel marítimo, la acoge el puerto de Haina, Caucedo y Puerto Plata, teniendo más puertos disponibles en el país (ver tabla 26).

Por tanto, consideramos que una oportunidad de mejora sería una alianza público privada entre los puertos del país, para poder presentar a las diferentes navieras que llegan a República Dominicana, las diversas rutas que pueden tomar según los puertos existentes, con el fin de que estos tomen las rutas y puertos que más les convengan. Luego de saber aproximadamente la demanda que obtendría cada puerto pues se procedería a evaluar los puertos que se predice que tendrán una demanda significativa para invertir en ellos si es necesario.

Propuestas Gubernamentales para Mejoras en el Sector Logístico

Entre las oportunidades de mejora mencionadas por algunos de nuestros entrevistados se encuentra la mejora de las condiciones fiscales para el sector del comercio exterior, el cual requiere de la creación de condiciones fiscales especiales focalizadas en el fomento del mismo, lo que se vuelve en un atractivo para la creación de nuevos negocios a nivel internacional.

Para esto, el actual presidente, Luis Abinader, expuso antes de las elecciones sus propuestas sobre este tema, las cuales fueron: la eliminación de impuesto a las maquinarias e insumos dedicados a la actividad exportadora, y la inclusión de facilidades para realizar inversiones en investigación, desarrollo y economía circular. (La República, 2020)

Conclusión

República Dominicana del 2018 al presente ha realizado avances tanto para la eficiencia del despacho aduanero como para la competitividad y calidad de los servicios logísticos, sin embargo, tiene por delante muchos cambios sistemáticos y de optimización por realizar para estar a la vanguardia frente a los grandes de América Latina.

En lo que corresponde a competitividad y calidad de servicios logísticos, el país ha dado un gran paso al abrir en el 2018 el primer puerto verde, Puerto La Cana, ya que este es uno de los puntos que toma en cuenta el Banco Mundial para calcular el índice de desempeño logístico. Además, la ampliación del Puerto de Caucedo permitirá un mayor volumen tanto de almacenamiento como de entrada y salida de contenedores.

Por otra parte, con el aumento de las certificaciones como Operadores Económicos Autorizados, para un total de 272 empresas, Aduanas ha optimizado los trámites requeridos tanto para las exportaciones como importaciones de estas empresas, debido a que con esta certificación las empresas obtienen despacho expreso, es decir, que no necesitan de

inspección física de la mercancía para el mismo. Estos también tienen el privilegio de que pueden ser despachados en los principales puertos del país en horario extendido.

Otro gran avance es el Sistema Nacional de Atención Ciudadana 311, ya que por medio de esta, instituciones como Dirección General de Aduana, Departamento Aeroportuario y la Autoridad Portuaria Dominicana, pueden identificar mejoras según la voz del cliente.

Como resultado de las entrevistas a expertos en materia logística, identificamos oportunidades de mejora para estos indicadores. Entre las cuales se destacan, la eliminación de documentos físicos necesarios para el despacho aduanero y el Port Community System para los puertos a nivel nacional.

Por consiguiente, consideramos que la digitalización y automatización de los procesos en toda la cadena logística es la clave para obtener el flujo de información y movimiento que necesitamos en el menor de los tiempos, eliminando casi por completo la burocracia y haciendo más atractivo, ágil, fácil y asequible las importaciones y exportaciones del país. Esto sumado a nuestra posición geoestratégica, y las mejoras en infraestructuras y tecnologías a nivel gubernamental conformarían una ventaja trascendental que permitiría la transición del país a ser el HUB de la región, abriendo por completo las puertas al comercio exterior.

Algo a destacar es que el puerto multimodal Caucedo ya es un puerto de redistribución internacional, con una conectividad que abarca toda la región del Caribe.

