CUADERNOS MESOAMERICANOS

Contribuciones Sectoriales de Mesoamérica a la Agenda 2030

Puerto Haina, República Dominicana
https://aduanasdigital.gob.do/

CUADERNO TMCD

MESOAMÉRICA DIRIGE SU VISTA HACIA EL MAR

Integración de la República Dominicana en el Corredor Logístico Mesoamericano

CONSEJO NACIONAL DE COMPETITIVIDAD

La logística es un sector transversal que adquiere cada día mayor relevancia a raíz de la pandemia de la COVID-19, debido a su incidencia en los costos y tiempos de los productos, y por ende en su competitividad. Bajo esta sombrilla se enmarca el transporte, almacenamiento y distribución de los productos hasta las facilidades para poder comercializarlo.

República Dominicana, con recursos de cooperación técnica no reembolsable del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ha estado trabajando en el desarrollo de su Sistema Logístico Nacional (SLN), a fin de contribuir al logro de los principales objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 (END-2030). Para esto se desarrolló el Plan Nacional de Logística de Cargas (PNLOG), que consiste en un instrumento estratégico de largo plazo orientado a mejorar el desempeño y madurez del SLN, potenciar el comercio exterior, y con ello, apoyar el desarrollo del país.

Para la realización de este Plan contamos con el apoyo estratégico del BID, como parte de la cooperación brindada a los países miembros del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, a fin de desarrollar sus planes nacionales de logística de carga. Este esfuerzo reunió a los sectores público y privado, instituciones educativas y organizaciones sin fines de lucro relacionadas con este sector.

La visión 2020-2032 identificada fue que *la República Dominicana impulsará el crecimiento de los sectores productivos nacionales, el desarrollo económico sostenible y la mejora continua de la competitividad del país de forma armónica con los objetivos de desarrollo territorial, mediante el establecimiento de un sistema logístico nacional que será el centro de referencia del Caribe al ofrecer conectividad regional (y global) y servicios de valor agregado de clase mundial*.

Esto nos plantea el reto de desarrollar no sólo una oferta sólida y coherente de infraestructura, sino, también de servicios de transporte y logística competitivos que sirvan tanto para la producción local como para el desarrollo de un *hub* logístico en el país. Asimismo, plantea la necesidad de mantener el diálogo público-privado y de fortalecer el marco institucional del sector.

Por tales motivos, el Plan de Acciones Inmediatas (PAI) fue integrado al Plan Estratégico del Comité Nacional de Facilitación de Comercio, estructura creada mediante Decreto 432-17 para cumplir con el Acuerdo de Facilitación del Comercio (CNFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y para servir de mesa de diálogo para el establecimiento de las políticas públicas en materia de logística.

El CNFC está conformado por representantes de los sectores público y privado vinculados con los temas de facilitación comercial y logística, con gerencias dirigidas por: la Dirección General de Aduanas (Facilitación del Comercio), el Consejo Nacional de Competitividad (Logística) y con una secretaría a cargo del sector privado, representado en la actualidad por la Cámara Americana de Comercio de la República Dominicana (AMCHAMDR).

