

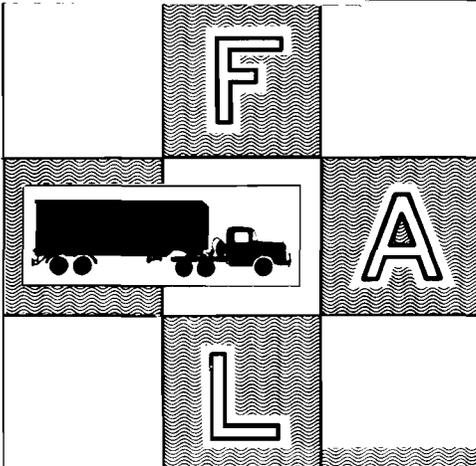
UNITED NATIONS LIBRARY - GENEVA
 02 OCT 91 SCN: 7386-1
 A 196 cop.2 Stacks
 Facilitación del comercio y el tran...



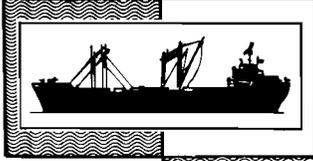
CEPAL

Año XV - N° 90
Septiembre-octubre de 1991

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



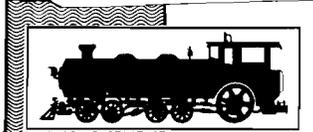
**Facilitación
del Comercio
y el
Transporte
en
América
Latina
y el Caribe**



United Nations Library Geneva



0 112 849



EL CONTENEDOR: HERRAMIENTA IMPRESCINDIBLE PARA EL TRANSPORTE MODERNO

Un estudio que está elaborando la CEPAL sobre contenedores revela que, al cumplir más de 30 años de su existencia en el comercio internacional, este importante elemento se ha convertido en un instrumento imprescindible para el transporte moderno. Tanto es así que comienza a aumentar cada vez más el número tanto de empresas navieras como de importadores que sólo aceptan mercancías puestas en contenedores, aun cuando se trate del transporte de productos básicos.

Los países de América Latina y el Caribe tienen la necesidad imperiosa de insertarse con mayor vigor en la economía mundial, buscando incrementar sus exportaciones, en especial las no tradicionales. En este contexto, el estudio examina el acceso que tienen los exportadores latinoamericanos a los contenedores, y si ello incide en su posición competitiva frente a exportadores de otras regiones.

Parque mundial de contenedores: seis millones de TEU

La eficiencia y la rapidez con que se moviliza la carga, así como la protección de la misma, explican por qué el contenedor se ha transformado en poco tiempo en un instrumento indispensable para el transporte moderno, con cerca de seis millones de TEU (*TEU Twenty foot Equivalent Units* que es una medida basada en el tamaño de los contenedores de carga ISO Serie I, es el indicador normal de capacidad de

contenedores para fines de transporte y productividad de puertos; un contenedor de 20 pies = 1 TEU; un contenedor de 40 pies = 2 TEU o 1 FEU Forty foot Equivalent Units) en todo el mundo, conforme anotó la publicación especializada *Cargoware International 1990 World Container Census*.

Las mercancías puestas en contenedores están mejor protegidas de daños y saqueos. Con la carga contenedorizada los rendimientos para cargue y descargue se dan muchas veces con factores de diez a uno sobre la carga suelta, lo que redundará en costos de manipulación menores. Por ejemplo, antes de la introducción del contenedor en la costa occidental de los Estados Unidos, se utilizaba una hora-hombre para mover una tonelada de carga, mientras que en 1987 se empleaba una hora-hombre para mover 9.9 toneladas de carga. Los aumentos en la productividad portuaria significaron para los puertos de Nueva York-Nueva Jersey y de Houston notables reducciones en los costos de manipulación —apenas tres meses después de la introducción del contenedor— de 5.83 a 0.15 dólares por tonelada.

Desde el punto de vista del número de contenedores pertenecientes a diferentes regiones geográficas, América Latina y el Caribe ocupan el quinto lugar, con 143 870 unidades. En el primer lugar están Canadá y los Estados Unidos de América con 2 050 235 unidades, seguido de Europa Occidental con 1 818 951, el norte de Asia con 1 053 057, y Europa Oriental con 413 414. Cabe notar que en América Latina, aun cuando la infraestructura física, la legislación y los procedimientos aduaneros no son todavía

adecuados para una eficiente utilización de los contenedores, no se puede desconocer la importancia del nivel de contenedorización que ya ha alcanzado la región.