REFERENCIAS

Asociación Dominicana de Exportadores, Inc. (s.f.). Política de Calidad. Recuperado de

<https://adoexpo.org/es/nosotros/politica-de-calidad.html>

Asociación Europea de Sistemas de la Comunidad Portuaria. (s.f.). How to develop a Port

Community System [Como desarrollar un Sistema de Comunidad Portuaria]. Recuperado

de http://tfig.itcilo.org/pdf_files/A9R149D.pdf

Aeropuertos de República Dominicana. (s.f.). Recuperado de

<https://www.iberohet.es/blog/aeropuertos-republica-dominicana>

Agencias Navieras B&R. (s.f.). Servicios. Recuperado de <https://rannik.com/es/servicios/>

AGEPORT. (s.f.). Servicios. Recuperado de <http://ageport.com/servicios/>

Analizan en España potencial de República Dominicana hacia un HUB Logístico en el

Caribe. (30 de noviembre de 2019). El Caribe. Recuperado de

<https://www.elcaribe.com.do/2019/11/30/analizan-en-espana-potencial-de-republica-dominicana-hacia-un-hub-logistico-en-el-caribe/#>

ANRD. (s.f.). Miembros, Agentes Navieros. Recuperado de

<https://asociacionavieros.com/es/miembros/>

Autoridad Portuaria Dominicana (2018). Puertos Comerciales. Recuperado de

<https://www.transparencia.portuaria.gob.do/sites/default/files/2018-06/Puertos%20Comerciales%20RD%202018.pdf>

Autoridad Portuaria Dominicana (2020). *Estadísticas 2019*. Recuperado de

<https://www.transparencia.portuaria.gob.do/sites/default/files/2020-02/Estadisticas%202019.pdf>

Autoridad Portuaria Dominicana. (s.f.). Plan Estratégico Institucional. Recuperado de <https://www.transparencia.portuaria.gob.do/plan-estrategico-de-la-institucion>

Autoridad Portuaria Dominicana. (s.f.). Recuperado de <https://www.portuaria.gob.do/inicio>

Asociación de Navieros de la República Dominicana. (s.f.). Recuperado de <https://asociacionavieros.com/es/nosotros/>

ADOZONA. (s.f.). Recuperado de <https://adozona.org/sobre-adozona/>

Banco Interamericano de Desarrollo y el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo. (2015). *Plan Nacional de Logística y Transporte de Carga – PNLog República Dominicana, 2014 - 2024*. Recuperado de <http://economia.gob.do/wp-content/uploads/drive/Publicaciones/Documento%20preliminar%20penlog.pdf>

Banco Mundial (2019). Doing Business 2019, Comercio Transfronterizo. Recuperado de <https://espanol.doingbusiness.org/es/data/exploretopics/trading-across-borders>

Banco Mundial. (2018). *Índice de Desempeño Logístico (1=baja a 5=alta)*. Recuperado de https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.LOGS.XQ?end=2018&locations=HN-PA-AR-BR-CL-CO-EC-PY-UY-MX-DO&most_recent_value_desc=true&start=2018&view=bar

Cámara Oficial de Comercio de España. (s.f.). República Dominicana. Recuperado de <https://camacoes.org.do/republica-dominicana/>

CARANA Corporation y Consejo Nacional de Competitividad. (2009). *Impacto del Transporte y de la Logística en el Comercio Internacional de la República Dominicana*. Recuperado de <http://www.competitividad.org.do/>

Castelazo, R. (s.f.). Logística y competitividad. Recuperado de <https://www.legiscomex.com/Documentos/colaborador-rodriigo-castelazo-logistica->

competitividad#:~:text=Para%20Ferrel%2C%20Hirt%2C%20Adriaens%C3%A9ns%2C,s
u%20distribuci%C3%B3n%20a%20los%20clientes%22

Castillero, O. (s.f.). Los 15 tipos de investigación (y características). Recuperado de
<https://psicologiaymente.com/miscelanea/tipos-de-investigacion>

Consejo Nacional de Competitividad (2020). *Índice de Conectividad Marítima (LSCI) – 2019*. Recuperado de <http://www.competitividad.org.do/wp-content/uploads/2019/08/Liner-Shipping-Connectivity-Index-2019-1.pdf>

Consejo Nacional de Competitividad. (2018). *Índice de Desempeño Logístico 2018*. Recuperado el 13 de Julio del 2020, de: <http://www.competitividad.org.do/indice-de-desempeno-logistico-2018/>

CaribeTrans. (s.f.). Recuperado de <https://caribetrans.com/es/sobre-nosotros/>

Díaz, D. (2014). Transporte y Logística en la Economía Mundial. *Revista de Economía Mundial*, (38), 19-22.