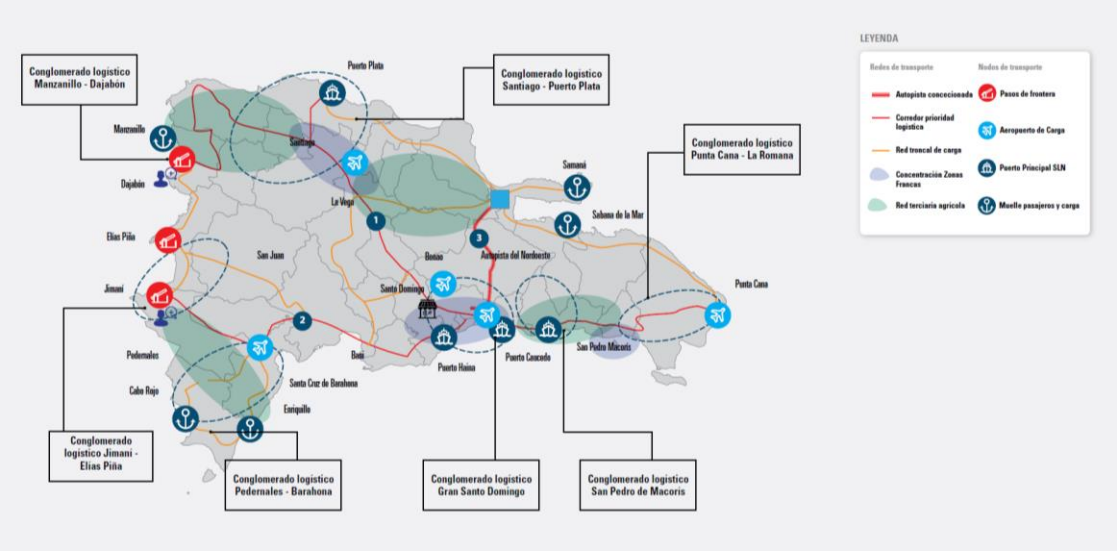
El Observatorio Nacional de Logística y Transporte de Carga (ONLT) completa este esquema ubicándose bajo la Gerencia de Logística, pero manteniendo su autonomía, debido a que es dirigido por el Instituto Tecnológico de Santo Domingo (INTEC), institución académica privada. Este diseño obedece a la línea del BID de que los observatorios nacionales reposen en la academia para darle mayor credibilidad a la data. La función del Observatorio en el CNFC es la de revisar el desempeño obtenido por el país, tanto a nivel de cumplimiento del Acuerdo de Facilitación del Comercio como de nuestro sector logístico.

También se encarga del monitoreo de la situación del país en los reportes internacionales vinculados a este tema. Revisando su reporte encontramos que de conformidad con el Índice de Desempeño Logístico 2018, emitido cada dos años por el Banco Mundial, estamos en la posición 12 de América Latina y el Caribe con una puntuación de 2.66, y a nivel de Mesoamérica estamos en la posición 5, solo superados por: Panamá, México, Colombia y Costa Rica.

A nivel del "Reporte Global de Competitividad 2019", elaborado por el Foro Económico Mundial, ocupamos la tercera posición latinoamericana en calidad de carreteras, al ubicarnos en el lugar número 40 con una puntuación de 61.6. A nivel de servicios marítimos, nos encontramos en la posición 4 con 65.3, detrás de Paraguay, Panamá y Chile. A nivel de transporte aéreo, estamos también en el lugar número 4 del *ranking* con una puntuación de 68.8, detrás de Panamá, que lidera el grupo, seguido de Uruguay y Jamaica.

Estos reportes recogen la incidencia de los conglomerados logísticos existentes en el país, y que han sido recogidos en el PNLOG en la Imagen 1 que presentamos a continuación, y que recogen los patrones del comercio dominicano, en los cuales se identifican cuatro segmentos:

Imagen 1



• **Cadenas del comercio extrarregional:** compuesta por agropecuaria, manufactura y minería. República Dominicana importa igualmente insumos necesarios para la producción de bienes.