El primer país latinoamericano que aparece en la lista de propietarios es la Argentina, donde los armadores son dueños de 23 711 TEU y otros de 1 052 TEU, para un total de 24 763 TEU. El segundo país es México, con 16 677 TEU propiedad de los armadores, seguido del Brasil con 15 690 TEU de los armadores y 214 TEU de otros propietarios, sumando 15 904 TEU. Luego siguen, en el mismo orden, Cuba con 11 328 TEU, Puerto Rico con 11 328 TEU y Uruguay con 6 764 TEU.

El flujo de contenedores en el mundo y en América Latina

El flujo de contenedores condiciona los diversos servicios de transporte, la oferta, tarifas y otros. De acuerdo al desarrollo del comercio exterior, los servicios de transporte marítimo, principalmente, pueden reflejar el déficit o el superávit de contenedores en un área.

Se estima que el flujo de contenedores en el mundo podrá duplicarse, de un total de 82.4 millones de TEU en 1990, a 167.8 millones en el 2005, según proyecciones de una firma de consultores de Gran Bretaña, comentadas en el *Journal of Commerce*. Además, se prevé que un 40% de ese aumento se dará en los próximos cinco años hasta alcanzar un total

de contenedores movilizados por los puertos de 115.1 millones de TEU. En el peor de los casos, hasta 1995 habrá un crecimiento de 26%, alcanzando 103.8 millones de TEU. Es de concluir que, de alguna manera, América Latina estará incluida en este aumento del tráfico de contenedores. Respecto al comercio en contenedores entre los Estados Unidos, Sudamérica y Centroamérica, entre 1991 y 1992 se prevé un aumento de 19% de las exportaciones estadounidenses a Latinoamérica contra 14% de las importaciones estadounidenses desde América Latina, según señala un pronóstico que dió a conocer el diario citado.

Por otra parte, una autoridad en la materia afirmó recientemente que el potencial para el crecimiento del tráfico de carga en contenedores de América Latina es enorme, ya que 70% de la carga que se mueve en la región es contenedorizable. Nótese que esta cifra es similar a la de los países industrializados.

La oferta de servicios marítimos en América Latina y el Caribe

En la actualidad, se prestan servicios marítimos en 35 diferentes rutas desde y hacia América Latina y el Caribe. Esos servicios tienen capacidad para transportar contenedores, lo que demuestra que existe oferta para esta modalidad. Muchas cargas originadas en Latinoamérica pueden llegar a destinos donde no hay servicios regulares a través de trasbordos, con facilidades de conexión con otras partes del mundo, lo que se hace cada día más fácil debido al transporte en contenedores.

La creciente demanda por carga colocada en contenedores ha requerido de los exportadores adaptar sus sistemas de empaque de los productos de exportación a las exigencias de los compradores en los mercados internacionales. Ello ha sido consecuencia de los cambios que se han producido en los equipos de transporte marítimo que sirven esos tráficos, pasando de los buques netamente convencionales a los totalmente contenedorizados. En ese sentido, el apoyo que reciba el exportador para mantener sus mercados ante esos cambios tecnológicos, posiblemente vendrá de las empresas navieras, los agentes y los transitarios.

El necesario equilibrio entre contenedores llenos y vacíos

En muchas de las rutas estudiadas en América Latina hay un exceso de contenedores vacíos, lo que puede ser consecuencia de factores tales como la

incompatibilidad de unidades entre la carga de exportación e importación, o bien del reposicionamiento de unidades vacías, por efecto de los servicios marítimos o porque hubo un exceso de unidades despachadas en una dirección. Esa situación puede ser permanente o simplemente un problema circunstancial.

Los mayores desbalances en los flujos de contenedores en América Latina se deben a las exportaciones. En efecto, en 1989, a Puerto Limón/Moín, Costa Rica, ingresaron 25 606 contenedores vacíos, con el objeto de completar el déficit de contenedores para las exportaciones. Lo mismo sucedió en el puerto de Santos, Brasil, donde ingresaron 135 991 unidades vacías a fin de que fueran utilizadas en las exportaciones, como consecuencia del aumento de los envíos al exterior de café en contenedores.

En lo que a tarifas por carga contenedorizada se refiere, siempre se ha dicho que aquéllas que se aplican en las rutas norte/sur son excepcionalmente elevadas en comparación con las de las rutas Atlántico Norte-Pacífico/Asia. Esto se debe a que hay una gran oferta de transporte y fuerte competencia en estas últimas, donde no sólo existen conferencias sino también líneas navieras independientes con servicios alrededor del mundo.

