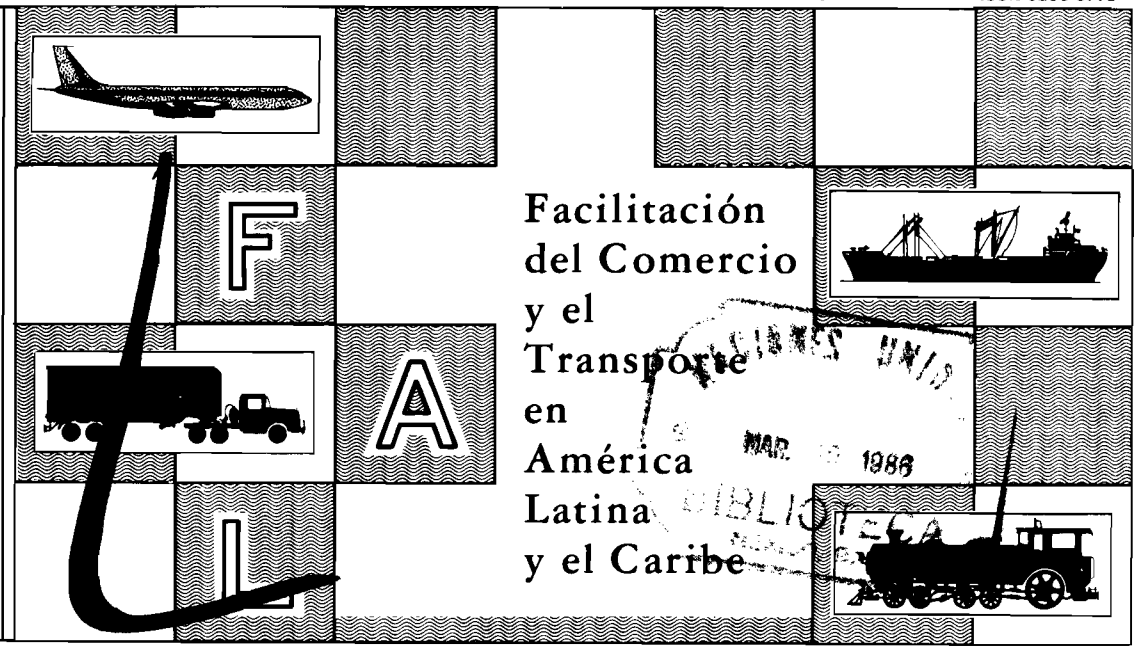
ISSN 0256-9779

NACIONES UNIDAS

CEPAL

Año X — Nº 60
Noviembre-diciembre de 1985

BOLETIN PREPARADO POR LA SECRETARIA DE LA COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL)



Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe

MAR 1986

SELA ADOPTA ESTRATEGIA REGIONAL DE TRANSPORTE MARITIMO

En su XI reunión, celebrada en Caracas, Venezuela, el 9 y 10 de diciembre de 1985 con motivo de cumplirse el décimo aniversario del Sistema Económico para América Latina, el Consejo Latinoamericano aprobó, entre otras, la Resolución 228 que adopta la Estrategia Latinoamericana de Transporte Marítimo y establece la Comisión Latinoamericana de Transporte Marítimo (COLTRAM), abierta a la participación de todos los Estados miembros del SELA, como un foro técnico permanente que se ocupe del examen integral y periódico de los problemas que afectan al transporte por agua y actividades conexas en América Latina y el Caribe.