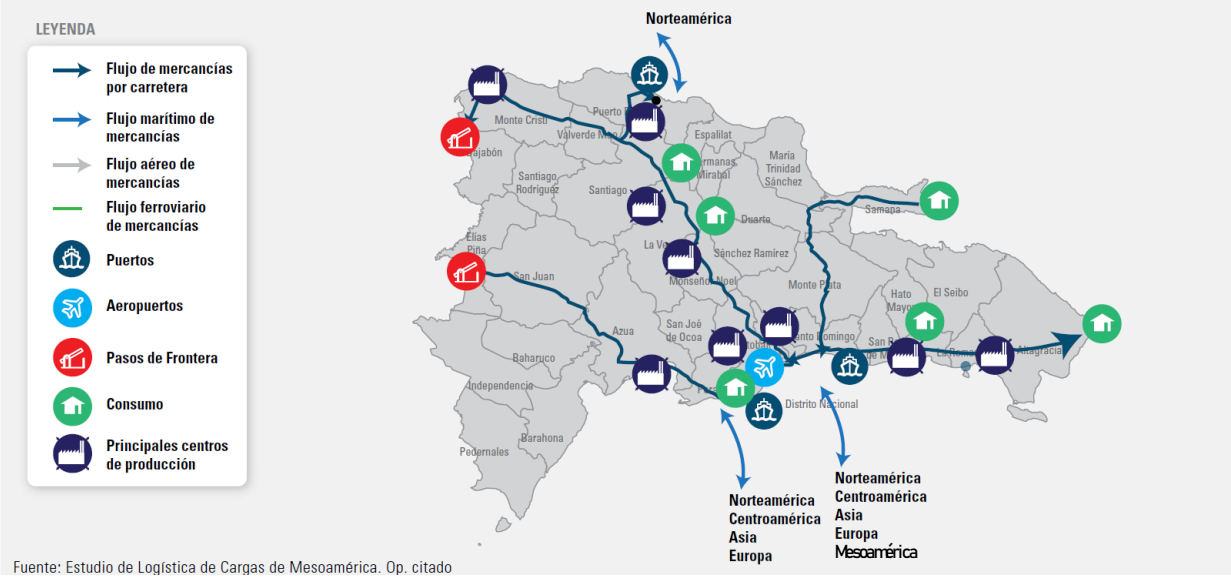
• **Cadenas extrarregionales de tránsito:** Dominicana sirve a flujos de tránsito de cadenas internacionales cuyo origen y destino se encuentran fuera del país.

• **Cadenas del comercio intrarregional:** El principal comercio de República Dominicana en la Región es con Haití. De Mesoamérica hablaremos, en detalle, más adelante.

• **Cadenas del comercio doméstico:** El resto de las cadenas del sistema logístico nacional están compuestas por productos destinados al consumo local, entre los que destacan aquellos definidos como prioritarios para la seguridad alimentaria.

Los flujos de producción y consumo nacional se generan principalmente en seis núcleos de consumo y ocho de producción. Los principales flujos carreteros se dan entre Santo Domingo y Santiago de los Caballeros, pasando por La Vega. En lo que respecta a los flujos vinculados al comercio exterior (Imagen 2), destacan como nodos de actividad productiva, en orden de importancia, Santo Domingo, Santiago de los Caballeros, San Pedro de Macorís y Puerto Plata. Se da un flujo elevado entre Santo Domingo y Santiago, además un flujo interportuario Haina-Caucedo. A nivel turístico, están el del este que conecta con Punta Cana y Romana, noreste con Samaná, y el del norte con Puerto Plata.

Imagen 2



Fuente: Estudio de Logística de Cargas de Mesoamérica. Op. citado

Estas cadenas están conectadas a tres corredores que aparecen definidos en la imagen objetivo del PNLOG (Imagen1) y que son: Santo Domingo-Punta Cana, Santo Domingo-Jimaní y Santo Domingo-Manazanillo-Puerto Plata. El primero permite conectar el Gran Santo Domingo con el este, donde se encuentra el principal polo hotelero del país.

El segundo corredor conecta el Gran Santo Domingo con sus puertos y aeropuerto con el sur profundo y la zona fronteriza, en el que encontramos agregados, minería, empacadoras y turismo en crecimiento. El tercero y uno de los más importantes conecta el Gran Santo Domingo con la región del Cibao, con gran producción agrícola, manufactura, minería y turismo. Conectan los puertos del norte como Manzanillo y Puerto Plata, y el Aeropuerto del Cibao con las del Gran Santo Domingo.