Asimismo, el número de buques y espacios disponibles en estas rutas sigue creciendo. Para evitar los problemas financieros y el exceso de capacidad en los tráficos este/oeste, es posible que las líneas navieras y los operadores independientes busquen una forma de ampararse a través de los tráficos norte/sur. Tal situación impulsaría una vigorosa competencia en la oferta de servicios marítimos desde y hacia América Latina y el Caribe, lo que produciría una reducción de los actuales niveles de fletes. Al igual, las reformas a las leyes de reserva de carga, que actualmente se están llevando a cabo en diversos países de América Latina, sin duda darán cabida a nuevas ofertas de servicios en esta área, lo que sería beneficioso al usuario del transporte marítimo.

Nuevos conceptos en el transporte marítimo

Uno de los nuevos conceptos que hoy surge con fuerza en el transporte marítimo consiste en privilegiar el transporte de la carga por sobre el llenado de un buque en particular. Esto es, interesa que la carga sea embarcada en el primer buque disponible en una ruta dada, no importando a qué línea naviera le corresponda efectuar el transporte. Otro concepto nuevo es el de no mantener contenedores vacíos, que sólo generan mayores costos; el objetivo es ahora tener una alta rotación de contenedores con carga.

La incorporación de estos nuevos conceptos puede ser una solución al cuello de botella que se ha presentado durante tantos años en el flujo y rotación de contenedores.

¿Compra o arrendamiento de contenedores?

Las empresas navieras se han enfrentado a la decisión de comprar o alquilar contenedores. Dado el precio internacional por unidad y el desbalance de algunos tráficos, la estrategia más frecuente ha sido dividir la operación entre propios y alquilados. Una de las principales razones para preferir los contenedores alquilados es que en los contratos de alquiler se incluyen seguros, reparaciones, seguimiento y reposicionamiento del contenedor.

Las empresas arrendadoras condicionan el alquiler de unidades, dependiendo de la oferta y la demanda de contenedores para carga o descarga, y los días de uso. Otro aspecto importante a considerar es la tarifa diaria (*per diem*), la cual comienza a generarse cuando el cargador retira el contenedor vacío y termina cuando lo retorna al lugar convenido para su reentrega. Para un usuario de contenedores propiedad de empresas navieras, el alquiler es una suma fija y no se tienen en cuenta los días de viaje. En los tráficos contenedorizados, las conferencias marítimas establecen el monto y las otras condiciones (*container rules*). Al usuario de contenedores suministrados por una empresa naviera, que pueden ser propios o alquilados, se le da un período para su reentrega del contenedor. Una vez transcurrido ese período y si el contenedor no es entregado, comienza a aplicarse una sobretasa por demora, que usualmente es el doble del alquiler normal.

En algunos casos, las empresas de alquiler de contenedores, como consecuencia de excedentes de unidades en los puertos, establecen bonificaciones, que incluyen días libres para sacar los contenedores de las áreas de exceso y poca movilidad. Además, si en el puerto de destino hay falta de contenedores, pueden no cobrar o aplicar una tarifa mínima al usuario. Esa es una manera de mantener el equilibrio de unidades por parte de las empresas de alquiler de contenedores.

Otra de las ventajas para las empresas navieras de alquilar en relación a comprar unidades, es que se mantiene el capital de la empresa, sin necesidad de un desembolso inicial por compra de unidades. Adicionalmente, se pueden mantener precios constantes cuando se acuerdan contratos de alquiler a largo plazo, y se pueden tener unidades nuevas, con los últimos avances tecnológicos y en buenas condiciones.

Sin embargo, desde la perspectiva de las empresas arrendadoras hay factores de preocupación. Uno de ellos es la falta de espacio para almacenar unidades vacías en los depósitos de contenedores. Esa escasez produce a su vez un aumento de los costos de almacenamiento.

Algunas recomendaciones

- Fomentar la rotación eficiente de los contenedores en la región, para lograr un suministro más regular de unidades, evitando de esa forma, los excesos o falta de contenedores.