La trascendental decisión se basa en "la urgente necesidad de adoptar medidas que contribuyan a alcanzar una mayor seguridad económica regional; la importante repercusión del transporte marítimo en el comercio exterior de América Latina y el Caribe y, en general, en su desarrollo económico y social; la complejidad y diversidad de aspectos comprendidos en la problemática del transporte marítimo, cuyo tratamiento adecuado requiere por parte de los países latinoamericanos de una estrategia en el campo mencionado, que apoye la realización de las políticas nacionales y regionales de transporte de los Estados Miembros del SELA; la necesidad de contar con un foro intergubernamental de alcance regional para llevar a cabo un examen integral y permanente de los problemas que afectan al transporte marítimo en América Latina, así como identificar y recomendar las soluciones más adecuadas que se adapten a la infraestructura y a las características de los productos de exportación e importación de la región, y la urgente necesidad de coordinar las actividades en materia de transporte marítimo que se llevan a cabo en la región, así como de identificar y proponer fórmulas idóneas, mediante la concertación y cooperación latinoamericanas, para hacer frente a los problemas que afectan el transporte marítimo y actividades conexas en América Latina y el Caribe".

La Resolución 228 aprueba los lineamientos fundamentales contenidos en el Programa de Acción que consta en el anexo, el que recoge *in extenso* las proposiciones formuladas por el Grupo de expertos en transporte marítimo que se reunió en Caracas del 17 al 21 de junio de 1985 y sobre las cuales se informó detalladamente en el *Boletín FAL* Nº 57, de mayo-junio de 1985. A la vez, instruye a la Secretaría Permanente del SELA para que en un plazo no mayor de 90 días convoque a los Estados Miembros a la reunión de constitución de la COLTRAM y le encarga que ejerza las funciones de secretaría *pro-tempore* hasta el momento de la primera reunión de la COLTRAM.

MESA REDONDA SOBRE POLITICAS DE TRANSPORTE EN AMERICA LATINA

La Primera Mesa Redonda sobre políticas de transporte en América Latina, organizada por el Instituto de Desarrollo Económico, el Banco Mundial y la CEPAL, se efectuó en la sede de la CEPAL entre el 9 y el 13 de diciembre de 1985. Estuvieron representados la República Argentina, Brasil, Chile, Colombia y Perú. Participaron en la inauguración el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, General Enrique Escobar Rodríguez, el Secretario Ejecutivo de la CEPAL, Norberto González, y el Director Adjunto del Departamento de Proyectos para América Latina y el Caribe del Banco Mundial, James Jennings. La clausura del seminario estuvo a cargo del Ministro de Obras Públicas de Chile, General Bruno Siebert. Entre los participantes figuraron el Subsecretario de Planeamiento de Transportes del Ministerio de Servicios y Obras Públicas de Argentina, el Secretario General del Ministerio de Transportes del Brasil, la Viceministra de Obras Públicas y Transportes de Colombia, el Subdirector de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y el Director de la Oficina de Planificación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile y el Viceministro de Transportes del Perú.

La reunión consideró exhaustivamente el siguiente temario: Los transportes en las economías latinoamericanas; Reglamentación o liberalización del transporte?; Política de precios en el sector transporte y cobros a los usuarios de las infraestructuras de transportes; La eficiencia económica de las carreteras con peaje, y Los subsidios en los transportes: estrategias y marco de referencia gobierno-empresa pública.

Se destacó la importancia del transporte como empleador de mano de obra, nervio motor del comercio y del desarrollo económico y social y a la vez, la carga financiera que significa para el Estado el mantenimiento del servicio. Además, se puso de relieve que la reducción en el costo del transporte internacional influye en el comercio exterior, ya que dicho costo juega un papel equivalente a un arancel o a un impuesto. Hasta ahora, el énfasis ha recaído en la infraestructura del transporte y se ha dejado de lado el importante rol que le cabe a las políticas de transporte, las que deben coordinarse con la acción de los ministerios de Hacienda y de Economía. Existe consenso en el sentido de que el Estado no puede dejar de cumplir su papel de supervisión para alcanzar los

objetivos de eficiencia y de defensa de los usuarios y de la comunidad, así como para avanzar respecto de la consecución de los objetivos nacionales.