DR TRADE: Entidad logística que potenciará a República Dominicana como HUB de la región (26 de junio 2018). *El Dinero*. Recuperado de <https://www.eldinero.com.do/62297/dr-trade-entidad-logistica-que-potenciara-a-republica-dominicana-como-hub-de-la-region/>

DR TRADE refuerza plataforma para permitir manejo de carga y logística on line ante riesgo de COVID 19 (14 de abril de 2020). *RC Noticias*. Recuperado de: <https://robertocavada.com/nacionales/2020/04/14/dr-trade-refuerza-plataforma-para-permitir-manejo-de-carga-y-logistica-on-line-ante-riesgo-de-covid-19>.

DR TRADE (s.f.). ¿QUÉ ES DR TRADE? Recuperado de: <https://drtrade.com.do/>.

Dirección de Administración de Acuerdos y Tratados Comerciales Internacionales (2020).

Informe de Seguimiento al Desempeño Comercial de la República Dominicana 2019.

Santo Domingo, D. N. República Dominicana. Autor.

Dirección General de Aduanas. (2017). *Memoria Institucional 2017*. Recuperado de

<https://www.aduanas.gob.do/nosotros/memorias/>

Dirección General de Aduanas. (2018). *Memoria Institucional 2018*. Recuperado de

<https://www.aduanas.gob.do/nosotros/memorias/>

Dirección General de Aduanas. (2018). Firma de Documento, Guía del Usuario Externo.

Recuperado de <https://www.aduanas.gob.do/media/6113/manual-viafirma-firma-documento.pdf>

Dirección General de Aduanas. (2019). *Memoria Institucional 2019*. Recuperado de

<https://www.aduanas.gob.do/nosotros/memorias/>

Dirección General de Aduanas. (2019). *Plan Estratégico Institucional 2017-2021*.

<https://www.aduanas.gob.do/transparencia/plan-estrategico-de-la-institucion/>

Eficacia y eficiencia. (s.f.). Recuperado de [https://www.diferenciador.com/diferencia-entre-eficacia-y-](https://www.diferenciador.com/diferencia-entre-eficacia-y-eficiencia/#:~:text=La%20eficiencia%20es%20la%20capacidad,puede%20ser%20subjetiva%20y%20cualitativa)

[eficiencia/#:~:text=La%20eficiencia%20es%20la%20capacidad,puede%20ser%20subjetiva%20y%20cualitativa](https://www.diferenciador.com/diferencia-entre-eficacia-y-eficiencia/#:~:text=La%20eficiencia%20es%20la%20capacidad,puede%20ser%20subjetiva%20y%20cualitativa)

Frederic Shad. (s.f.). Recuperado de <https://www.schad.do/empresa/sobre-nosotros/>

Grupos Ramos. (s.f.). Recuperado de <http://gruporamos.com/empresa>

García, I. (2018). ¿Qué es la exportación de productos? Recuperado de

<https://www.emprendepyme.net/que-es-la-exportacion-de-productos.html>

Guisarre, C. A. (2020). La logística pisa el acelerador en República Dominicana. *Revista Mercado*. Recuperado de <https://www.revistamercado.do/la-logistica-pisa-el-acelerador-en-republica-dominicana/>

Gómez Casanova advierte el país necesita ampliar inversión en infraestructuras portuarias. (2019). Recuperado de <https://www.portuaria.gob.do/gomez-casanova-advierte-el-pais-necesita-ampliar-inversion-en-infraestructuras-portuarias>

Identifique los valores CIF y FOB en transacciones comerciales. (2020). Recuperado de <https://www.agenciaromero.cl/es/noticias/detalle/identifique-los-valores-cif-y-fob-en-transacciones-comerciales-12>

Instituto de Estudios Bursátiles. (2019) ¿Es el PIB el indicador apropiado para conocer el crecimiento de un país? Recuperado de <https://www.ieb.es/es-el-pib-el-indicador-apropiado-para-conocer-el-crecimiento-de-un-pais/#:~:text=El%20PIB%20son%20las%20siglas,Normalmente%20es%20trimestral%20o%20anual%2D>