El flujo comercial con Mesoamérica se produce por los principales puertos del Gran Santo Domingo como son: Caucedo, Haina y Santo Domingo, los que concentran aproximadamente el 85% de la carga. Las importaciones desde la región hacia el país ascendieron a USD 702 millones a nivel de las importaciones, y las exportaciones fueron de USD 8.62 millones, según datos de la Dirección General de Aduanas de la República Dominicana.

Los países con quienes mantenemos mayor comercio son México, Colombia y Costa Rica. Los principales productos de exportación hacia esta región, según datos de la

plataforma Trade Map, son bebidas espirititas y vinagre, preparación de comestibles, tabaco, frutas, carne (ver detalle en Tabla 3 del Anexo). Los productos que más importamos son café, té y especias, seguido por pescados y crustáceos, comida para animales, semillas y frutos industriales o medicinales (ver detalle en Tabla 3 del Anexo). La balanza comercial con Mesoamérica es deficitaria como se puede ver en la siguiente tabla:

Tabla 1. Balanza Comercial de República Dominicana con los países de Mesoamérica 2019-2020 (Valores FOB en millones de USD)

	Importaciones			Exportaciones		Balanza Comercial	
	Países de Mesoamérica	**Total 2019**	**Total 2020**	**Total 2019**	**Total 2020**	**Total 2019**	**Total 2020**
Mesoamérica	Belice	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.02
	Costa Rica	86.82	85.93	0.24	1.10	-86.58	-84.83
	El Salvador	43.61	33.7	0.18	0.25	-43.43	-33.45
	Guatemala	62.52	57.24	0.05	0.04	-62.47	-57.2
	Honduras	22.13	26.42	0.12	0.12	-22.01	-26.3
	Nicaragua	2.15	2.06	0.00	0.06	-2.15	-2
	Panamá	27.19	29.36	0.84	1.03	-26.35	-28.33
	México	299.92	264.3	7.09	1.14	-292.83	-263.16
	Colombia	158.44	139.65	0.10	0.22	-158.34	-139.43
	Mesoamérica total	702.78	638.66	8.62	3.98	-694.16	-634.68

Fuente: Dirección General de Aduanas (DGA).
Elaborado por la Dirección de Inteligencia Competitiva de Competitividad

Estos productos entran vía el Corredor Atlántico, ya que no tenemos acceso directo por nuestra ubicación geográfica al Corredor Pacífico, el cual podemos apreciar en la Imagen 3. Hay que recordar que la República Dominicana es parte de una isla bañada por el mar Caribe y el océano Atlántico, y que su única conexión internacional por vía terrestre es hacia Haití.

Imagen 3

En cambio, el resto de los países mesoamericanos están en territorio continental, por lo que el transporte automotor domina prácticamente todos los mercados de transporte interno de pasajeros y de cargas, y entre países vecinos. Asimismo, vemos que según el estudio inicial realizado por la empresa consultora ALG con fondos del BID para este proyecto, los asentamientos de población en Centroamérica se han visto condicionados por circunstancias ambientales; por ello, la mayor parte la población de la zona del istmo vive orientada al Pacífico, con una gran actividad comercial en Centroamérica fruto de su acuerdo de integración.