Hubo acuerdo en considerar que un sistema eficiente de precios en el sector transporte debe contemplar como objetivo que se cubran los costos marginales de los servicios, de manera de orientar a los productores en la asignación de los recursos.

Se señalaron las ventajas y desventajas de las carreteras de peaje, indicándose diversos ejemplos a nivel mundial sobre los sistemas de peajes estatales y las carreteras construidas y explotadas por el sector privado.

En relación con la organización y gestión de los puertos, se plantearon los siguientes temas básicos: a) el papel que deben jugar los sectores público y privado en la propiedad de los medios y en la prestación de servicios, y el grado de autonomía que debe darse a los puertos en relación con las regiones que sirven; b) los aspectos laborales; c) la tarificación de los servicios y el financiamiento de las obras portuarias; d) la adaptación de los puertos a las nuevas tecnologías marítimas; e) la coordinación de las tareas en puerto con otros organismos que intervienen en el comercio exterior, y f) los sistemas de información gerencial, con especial énfasis en la supervisión y control de las operaciones y de los resultados económicos.

Se analizó el problema de gestión del ferrocarril y se describió el concepto de contrato-programa como una herramienta muy útil para ayudar a la gestión y para contribuir a clarificar los objetivos del gobierno, particularmente cuando existen subsidios importantes, ya que permite definir en forma clara los derechos y obligaciones recíprocos de la empresa ferroviaria y del gobierno por un período usualmente de tres o cuatro años.

INTEGRACION Y DESARROLLO REGIONAL EN LA PATAGONIA ARGENTINO-CHILENA

En la ciudad de Punta Arenas, Chile, se celebró entre el 26 y 29 de noviembre de 1985 el Seminario sobre integración y desarrollo regional en la Patagonia argentino-chilena, organizado por la CEPAL con la participación de las universidades argentinas de Mar del Plata; del Comahue, Neuquén; de San Juan Bosco de la Patagonia, Comodoro Rivadavia y del Sur (Instituto Universitario de Río Gallegos) y de las universidades chilenas del Norte, Arica; Austral, Valdivia y de Magallanes, Punta Arenas, así como de la Corporación Austral de Desarrollo Regional, COAUSTRAL, de Coyhaique. Concurrieron también altas autoridades argentinas y chilenas de la región y representandes del BID, del INTAL y del PNUD, así como personeros de los sectores público y privado de ambos países, que sumaron en total más de 80 participantes.

El objetivo de la reunión era proporcionar un foro para el análisis de los aspectos que puedan favorecer una mayor interrelación económica y social de las zonas patagónicas de Argentina y Chile. Se discutieron los siguientes temas: 1) la integración como factor del desarrollo regional; 2) evaluación y aprovechamiento integrado de las potencialidades ambientales y sociales; 3) integración de la infraestructura y los servicios de transporte, y 4) requerimientos institucionales.

En las conclusiones se destacó que "el Tratado de Paz y Amistad entre Argentina y Chile ofrece la oportunidad de encarar en forma pragmática los esfuerzos de integración en las regiones patagónicas de Argentina y Chile, unidas por múltiples lazos históricos, culturales, sociales y económicos".

Entre las numerosas recomendaciones surgidas de la reunión merecen citarse las siguientes:

- Solicitar a los Gobiernos de Argentina y Chile que en la revitalización de su comercio recíproco consideren conjuntamente los indispensables avances del proceso de industrialización, como única forma de lograr un crecimiento perdurable;
- Apoyar la prospección, promoción y participación conjunta de Argentina y Chile en los mercados para los productos de la región patagónica, tomando en cuenta la posibilidad de aprovechar las facilidades para la salida de la producción de ambos países indistintamente hacia el Océano Atlántico o Pacífico;
- Crear las condiciones para la constitución de empresas conjuntas, públicas o privadas, para encarar en forma unida las etapas de producción y comercialización, logrando así un mayor poder de negociación;
- Estrechar la cooperación entre los organismos pertinentes de cada país para alcanzar una programación conjunta de la construcción, mejoramiento y habilitación de la infraestructura de transporte de uso mutuo;
- Promover un mayor uso de la infraestructura existente, para lo cual se requiere la armonización y simplificación de los procedimientos de cruce de frontera, táansito aduanero, controles sanitarios, migraciones, autorización de empresas de transporte, etc.;
- Promover el otorgamiento de facilidades recíprocas para el uso de la infraestructura vial y portuaria;
- Establecer los mecanismos apropiados que permitan la concertación entre Argentina y Chile de políticas y acciones específicas para apoyar la integración de la región patagónica.