Junta de Aviación Civil de la República Dominicana (2020). *Informe Estadísticos sobre el Transporte Aéreo en República Dominicana 2019*. Recuperado de <http://www.jac.gob.do/transparencia/phocadownload/Estadisticas/2020/Informe2020.pdf>

Las mercancías & las aduanas [Diapositivas de PowerPoint] (2015). Recuperado de <https://www.cei-rd.gov.do/ceird/ppt/china/aduanas-PRESENTACION-COMO-EXPORTAR-A-CHINA>

MARDOM. (s.f.). Recuperado de <https://www.mardom.com/quienes-somos/>

La República. (2020). Abinader plantea fusionar las EDES y eliminar impuestos a las exportaciones. Listín Diario. Recuperado de <https://listindiario.com/la->

republica/2020/06/02/620278/abinader-plantea-fusionar-las-edes-y-eliminar-impuestos-a-las-exportaciones

Lozano, M. (2016). ¿Qué son los tratados de libre comercio? Recuperado de <https://www.utel.edu.mx/blog/menu-profesional/facultad-de-economia-y-administracion/que-son-los-tratados-de-libre-comercio/>

Ley No. 1-12. Estrategia Nacional De Desarrollo 2030. Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, República Dominicana, 25 de enero de 2012.

Observatorio Nacional de Logística y Transporte de Carga de la República Dominicana. (s.f.). Indicadores. Recuperado el 13 de Julio del 2020, de <https://onltrd.org.do/indicadores/>

Operador Económico Autorizado, República Dominicana. (s.f.). Recuperado de <https://oea.aduanas.gob.do/>

Origen del TEU, un concepto imprescindible hoy en día. (2019). Recuperado de <https://www.moldtrans.com/origen-del-teu-un-concepto-imprescindible-hoy-en-dia/>

Consejo Nacional de Competitividad. (2019). *Apertura Panel HUB Cámara Santo Domingo Innovación Herramienta clave para competir como HUB Logístico*. <http://competitividad.gob.do/index.php/es/>

Pérez, J., y Gardey, A. (2012). Arancel. Recuperado de <https://definicion.de/arancel/>

Pérez, J., y Gardey, A. (2015). Definición de aduana. Recuperado de <https://definicion.de/aduana/>

Pérez, J., y Merino, M. (2012). Definición de buque. Recuperado el 13 de Julio del 2020, de: <https://definicion.de/buque/>

Presidencia de la República Dominicana. (2015). Centros Logísticos. [262-15]. Recuperado de <https://asociacionavieros.com/wp-content/uploads/2017/03/centros-logisticos-decreto-262-15.pdf>

Logistics Performance Index (LPI) 2018 Questionnaire. (2018). Recuperado de <https://lpi.worldbank.org/>

Real Academia Española. (2016). Logístico, ca. Recuperado de <https://dle.rae.es/log%C3%ADstico>

República Dominicana con alto vuelo en su sistema Portuario y Aeroportuario. (2017). Recuperado de <https://www.portuaria.gob.do/republica-dominicana-con-alto-vuelo-en-su-sistema-portuario-y-aeroportuario>

República Dominicana: Economía y demografía. (2020). Recuperado de <https://datosmacro.expansion.com/paises/republica-dominicana#:~:text=Rep%C3%ABlica%20Dominicana%2C%20con%20una%20poblaci%C3%B3n,y%20su%20moneda%20Pesos%20dominicanos>

Ríos, G. (2015). ¿Qué es un Operador Logístico? Recuperado de <https://comunidad.iebschool.com/operadorlogistico/2015/11/25/que-es-un-operador-logistico/>

Rodríguez, S. (2019). *República Dominicana como HUB del Caribe: un Enfoque Basado en el Desarrollo del Sistema Portuario Dominicano y Fundamentado en Buenas Prácticas del Modelo de Puertos Español* (trabajo de maestría). Universidad Politécnica de Valencia, España.