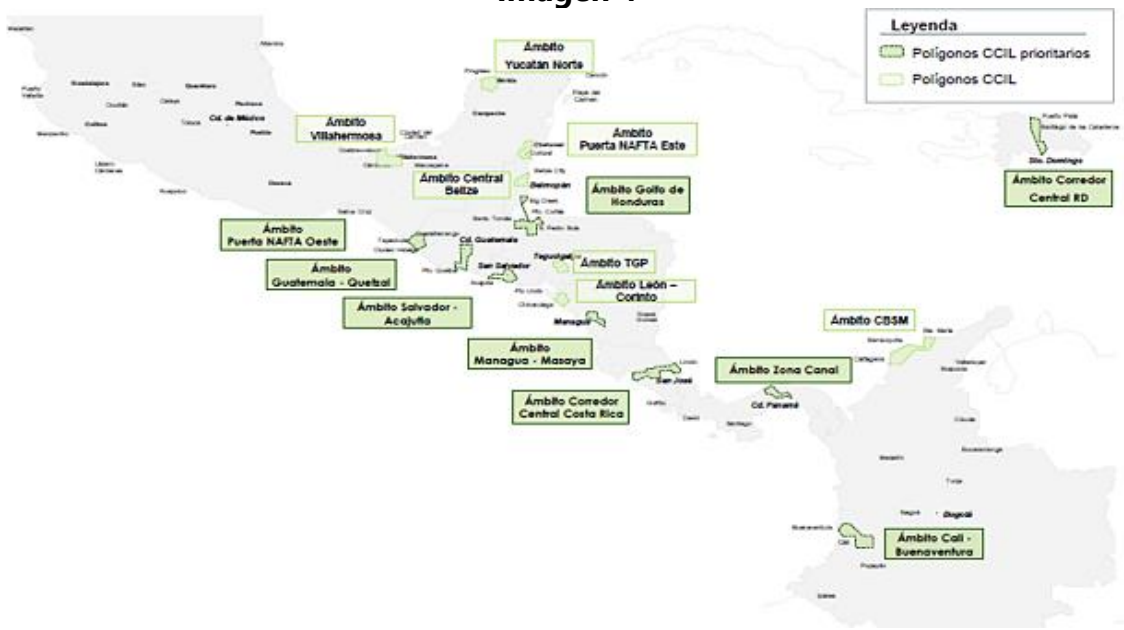
Asimismo, se identifican tres niveles de nodos logísticos: el primer nivel compuesto por cuatro principales focos de actividad económica de la región, ubicados en México y Colombia, y en el Canal de Panamá; y un elevado número de nodos secundarios y terciarios localizados en el eje pacífico, así como en los principales puertos de Centroamérica, y macroámbitos funcionales en México y Colombia que no se articulan prácticamente con el resto de la región, de conformidad con el citado informe.

Los corredores identificados son los que aparecen en la Imagen 4 y que citamos a continuación:

1. Managua- Puerto Cortés
2. Managua- Limón
3. Puerto Cortés-San Salvador
4. Santo Tomás-San Salvador
5. Tegucigalpa-San Salvador-Acajutla
6. San Pedro Sula-Acajutla (contenido en 5+7)
7. San Pedro Sula- Guatemala-Puerto Quetzal
8. Belize City-Puerto Quetzal
9. Belize City-Chetumal
10. Bogotá-Cartagena-Panamá (M)
11. Bogotá- Buenaventura-Panamá (M)
12. Zona Libre Colón-Bogotá (A)
13. Santo Domingo-ZLC (A)
14. Santo Domingo-ZLC (M)
15. Bogotá-México (A)

También la unión San Pedro Sula, Mérida-Belize City, Puerto Limón David, Managua Monkey Point, Managua Puerto Cabeza.

Imagen 4



Si analizamos el flujo comercio de la República Dominicana con Mesoamérica tomando en consideración los puntos de entrada y salida, podemos ver los accesos que, según la información extraída de las plataformas de COCATRAM y Navega RD, las principales rutas de interconexión marítima son las siguientes:

- **México:** Altamira, Manzanillo, Ensenada y Veracruz con Haina y Caucedo. Lázaro Cárdenas sólo desde Haina.
- **Colombia:** Cartagena-Caucedo, Santo Domingo y Haina, Buenaventura-Caucedo, Barranquilla-Haina, Santa Marta-Haina, Santo Domingo, Manzanillo y Caucedo, Turbo-Manzanillo.
- **Panamá:** Balboa-Caucedo, Manzanillo-Caucedo y Haina, Colón-Caucedo y Haina, Cristóbal-Haina y Caucedo.
- **Guatemala:** Puerto Barrios-Caucedo, Santo Tomás de Castilla-Caucedo y Haina, Puerto Quetzal-Haina y Santo Domingo.
- **Costa Rica:** Puerto Limón-Caucedo y Haina.
- **Nicaragua:** Corinto-Haina y Puerto Plata (dato Dirección General de Aduanas).
- **Honduras:** Puerto Cortés-Caucedo y Haina.
- **Belize:** Port Belize-Caucedo.