Como corolario del Seminario, las universidades argentinas y chilenas participantes firmaron una declaración de intenciones, en la cual convienen, entre otros puntos, en que es necesario iniciar los pasos tendientes a materializar la cooperación deseada y es indispensable que la comunidad internacional constituya un Fondo Especial, adscrito al organismo del Sistema de Naciones Unidas para el Desarrollo o al Sistema Interamericano de Cooperación, que disponga el financiamiento adecuado para apoyar la cooperación entre universidades.

Al respecto, se acordó realizar el Primer Encuentro Argentino-Chileno de Cooperación Interuniversitaria en abril de 1986, cuya sede será la Universidad Nacional de la Patagonia "San Juan Bosco", en Comodoro Rivadavia, República Argentina; invitar a otras universidades argentinas y chilenas a participar en dicho encuentro, como igualmente a los organismos internacionales pertinentes; expresar su satisfacción por el apoyo de CEPAL que ha hecho posible este encuentro, y agradecer a la Universidad de Magallanes por su generosa y cordial hospitalidad.

VI REUNION DE DIRECTORES DE ADUANA DE AMERICA LATINA, ESPAÑA Y PORTUGAL

La Sexta Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal y primera del Convenio Multilateral sobre Cooperación y Asistencia Mutua entre las Direcciones Nacionales de Aduanas se llevó a cabo en Ciudad de México durante los días 4 a 6 de diciembre de 1985. Participaron representantes de 14 países miembros y observadores de Estados Unidos, ALADI, el Consejo de Cooperación Aduanera, CEPAL, SIECA y la Asociación Americana de Profesionales Aduaneros (ASAPRA). Colaboraron en la relatoría de la reunión funcionarios de ALADI y de ASAPRA.

Se aprobó el informe anual de la Secretaría del Convenio Multilateral y se adoptaron importantes acuerdos en materia de Facilitación del comercio y del transporte internacional, Sistema armonizado y nomenclatura arancelaria, Sistema latinoamericano de capacitación e Investigación aduanera, Prevención, investigación y represión de delitos aduaneros y Mecanismos de lucha contra el fraude.

Se acordó que la VII Reunión se realizará en la República de Cuba y se eligió a Brasil y España, indistintamente, como sedes alternativas de dicha reunión.

IV REUNION DE DIRECTORES DE ADUANA DE LA ALADI

Durante los días 2 y 3 de diciembre de 1985 se realizó en Ciudad de México la cuarta reunión de directores nacionales de aduanas de la ALADI, en la cual participaron Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, México, Paraguay y Venezuela y observadores de la CEPAL, la OEA, SIECA, el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) y la Asociación Americana de Profesionales Aduaneros (ASAPRA), y coordinaron las tareas funcionarios internacionales de la ALADI.

Se adoptaron diversos acuerdos sobre nomenclatura y sistema armonizado, valoración aduanera y forma de expresión de los gravámenes, glosario de términos aduaneros de la ALADI, regímenes aduaneros especiales, armonización de legislaciones aduaneras y facilitación del comercio y del transporte.