Romero, K. (2019). Gómez Casanova: RD ya es el “HUB del Caribe” y proyectamos manejar unos 10 millones de contenedores para el año 2030. El Acento. Recuperado de

<https://acento.com.do/economia/gomez-casanova-rd-ya-hub-del-caribe-proyectamos-manejar-unos-10-millones-contenedores-ano-2030-8665736.html>

Sánchez, J. M. (s.f.). La importancia del comercio internacional: Una breve referencia descriptiva. Recuperado de <https://www.fundacioncibei.org/la-importancia-del-comercio-internacional-una-breve-referencia-descriptiva/#:~:text=A%20trav%C3%A9s%20del%20tiempo%2C%20el,que%20las%20naciones%20puedan%20destacarse>

Sistema Nacional de Atención Ciudadana 311. (s.f.). ¿Quiénes Somos? Recuperado de <http://311.gob.do/quienes-somos/>

Sosa, W. (s.f.). Tratados de Libre Comercio (TLC). Recuperado de [https://adoexpo.org/es/servicios/boletin-infamativo-newsletter/tratados-de-libre-comercio-\(tlc\).html](https://adoexpo.org/es/servicios/boletin-infamativo-newsletter/tratados-de-libre-comercio-(tlc).html)

Soto, W. (2017). Las 19 líneas aéreas dominicanas que quizás no conocías. Recuperado de <https://www.arecoa.com/aerolineas/2017/08/08/las-19-lineas-aereas-dominicanas-que-quizas-no-conocias/>

United States Commercial Real Estate Services. (2015). Global and Emerging Logistics HUBs. Recuperado de <https://www.cbre.com/research-and-reports/global-emerging-logistics-hubs-2015>

Usha, F. (2013). Definición de Importación. Recuperado de <https://www.definicionabc.com/economia/importacion.php>

Usha, F. (2015). Definición de Estiba. Recuperado de <https://www.definicionabc.com/general/estiba.php>

Varela, R. (2019). Definición de Barrera no arancelaria. Recuperado de

<https://www.economiasimple.net/glosario/barrera-no-arancelaria>

VUCERD. (s.f.). Recuperado de <https://vucerd.gob.do/>

¿Qué es un HUB logístico? (s.f.). Recuperado de <https://www.tradelog.com.ar/blog/hub-logistico/>

3M Dominicana. (s.f.). 3M Productos para Soluciones comerciales. Recuperado de

[https://www.3m.com.do/3M/es_DO/inicio/todos-los-productos-3m/~/Todos-los-productos-3M/Soluciones-](https://www.3m.com.do/3M/es_DO/inicio/todos-los-productos-3m/~/Todos-los-productos-3M/Soluciones-comerciales/?N=5002385+8709314+8711017+3293822452&rt=r3)

[comerciales/?N=5002385+8709314+8711017+3293822452&rt=r3](https://www.3m.com.do/3M/es_DO/inicio/todos-los-productos-3m/~/Todos-los-productos-3M/Soluciones-comerciales/?N=5002385+8709314+8711017+3293822452&rt=r3)

[comerciales/?N=5002385+8709314+8711017+3293822452&rt=r3](https://www.3m.com.do/3M/es_DO/inicio/todos-los-productos-3m/~/Todos-los-productos-3M/Soluciones-comerciales/?N=5002385+8709314+8711017+3293822452&rt=r3)

ANEXOS

Anexo A. Cuestionario de Encuesta Realizada por el Banco Mundial para el Cálculo del Índice de Desempeño Logístico 2018