Como vemos, existen varias rutas y un flujo comercial activo entre la región mesoamericana y República Dominicana, el cual debe estimularse, según el llamado que nos hace la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) a retomar el interés del comercio intrarregional para hacer frente a la crisis económica, y los cambios que en el comercio mundial ha generado la llega de la COVID-19.

Y por ende, es oportuno revisar la propuesta de desarrollo del transporte marítimo de corta distancia (TMCD) realizada en el marco del Proyecto Mesoamérica. La misma busca impulsar el desarrollo y la competitividad del comercio y los servicios para favorecer crecimiento económico y social de la región, mediante la generación de formas alternas de transporte comercial marítimo.

De conformidad con los informes presentados, la propuesta considera la utilización de buques de carga general y de carga general combinados con contenedores. Ambas opciones tendrán la capacidad de transportar, además, carga a granel. Esta combinación en los tipos de carga permitirá alcanzar en menor tiempo el punto de equilibrio en la operación del servicio TMCD con frecuencia de dos veces por semana.

Las características del buque de carga general propuesto son de 6,446 toneladas de peso muerto con una 1 bodega y 2 grúas. Asimismo, contempla la negociación con los puertos de tarifas especiales de atraque y servicios para el buque o buques que se utilice. En la mayoría de los casos, los acercamientos se han realizados a los puertos públicos, como parte de la cooperación interestatal para estimular el comercio intrarregional.

Esta propuesta se enfrenta a la crisis generada en el sector marítimo mundial por la pandemia de la COVID-19, que ha impactado las tres alianzas marítimas, 2M, THE Alliance y Ocean Alliance, y cancelado 75 visitas en las rutas entre Asia, el Mediterráneo y el norte de Europa de cara al tercer trimestre de este año, lo que podría aumentar si no se incrementa la demanda. Asimismo, The Loadstar nos informa que se ha eliminado alrededor de un 10% de la capacidad entre el norte de Europa y la costa este de Norteamérica. Más del 13% de la flota global de portacontenedores se ha mantenido inactiva durante la crisis con el fin mantener los niveles de tarifas y así no continuar perdiendo dinero. A la fecha las navieras han tenido que retirar hasta 3 millones de TEU de capacidad, y los buques de 20,000 TEU están navegando sólo a un 50% de sus capacidad[1].

Esto ha provocado que muchas navieras hayan retirado buques y eliminado escalas para disminuir el impacto a nivel de las tarifas. Los operadores portuarios están atentos a la evolución del coronavirus; el índice portuario de Drewry se ha reducido un 22%, por lo que se espera que si todo evoluciona favorablemente haya una recuperación en 2021 o 2022. En lo que respecta a los graneleros, los fletes se mantienen bajo presión por los cambios en la oferta y la economía[2].

Ante esta situación es importante que sigamos promoviendo el comercio intrarregional, el intercambio entre los corredores logísticos existentes, lo que implica una visión más amplia del Corredor Pacífico de la que se había contemplado originalmente, para que países como la República Dominicana queden incluidos.