Cabe destacar las recomendaciones acerca de la eliminación de las trabas burocráticas en el intercambio comercial y en el transporte entre los Países Miembros, de crear conciencia en los distintos sectores públicos y privados acerca de las ventajas de la facilitación como factor dinamizador del comercio y el transporte y empeñar la ALADI sus máximos esfuerzos para alcanzar los propósitos anteriores, desarrollando acciones de corto, mediano y largo plazo y creando la infraestructura de apoyo apropiada para favorecer la adopción de los compromisos que sean necesarios. Entre las acciones de corto plazo, merecen señalarse: la adopción de un compromiso de los Países Miembros para promover la facilitación del comercio y el transporte en sus respectivos territorios a través de organismos ya existentes o que se creen al efecto, como los comités nacionales de facilitación; la concertación de un acuerdo para desarrollar una acción programada y permanente encaminada a la normalización de los documentos utilizados en las operaciones de comercio y transporte y a simplificar los trámites atinentes; la suscripción de acuerdos para la aplicación del Convenio TIR en el tránsito aduanero de mercaderías y sobre armonización de los controles de mercancías en las fronteras; la facilitación del uso e intercambio de contenedores; la simplificación de las formalidades exigibles a la salida y entrada de las naves en puerto y la aceleración de los estudios conjuntos ALADI/CEPAL sobre terminales interiores de carga, regimen uniforme de responsabilidad civil de los transportistas y contrato de transporte terrestre.

LA BRECHA ENTRE PRODUCCION Y SERVICIOS DE TRANSPORTE

Desde el punto de vista del transporte, las modernas transacciones comerciales presentan una brecha entre los productores y los transportistas. La producción y el transporte son consideradas como actividades individuales y llevadas a cabo por especialistas en cada sector. Consciente de la posible economía en costos y tiempo que produciría una reducción de esa brecha, el empresario de transporte terrestre Malcolm P. McLean dio en 1955 un paso revolucionario al crear una unidad de carga —el contenedor— que podía ser transportada indistintamente por buques, camiones y trenes. El nombre dado a la empresa naviera creada por el señor McLean —*Sea-Land*— muestra la intención de acortar esa brecha.

American President Lines (APL) ha retomado esa iniciativa original y disminuido un poco más la abertura entre producción y transporte al establecer un sistema cerrado en la cadena de distribución de carga —puertos, naves, aduanas y servicios de transporte terrestre— entre Asia y Estados Unidos. Estas actividades han significado un ahorro de 40% en el costo de la cadena completa de distribución y de 25% en el transporte marítimo y una economía de tres días en la entrega de embarques intermodales a la costa oriental de Estados Unidos con respecto a la ruta marítima.

Puede decirse que los servicios de buques de línea han completado el círculo: Sea-Land "le levantó la carga" a las carreteras y APL se las devuelve a través de su sistema integrado de distribución.

Se han hecho otros esfuerzos para reducir la división entre producción y servicios. El campo de la logística trata de unir a transportistas, puertos, aduanas y productores a fin de proporcionar a estos últimos entregas a tiempo, disminuyendo así sus inversiones en inventarios de mercancías. Por ejemplo, la firma europea de automóviles Volvo invirtió ocho millones de dólares en un terminal de *Ro-Ro* en Irán, para poder disponer de cien millones de dólares en vehículos y repuestos que permanecían inmovilizados. Hay una profunda reorientación de los servicios de transporte, según la cual la calidad de los servicios, medida en términos de frecuencia y tiempo de entrega, puede llegar a ser tan importante como los costos de fletes.

Si se reconocen los beneficios para las empresas de transporte y para los usuarios por igual, cabría preguntarse si las líneas navieras latinoamericanas están pensando en participar más ágilmente en el proceso productivo de la región a través de actividades logísticas.

XXII ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE ALAMAR

La XXII Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores tuvo lugar en Buenos Aires, República Argentina, entre los días 26 y 29 de noviembre de 1985, con asistencia de representantes de las empresas navieras asociadas de los once países miembros de la ALADI. A la sesión inaugural asistieron el Ministro de Obras y Servicios Públicos, el Subsecretario de Transporte y el Subsecretario de Transporte Fluvial y Marítimo de la Nación Argentina.