<p>1/33 Your position in your company (choose one)</p> <p><input type="radio"/> Senior Executive</p> <p><input type="radio"/> Area and/or Country Manager</p> <p><input type="radio"/> Department Manager</p> <p><input type="radio"/> Supervisor</p> <p><input type="radio"/> Operations</p> <p><input type="radio"/> Other</p>	<p>4/33 The freight mode you typically deal with in your work (choose one)</p> <p><input type="radio"/> Maritime</p> <p><input type="radio"/> Road</p> <p><input type="radio"/> Rail</p> <p><input type="radio"/> Air Transport</p> <p><input type="radio"/> Express delivery</p> <p><input type="radio"/> Multimodal</p>	<p>7/33 Which of the following geographical regions do you deal with most in your work (choose one)</p> <p>--- Select ---</p>
<p>2/33 Organizational level</p> <p><input type="radio"/> Corporate and/or Regional Headquarters</p> <p><input type="radio"/> Country Branch Office</p> <p><input type="radio"/> Local Branch Office</p> <p><input type="radio"/> Independent Firm/Entrepreneur</p>	<p>5/33 Direction of trade and transport you are primarily dealing with (choose one)</p> <p><input type="radio"/> Export</p> <p><input type="radio"/> Import</p> <p><input type="radio"/> Export and Import</p> <p><input type="radio"/> Domestic</p> <p><input type="radio"/> International transit</p> <p><input type="radio"/> Most of the above</p>	<p>8/33 The country you are currently working in *</p> <p>Afghanistan</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Check here to confirm country selection *</p> <p>You have selected</p> <p>Afghanistan</p> <p>as the country you are currently working in. If this is not correct, please go back and select the correct country.</p>
<p>3/33 What is the number of employees for your company (choose one) *</p> <p><input checked="" type="radio"/> 1-9</p> <p><input type="radio"/> 10-49</p> <p><input type="radio"/> 50-249</p> <p><input type="radio"/> 250-499</p> <p><input type="radio"/> 500 or more</p>	<p>6/33 Main line of your work (choose one)</p> <p><input type="radio"/> Full Container/Trailer Loads</p> <p><input type="radio"/> Less than Full Container/Trailer Loads</p> <p><input type="radio"/> Bulk/Break Bulk Cargo</p> <p><input type="radio"/> Customer Tailored Logistics Solutions</p> <p><input type="radio"/> Warehousing and Distribution</p> <p><input type="radio"/> Courier Services</p> <p><input type="radio"/> Most of the above</p>	<p>9/33 Enter the postal or ZIP code of your facility (alternatively enter the name of the city)</p> <p></p> <p>Email</p> <p></p> <p>Please enter your email address to use the 'resume later' button (optional)</p>

10/33 Rate the efficiency of the clearance process (i.e. speed, simplicity and predictability of formalities) by border control agencies, including Customs in ...

	Very low	Low	Average	High	Very high
Iran, Islamic Rep.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pakistan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
India	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United Arab Emirates	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
China	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turkey	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United States	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Russian Federation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11/33 Evaluate the **quality of trade and transport related infrastructure** (e.g. ports, railroads, roads, information technology) in...

	Very low	Low	Average	High	Very high
Iran, Islamic Rep.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pakistan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
India	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United Arab Emirates	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
China	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turkey	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United States	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Russian Federation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12/33 Assess the **ease of arranging competitively priced shipments to ...**

	Very Difficult	Difficult	Average	Easy	Very Easy
Iran, Islamic Rep.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pakistan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
India	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United Arab Emirates	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
China	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turkey	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United States	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Russian Federation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13/33 Evaluate the overall level of **competence and quality of logistics services** (e.g. transport operators, customs brokers) in ...

	Very low	Low	Average	High	Very high
Iran, Islamic Rep.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pakistan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
India	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United Arab Emirates	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
China	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turkey	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United States	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Russian Federation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14/33 Rate the **ability to track and trace your consignments** when shipping to...

	Very low	Low	Average	High	Very high
Iran, Islamic Rep.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pakistan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
India	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United Arab Emirates	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
China	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turkey	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United States	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Russian Federation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15/33 When arranging shipments to the countries listed below, how often do they **reach the consignee within the scheduled or expected delivery time?**

	Hardly Ever	Rarely	Sometimes	Often	Nearly Always
Iran, Islamic Rep.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pakistan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
India	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United Arab Emirates	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
China	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turkey	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United States	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Russian Federation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

16/33 How often do shippers **ask for environmentally friendly options** (e.g. in view of emission levels, choice of routes, vehicles, schedules, etc.) when shipping to ...