- Eliminar las restricciones legales a la circulación de contenedores provenientes del exterior de un lugar a otro dentro de un mismo país. Asimismo, podría permitirse el uso de contenedores de propiedad extranjera para el transporte de bienes dentro de un país, con el fin de reducir los costos de reposicionar las unidades en los lugares en que se necesiten para las exportaciones. En este sentido, conviene promover también los cambios necesarios en las legislaciones de los países para el establecimiento de terminales interiores de carga internacional, llamados también puertos secos.

- Fomentar la eficiencia integral necesaria para el desarrollo del uso de contenedores en el manejo de la carga por vía férrea, fluvial y terrestre, así como en las estaciones de transferencia, como son los puertos y terminales interiores. Esta eficiencia depende en gran parte de los servicios que se prestan y las condiciones de entrega de la carga.
- Apoyar el fomento de los talleres de reparación de contenedores en América Latina (paso intermedio para desarrollar en el futuro una industria de producción de contenedores, como ya ha ocurrido en algunos países de la región).

SEMINARIO INTERNACIONAL SOBRE CONTENEDORIZACION Y TRANSPORTE MULTIMODAL

La Cámara Brasileña de Contenedores (CBC) y el Instituto Brasileño de Capacitación y Desarrollo (IBTD) copatrocinaron el Primer Seminario Internacional sobre ContenedORIZACION y Transporte Multimodal que coincidió con el VII Seminario sobre ContenedORIZACION y Navegación. Estas reuniones se celebraron en la ciudad de Porto Alegre, Brasil, del 30 de julio al 1º de agosto de 1991 con una gran participación de profesionales del ramo, arrendadores y reparadores de contenedores, operadores de terminales de contenedores y prestatarios de servicios portuarios, usuarios del transporte y asociaciones de exportadores, de Argentina,

Bolivia, Brasil, Chile y Uruguay, y representantes de organismos internacionales tales como la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carretera (ALATAC) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Se abordaron entre otros temas de actualidad el transporte y la integración regional, la reestructuración de los servicios portuarios, el transporte multimodal y el Mercado Común del Cono Sur (MERCOSUR), y el proyecto de desarrollo de la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Cabe observar que se ve con beneplácito iniciativas tales como la organización de este tipo de seminario para analizar los problemas que se relacionan con el uso de contenedores y la aplicación del transporte multimodal en la región. Debido a la trascendencia de estas materias y la complejidad que entrañan, es imprescindible multiplicar encuentros de esa naturaleza en otros foros en que participen todos los sectores interesados. A través del examen puntual de los diferentes obstáculos a ser superados, muchas de las decisiones que emanen de tales foros podrán contribuir a mejorar la inserción de la región en la economía mundial.

PROYECTO MUNDIAL PARA LA FACILITACION

El Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC), una de las cuatro estructuras orgánicas fundamentales en la creación de la Organización de las Naciones Unidas (junto con el Consejo de Seguridad, la Asamblea General y la Corte Internacional de Justicia de la Haya), aprobó en su última sesión, reunida en Ginebra, una resolución que llama a los Estados Miembros, a través de sus organismos de cooperación bilateral y a los organismos internacionales de

financiación, a contribuir al desarrollo de un proyecto interregional de cooperación en materia de facilitación del comercio, incluido el desarrollo de las Normas de las Naciones Unidas sobre el Intercambio Electrónico de Datos para Administración, Comercio y Transporte (EDIFACT).

Esta es la primera iniciativa patrocinada conjuntamente tanto por países industrializados como en desarrollo (entre ellos, México y Nicaragua) que llama a una

cooperación de ámbito mundial para superar los obstáculos formales y documentales al comercio y el transporte internacional.

La inclusión en esta iniciativa de las normas internacionales EDIFACT para el intercambio electrónico de datos (IED) no es una casualidad, ya que el IED puede llegar a ser la base de una revolución en las prácticas comerciales aún más importante de la que fue en su época la introducción del contenedor en el transporte.

IX REUNION DE MINISTROS RESPONSABLES DEL TRANSPORTE EN CENTROAMERICA

El 25 de mayo de 1991 se celebró en San Salvador, El Salvador, la Novena Reunión de Ministros Responsables del Transporte en Centroamérica (IX REMITRAN), convocada por la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA), con la participación de representantes de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá,

así como de diversos organismos e instituciones del ámbito nacional, regional e internacional vinculadas a las comunicaciones, obras públicas y transportes.

Las delegaciones ministeriales de los seis países (Panamá, a partir de esa fecha, se incorpora como miembro pleno de REMITRAN) aprobaron varias resoluciones

respecto al transporte subregional, algunas de las cuales se refieren a los siguientes puntos:

Aspectos institucionales: Promoción de los "Proyectos de infraestructura de transporte en Centroamérica en la década del '90" (PRODECA).