Como es usual en estas reuniones anuales, diversos expertos internacionales analizaron temas de interés general sobre la problemática naviera, acerca de los cuales se informó en el *Boletín FAL* Nº 59, de septiembre-octubre de 1985.

Entre los temas tratados y las resoluciones adoptadas cabe destacar los que se refieren a las siguientes materias:

- Sistema de protección e indemnización, por la cual se recomienda a los gobiernos de los países de la ALADI que produzcan la legislación especializada que permita a los armadores nacionales asociarse libre y directamente a los sistemas de P & I y que ordenen a las autoridades correspondientes que exijan a todas las naves mercantes que recalen en sus puertos que estén afiliadas a sistemas vigentes de protección e indemnización;
- Desarrollo de una política común de transporte marítimo en la Comunidad Económica Europea y su repercusión en el plano marítimo internacional, que recomienda a los armadores latinoamericanos soliciten a sus gobiernos la adopción de medidas necesarias a nivel de integración latinoamericana para hacer frente a dicha política;
- Modernización de las organizaciones portuarias de América Latina, que resuelve promover un sistema portuario que considere la participación del sector privado en la construcción y operación de nuevos terminales marítimos, así como administraciones públicas locales y autónomas, con participación de representantes navieros y de dueños de la carga, para los principales puertos públicos de nuestros países; facilitar la existencia de empresas privadas de estibaje y otras que aseguren flexibilidad, rapidez, seguridad y economía en las operaciones portuarias, y sugerir a las autoridades pertinentes de los países de la ALADI la conveniencia de concentrar los recursos en el desarrollo de puertos debidamente seleccionados por su importancia estratégica y operativa, a fin de hacerlos compatibles con las necesidades de los buques y de los flujos de carga, y
- Uniformidad de la legislación marítima de los países de ALADI, por la cual se recomienda a los Gobiernos pertinentes que hagan los máximos esfuerzos para lograr, antes del 12 de octubre de 1992 —fecha en que se cumplen los 500 años del descubrimiento de América— que se acuerden las bases comunes de una legislación comercial marítima y de una política naviera uniforme para los países latinoamericanos, adecuadamente coordinada con las tendencias de las leyes marítimas extrarregionales.

OPORTUNIDAD DE EDUCACION MARITIMA POR CORRESPONDENCIA

The Norwegian Shipping Academy ha informado a la CEPAL acerca de sus cursos de educación marítima a distancia, destinados a personal de las empresas navieras, autoridades portuarias, astilleros, corretajes de fletes, agencias transitarias (*forwarders*), compañías de seguros marítimos e instituciones financieras. La estructura de los cursos comprende: a) Certificado en estudios marítimos; b) Certificado en estudios marítimos avanzados, y c) Certificado en estudios portuarios.

La Academia es una fundación educacional independiente, basada en Oslo, que cuenta con su propio consejo de administración, compuesto por representantes de empresas navieras, instituciones marítimas y la propia administración.

El costo de la matrícula es de 290 dólares para el certificado de estudios marítimos y de 315 dólares para el de estudios marítimos avanzados y de 155 dólares para el certificado de estudios portuarios e incluye libros, material de instrucción y correcciones, en los casos individuales, existiendo precios especiales para grupos de un mínimo de cinco personas por empresa u organismo.

Además, la Academia ofrece un curso sobre Legislación Marítima Internacional y Seguros Marítimos, que se realizará en Oslo, del 7 de abril al 23 de mayo de 1986.

Para mayores antecedentes, se ruega dirigirse a: The Norwegian Shipping Academy, Raadhusgt 25, P.O. Box 1440 VIKA, 0115 Oslo 1, Noruega.