	Hardly Ever	Rarely	Sometimes	Often	Nearly always
Iran, Islamic Rep.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pakistan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
India	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United Arab Emirates	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
China	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Turkey	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
United States	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Russian Federation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17/33 Based on your experience in **international logistics**, please select the options that **best describe** the operational logistics environment **in your country of work** (Afghanistan)

	Very high	High	Average	Low	Very low
Port charges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Airport charges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Road transport rates	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rail transport rates	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Warehousing/transloading service charges	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Agent fees	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18/33 Evaluate the **quality of trade and transport related infrastructure** (e.g. ports, roads, airports, information technology) in your country of work (Afghanistan)

	Very low	Low	Average	High	Very high
Port infrastructure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Airport infrastructure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Road infrastructure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rail infrastructure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Warehousing/transloading facilities	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Telecommunications infrastructure and IT services	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

19/33 Evaluate the **competence and quality of service** delivered by the following in your country of work (Afghanistan)

	Very low	Low	Average	High	Very high
Road transport service providers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rail transport service providers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Air transport service providers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Maritime transport service providers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Warehousing/transloading and distribution operators	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Freight forwarders	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Customs agencies	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Quality/standards inspection agencies	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Health/SPS (Sanitary and Phyto-Sanitary) agencies	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Customs brokers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trade and transport related associations	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Consignees or shippers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

20/33 Evaluate the **efficiency** of the following processes in your country of work (Afghanistan)

	Hardly Ever	Rarely	Sometimes	Often	Nearly Always
Are import shipments cleared and delivered as scheduled?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Are export shipments cleared and shipped as scheduled?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Is the Customs clearance procedure transparent?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Is the clearance procedure of other border agencies transparent?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Do you receive adequate and timely information when regulations change?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Do traders demonstrating high levels of compliance receive expedited clearance?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

21/33 In your country of work (Afghanistan), how often do you experience

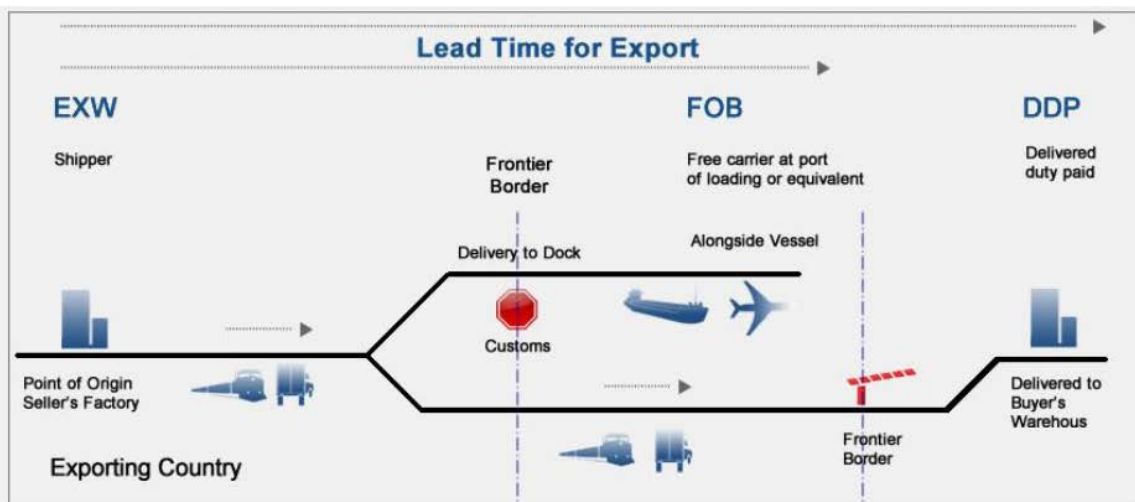
	Nearly Always	Often	Sometimes	Rarely	Hardly Ever
Major delays due to compulsory warehousing/transloading	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Major delays due to pre-shipment inspection	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Major delays due to maritime transshipment	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Criminal activities (e.g. stolen cargo)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Solicitation of informal payments in connection with logistics activities	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

22/33 Since 2015, have the following factors improved or worsened in your country of work (Afghanistan)

	Much Worsened	Worsened	About the Same	Improved	Much Improved
Customs clearance procedures	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Other border-related government agencies clearance procedures	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Quality of trade and transport related infrastructure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Quality of telecommunications/IT infrastructure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Quality of private logistics services	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Regulation related to logistics	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Solicitation of informal payments in connection with logistics activities	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