Facilitación del transporte: Aplicación del Sistema de Tránsito Aduanero y colaboración de los órganos competentes con los

transportistas en la emisión de la guía de tránsito internacional; realización de una reunión para evaluar el estado de avance del proyecto "Informatización de las aduanas y facilitación del comercio"; estudio y seguimiento de los Acuerdos de Libre Comercio con México respecto del transporte, encomendado a la Comisión Centroamericana para Facilitación del Transporte (COCAFATRA); ofrecimiento de la Federación Centroamericana de Transportistas en colaborar con las acciones resultantes de resoluciones emanadas de ese foro sobre facilitación.

Transporte por Carretera: Designación del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) como agente financiero del Programa de Carreteras para la

Integración de Centroamérica; organización de un grupo de trabajo regional para proponer un anteproyecto de acuerdo regional sobre límites máximos para el control de pesos y dimensiones de vehículos en las carreteras centroamericanas.

Transporte Ferroviario: Disposición de los Gobiernos a mantener y mejorar las condiciones básicas de sus sistemas ferroviarios, respaldando en ese sentido las acciones que desarrollen la Comisión Centroamericana de Ferrocarriles (COCAFER) y la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF).

Transporte Marítimo: Presentación del estado de avance respecto al estudio sobre la reestructuración de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo

(COCATRAM), y respaldo para que esta última lleve a cabo proyectos de alcance regional en materia de cooperación marítima regional.

Transporte Aéreo: Aprobación de propuestas para dar inicio a las actividades de la Comisión Centroamericana de Transporte Aéreo (COCATRAE).

Transporte Urbano: Aprobación de cambios al reglamento de la Comisión Centroamericana de Transporte Urbano (COCATU) y solicitud de cooperación de la CEPAL para la realización de un seminario sobre la situación del transporte urbano en Centroamérica, a efectuarse entre el 23 y el 25 de octubre de 1991, en la ciudad de Guatemala, Guatemala.

X CUMBRE DE PRESIDENTES CENTROAMERICANOS

Los Presidentes de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá, se reunieron en la ciudad de San Salvador, El Salvador, del 13 al 17 de julio de 1991, con el fin de analizar la situación prevaleciente en el área y definir un mecanismo institucional adecuado para

alcanzar definitivamente la Integración centroamericana en lo político, económico, social y cultural. En el ámbito del transporte, decidieron impulsar una urgente actividad para mejorar y ampliar los servicios de transporte existentes en Centroamérica y dar su pleno respaldo a las propuestas

presentadas por los Ministros Responsables del Transporte (IX REMITRAN), orientadas al incremento del intercambio comercial entre los países de la subregión y al de sus exportaciones extrarregionales.

COLOQUIO PORTUARIO EN LA JUNAC

La Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC) realizará entre el 16 y el 18 de octubre de 1991, en Lima, Perú, un "Coloquio Portuario", en cumplimiento de las Directrices Presidenciales del IV Consejo Presidencial Andino, La Paz, Bolivia, en noviembre de 1990. Los principales temas que se tratarán en el Coloquio son los siguientes:

1. Planificación estratégica portuaria;
2. Principios de la gestión moderna y organización portuaria;
3. Aspectos jurídicos y reglamentarios de las actividades portuarias

4. Desarrollo de la función comercial, promoción de la zona portuaria y del concepto del puerto como centro de servicios.

Este Coloquio está relacionado con la aprobación de la Decisión 288 "Libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la subregión" (Quincuagésimoquinto Período de Sesiones Ordinarias de la Comisión, 21-22 marzo de 1991, Lima, Perú), que elimina la reserva de carga para el transporte marítimo de la carga que se transporta entre los países del grupo

andino y con la modernización de los puertos y sus operaciones, con el fin de hacerlas eficientes, en apoyo a la competitividad de las exportaciones subregionales. En esta Reunión participarán organismos nacionales e internacionales relacionados con la actividad portuaria, así como especialistas de los principales puertos de Alemania, Chile, España, Estados Unidos de América, Francia, Inglaterra, Japón y México. La CEPAL estará representada por medio de un experto de su División de Transporte y Comunicaciones.

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 Hammarskjöld
Casilla 179-D
Santiago de Chile



IMPRESOS
VIA AEREA