PUBLICACIONES DE INTERES

- Se han publicado recientemente los siguientes textos: *Seaborne Trade Forecasts 1984/1985 — A Synoptical Review*, por B. Volk, 1985, 37 páginas, y *Port Management Textbooks — Containerization*, 1985, 410 páginas. Su precio es de 20 y 52 marcos alemanes, respectivamente, más franqueo, y los pedidos deben hacerse a: *Institute of Shipping Economics and Logistics Bremen*, Börsenhof A, Am Dom 5a, D-2800 Bremen 1, República Federal de Alemania.
- Cargo Systems anuncia la publicación de las actas y resoluciones de la V Conferencia Tecnológica del Contenedor, celebrada en Londres en diciembre de 1984, en un volumen de 160 páginas, y de las exposiciones y acuerdos de la Conferencia sobre Seguridad del Contenedor, realizada en Suecia en la primavera de 1985, en un libro de 363 páginas, formato A5. Los precios son de 70.00 libras esterlinas por *Container Technology Volume* y de 45.00 libras esterlinas por *Safe Cargo Proceedings* y las órdenes deben colocarse a: *Book Sales Division, CS Publications Ltd.*, McMillan House, 54 Cheam Common Road, Worcester Park, Surrey KT4 8RJ, Inglaterra.
- Se encuentra a la venta, al precio de 60.00 libras esterlinas, la edición de 1985 del *Lloyd's Maritime Directory*, que contiene detalles de más de 5 000 empresarios navieros, sobre 32 000 buques y 750 autoridades portuarias del mundo, además de información sobre servicios marítimos, astilleros de construcción y reparación y organizaciones marítimas. Puede solicitarse a: *Book Sales Department, Lloyd's of London Press Limited*, Sheepen Place, Colchester, Essex CO3 3 LP, Inglaterra.
- The Economist Intelligence Unit está ofreciendo una subscripción anual de su publicación bimestral *Energy Shipping* al precio de 245.00 libras esterlinas, por vía aérea. Los interesados tendrán que contactar a: *The Economist Publications Ltd.*, 40 Duke Street, London W1M 5DG, Inglaterra.

NOTICIARIO DE FACILITACION

- Las Primeras jornadas académico-empresariales de integración argentino-chilena, organizadas por la Universidad Católica de Valparáiso, bajo los auspicios de la CEPAL, sobre las cuales se informó en el *Boletín FAL* Nº 59, de septiembre-octubre de 1985, que se realizarían en Valparaíso entre el 20 y 24 de enero de 1986, han sido postergadas para los días 19 al 22 de marzo de 1986. La reunión es convocada en conjunto por la Universidad Católica de Valparaíso y el Instituto de Economía y Organización de Mendoza, Argentina (INSTECO) y cuenta con el patrocinio de las Universidades Nacional y Católica de Cuyo y del H. Consejo de Rectores de las Universidades Chilenas.
- Una información de *The Journal of Commerce*, Nueva York, 4 de diciembre de 1985, da cuenta del éxito alcanzado por el reciente embarque experimental de acero por tren desde el terminal brasileño de Cosipa en Cubatao, Estado de Sao Paulo, a Buenos Aires, que abre las puertas de una nueva alternativa a las opciones de las vías marítimas y carretera de que se disponía hasta ahora. La distancia de 2 864 kilómetros fue cubierta en once días pero se espera que el tiempo de tránsito se disminuya a ocho días una vez que se solucionen algunos problemas institucionales en la frontera.

NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe
División de Transporte y Comunicaciones
Télex: 340295 (Transradio), 441054 (ITT), 240077 (Télex Chile)
Edificio Naciones Unidas
Avenida Dag Hammarskjold
Casilla 179-D
Santiago de Chile

01485:EAL MXV

BIBLIOTECA
CEPAL - COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE
APARTADO POSTAL 6-710
06600 MEXICO, DF
MEXICO

IMPRESOS
VIA AEREA

Impreso en Naciones Unidas — Santiago de Chile