23/33 Since 2015, please assess the following developments in your country of work (Afghanistan)

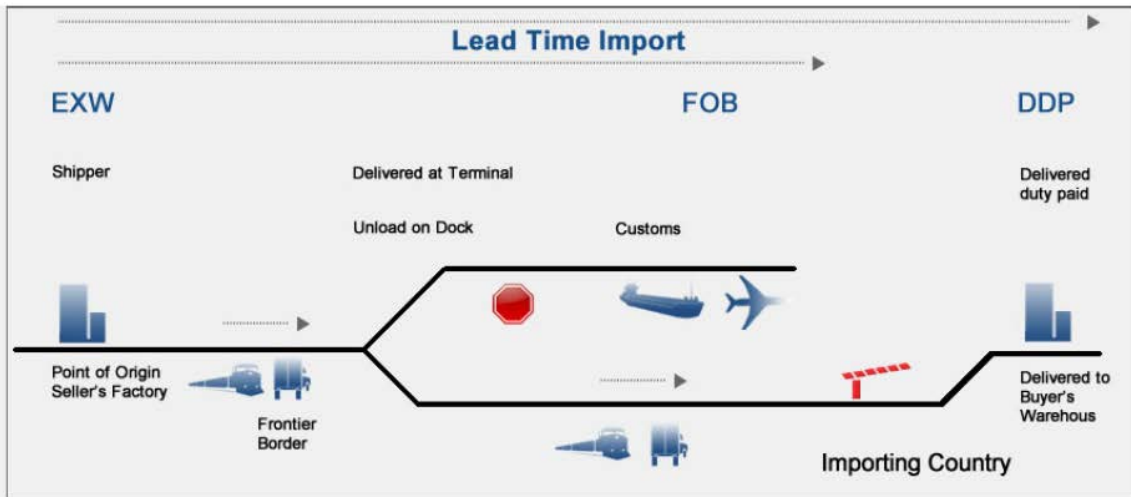
	Much decreased	Decreased	About the same	Increased	Much increased
The demand for traditional freight forwarding as a commercial service (e.g. booking of cargo capacity, preparation of transport documents, customs clearance) has...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Increased use of electronic trading platforms (B2B and B2C) by shippers mean that our business volumes have...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cybersecurity threats in logistics have...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Our firm's preparedness for cyber threats has...	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



24/33 When exporting a full load from your country of work (Afghanistan), please estimate the following distance and time parameters.

Please select from below the portion of the supply chain that best describes your work

- TO PORT / AIRPORT -- Export pre-carriage: EXW to FOB
- BY LAND -- Export carriage: EXW to DDP
- Both



25/33 When **importing** a full load to your country of work (Afghanistan), please estimate the following **distance** and **time** parameters.

Please select from below the portion of the supply chain that best describes your work

- FROM PORT/AIRPORT -- Import on-carriage: DAT to DDP
- BY LAND -- Import carriage: EXW to DDP
- Both

26/33 As a logistics provider, do you maintain indicators of service level to client? If yes, what is the percentage of imports to your country of work (Afghanistan) meeting your quality criteria for delivery to the consignee

--- Select ---

27/33 How many government agencies involved in the clearance process do you **typically** deal with in your country of work (Afghanistan)

For imports: --- Select --- 11

For exports: --- Select --- 11

28/33 How many forms do you **typically** have to submit, for clearance, in your country of work (Afghanistan)

For imports: --- Select --- 11

For exports: --- Select --- 11

29/33 For imports, estimate the average **time** taken between the submission of an accepted Customs declaration and notification of clearance in your country of work (Afghanistan)

Without physical inspection: --- Select --- 24

With physical inspection: --- Select --- 24

30/33 What are the main methods for determining whether shipments are physically inspected by **Customs**

	Yes	No	N/A	Do not know
Automated risk assessment	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Inspector discretion	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

31/33 On average, what percentage of your import shipments is **physically inspected** (excluding X-ray and scanning) in your country of work (Afghanistan)

--- Select ---

32/33 Of all the import shipments what percentage are **physically inspected more than once** in your country of work (Afghanistan)

--- Select ---