Asimismo, es bueno analizar la propuesta de TMCD a la luz de los efectos que está generando la pandemia en nuestras economías, y los cambios en el comportamiento de los consumidores y del comercio internacional. Puesto que la misma pudiera ser una oportunidad, en caso de disminución de flota por la crisis de la COVID-19, se

[1] Revista Embarcado. La Covid-19 ha influido en los fletes del transporte marítimo, 15 de junio 2020. https://www.embarcado.net/el-covid-19-ha-incidido-en-los-fletes-del-transporte-maritimo/

[2] Cadena de Suministro. Sección Marítima. El impacto económico de la Covid-19 en el sector de transporte marítimo. Martes 14 de abril 2020. https://www.cadenadesuministro.es/noticias/el-impacto-economico-del-covid-19-en-el-sector-del-transporte-maritimo/

enfrenta con la contracción del comercio y la reducción de recursos para su financiamiento.
La resiliencia es una exigencia del tiempo que nos ha tocado vivir, así como lo es también la promoción de la innovación en el sector logístico de nuestros países, para acercarnos un poco más a la implementación de la logística 4.0, pero bajo una visión de integración regional, para sacarle partido a esta crisis y resurgir como el ave fénix. Pues como dijo Mahatma Gandhi: *Cuando hay una tormenta los pájaros se esconden, pero las águilas vuelan alto.*

Bibliografía

ALG. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Análisis, estrategias, instrumentos para el mejoramiento de la logística de cargas y el comercio de Mesoamérica. Análisis y resultado preliminares del estudio para la República Dominica, 11 de diciembre 2012.

Banco Mundial. Índice de Desempeño Logístico 2018.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Caen las exportaciones de América Latina y el Caribe tras 2 años de expansión. Comunicado de prensa 12 de diciembre 2019.

Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y Competitividad. Plan Nacional de Logística de Cargas 2020-2032.

Bautista, Felix. Listín Diario, Sección Puntos de Vista. Planificación y Desarrollo del Comercio Marítimo, 16 de enero 2019. https://listindiario.com/puntos-de-vista/2019/01/16/549617/ley-de-comercio-maritimo

Cadena de Suministro. Sección Marítima. El impacto económico de la Covid-19 en el sector de transporte marítimo. Martes 14 de abril 2020. https://www.cadenadesuministro.es/noticias/el-impacto-economico-del-covid-19-en-el-sector-del-transporte-maritimo/

Castro, Perlina. Dirección de Inteligencia Competitiva del Consejo Nacional de Competitividad. Dinámica Comercial entre República Dominicana y Mesoamérica.

COCATRAN. Mapa de rutas del Gran Caribe. http://www.cocatram.org.ni/rutas/reportes/rotacion/

Comisión Técnica Regional de Transporte, Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) de Costa Rica, Dirección Ejecutiva 23 de enero 2019. Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica.

INECON. Estudio de factibilidad del transporte marítimo de corta distancia (TMCD). Presentación informe final (versión final). Panamá, junio 2013. http://www.cocatram.org.ni/Presentacion%20Informe%20Final%20TMCD%20Version%20Final.pdf

Farromeque, Rafael. CAF. Corredores y Ámbitos logísticos de integración, dinamizadores de productividad. Una propuesta intervención desde la CAF. Buenos Aires, 25 y 26 de abril 2018 https://www.caf.com/media/8345/8_corredoresyambitoslogisticos_rafael_farromeque.pdf

Foro Económico Mundial. Reporte Global de Competitividad 2019.

Containers. Transporte Marítimo a Republica Dominicana. https://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/republica-dominicana/

Navega RD. https://www.navegard.do/

Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica, Autoridad Marítima de Panamá y el Banco Interamericano de desarrollo (BID). Plan de acción para Republica Dominicana producto del taller para la generación de consenso publico/privado para la implementación del transporte marítimo de corta distancia en Mesoamérica (TMCD). Santo Domingo 26 y 27 de marzo 2015.

Revista Embarcado. La Covid-19 ha influido en los fletes del transporte marítimo, 15 de junio 2020. https://www.embarcado.net/el-covid-19-ha-incidido-en-los-fletes-del-transporte-maritimo/

Torres, Elizabeth. SELA. RED de Puertos D&C: Principales medidas adoptadas con el fin de mitigar la propagación, n27 de abril 2020. http://www.sela.org/es/prensa/articulos/a/63973/puertos-digitales-medidas-para-mitigar-efectos-covid-19

UNTACD. Informe sobre el Transporte Marítimo 2019. https://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2019_es.pdf

Anexos

Tabla 3. Principales productos de exportación de República Dominicana hacia Mesoamérica 2018 (Valor en miles de USD)

Productos	Exportaciones
Animales vivos	48
Carne y despojos	631
Pescados y crustaceos, moluscos y otros invertebrados acuaticos	6
Productos lácteos; aves, huevos, miel y otros productos de origen animal	103
Productos de origen animal	0
Arboles vivos y otras plantas; bulbos, raices, flores cortadas y follaje ornamental	0
Vegetales comestibles, raices y tuberculos	7
Frutas comestibles y nueces, piel de citricos o melones	845
Café, té, mate y especias	0
Cereales	0
Productos de molinería, malta, almidones, inulina; gluten de trigo	111.598
Semillas y frutos oleaginosos; granos miscelaneos; semillas y frutos industriales o medicinales	3
Laca, gomas, resinas y otras verduras y extractos	7
Materiales de trenzados de verdura, productos vegetales	0
Grasa y aceites animales o vegetales y sus productos de escisión	31
preparación de carne de pescado, mariscos, moluscos u otros invertebrados acuaticos	68
Azucar y productos de confiteria	21
Cacao y preparaciones de cacao	30.739
Preparación de cereales, harina, almidón o leche; productos de pastelería	1463
Preparación de vegetales, frutas, nueces o otras partes de plantas	804
Preparación de comestibles miscelaneos	1984.913
Bebidas espiritistas y vinagre	2407.561
Residuos y desperdicios de la industria alimenticia, forraje de animal preparado	176
Tababo y fabricación de sustitutos del tabaco	990.3

Fuente: Trade Map (datos preliminares). Elaborado por la Dirección de Inteligencia Competitiva de Competitividad.

Tabla 4. Principales productos de importación desde Mesoamérica hacia República Dominicana 2018 (Valor en miles de USD)

Productos	Importaciones
Animales vivos	92
Carne y despojos	250
Pescados y crustaceos, moluscos y otros invertebrados acuaticos	1488
Productos lácteos; aves, huevos, miel y otros productos de origen animal	18.622
Productos de origen animal	11
Arboles vivos y otras plantas; bulbos, raices, flores cortadas y follaje ornamental	935.925
Vegetales comestibles, raices y tuberculos	1605
Frutas comestibles y nueces, piel de citricos o melones	917
Café, té, mate y especias	2381.932
Cereales	48
Productos de molinería, malta, almidones, inulina; gluten de trigo	548.059
Semillas y frutos oleaginosos; granos miscelaneos; semillas y frutos industriales o medicinales	1011
Laca, gomas, resinas y otras verduras y extractos	473
Materiales de trenzados de verdura, productos vegetales	0
Grasa y aceites animales o vegetales y sus productos de escisión	421.278
preparación de carne de pescado, mariscos, moluscos u otros invertebrados acuaticos	685.447
Azucar y productos de confiteria	219.914
Cacao y preparaciones de cacao	955.152
Preparación de cereales, harina, almidón o leche; productos de pastelería	73.819
Preparación de vegetales, frutas, nueces o otras partes de plantas	1196.044
Preparación de comestibles miscelaneos	1439.501
Bebidas espiritistas y vinagre	502.72
Residuos y desperdicios de la industria alimenticia, forraje de animal preparado	1990.51
Tababo y fabricación de sustitutos del tabaco	443.834

Fuente: Trade Map (datos preliminares). Elaborado por la Dirección de Inteligencia Competitiva de Competitividad.