

NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



RESTRINGIDO
E/CN.12/CCE/SC.2/101
6 de mayo de 1967

ORIGINAL: ESPAÑOL

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
COMITE DE COOPERACION ECONOMICA
DEL ISTMO CENTROAMERICANO
SUBCOMITE DE COORDINACION ESTADISTICA

Grupo de Trabajo sobre Estadísticas de Transporte
San José, Costa Rica, 7 de junio de 1967

COORDINACION DE LAS ESTADISTICAS DE TRANSPORTE
EN EL ISTMO CENTROAMERICANO

INDICE

	<u>Página</u>
1. Antecedentes	1
2. Las estadísticas de transportes como parte de la planificación y de la integración económica centroamericana	3
3. Nuevas medidas que se requieren para acelerar el cumplimiento del programa regional aprobado por el Subcomité	4
a) Estado actual de las estadísticas de transportes en la región	4
b) Establecimiento de prioridades y examen de las tabulaciones recomendadas	6
c) Aspectos metodológicos	10
i) Procedimientos para la recolección de estadísticas	10
ii) Conceptos y definiciones	13
iii) Algunas medidas para acelerar el cumplimiento del programa regional	14

Anexos

1	Tabulaciones de la Sección XI, Transporte, del PEIC, según grado de cumplimiento, por países	17
2	Lista mínima de estadísticas propuestas por la SIECA y la Misión Conjunta de Programación con indicación de los conceptos recomendados por el Subcomité de Coordinación Estadística	27
3	Tabulaciones de la Sección XI, Transporte, del PEIC, subdivididas según su importancia relativa y medios de transporte	41
4	Sugerencias para la revisión de las tabulaciones de la Sección XI, Transporte, del PEIC	45

1. Antecedentes

El Subcomité de Coordinación Estadística del Istmo Centroamericano ha estado impulsando desde su creación el establecimiento de un sistema coordinado de estadísticas como parte del programa centroamericano de integración económica. Por lo que se refiere a las estadísticas de transporte, pueden señalarse los siguientes aspectos principales.

El Subcomité examinó y aprobó en su primera reunión, una lista mínima de estadísticas relativas a ferrocarriles, navegación, carreteras y aviación;^{1/} solicitó del Instituto Interamericano de Estadística un estudio sobre transporte marítimo y de las Naciones Unidas la realización de un proyecto piloto para determinar la forma de completar las estadísticas de carga por carretera. La encuesta piloto se realizó en El Salvador en 1957, con la asesoría de un experto de las Naciones Unidas; asistieron observadores de los demás países del Istmo. El Subcomité conoció los resultados de esta encuesta en sus tercera y cuarta reuniones, y recomendó que los países los tuvieran en cuenta al realizar trabajos similares.^{2/}

En la quinta reunión, el Subcomité amplió la lista mínima antes mencionada, especialmente en lo que se refiere al transporte de pasajeros y carga entre países, y solicitó la colaboración del Subcomité Centroamericano de Transportes para lograr los objetivos señalados y establecer mecanismos adecuados de coordinación entre las entidades que recogen las informaciones básicas y las direcciones de estadística. Con base en lo anterior, el Subcomité de Transportes, en su segunda reunión, solicitó de la Secretaría Permanente del Tratado General y de la Misión Conjunta de Programación que formularan recomendaciones sobre los ajustes que deberían adoptarse en la lista mínima ampliada para atender las necesidades más

1/ La lista figura en el informe presentado por la Comisión de Transportes y Comunicaciones y la Comisión de Estadística de las Naciones Unidas al Consejo Económico y Social (E/1665 y E/1696/Rev.1). En la reunión siguiente, el Subcomité señaló segunda prioridad a las estadísticas sobre navegación interior.

2/ Véanse los documentos Informe de la encuesta de transporte por carretera en El Salvador (SC.2/III/DT/29) y Reseña de la demostración de la encuesta piloto sobre transporte por carretera efectuada en El Salvador (SC.2/IV/DT/1).

apremiantes de la planificación de los transportes y de la integración económica. Con ese propósito, estos organismos realizaron una encuesta cuyos resultados se recogen en el Informe preliminar sobre las estadísticas necesarias en la planificación del sector de transportes (Doc. SIECA.MC/EST, INFR.49, noviembre de 1964).

En la primera reunión extraordinaria del Subcomité de Coordinación Estadística se examinaron y aprobaron las tabulaciones complementarias y las modificaciones al Programa Interamericano de Estadísticas Básicas^{3/} contenidas en el Anexo A del documento Bases para completar el Programa Coordinado de Estadísticas del Istmo Centroamericano. El sector Transportes (CCE/SC.2/RE/DT.1), además de las reformas adicionales propuestas por la SIECA que figuran en el Anexo B del mismo documento. En esa ocasión, el Subcomité reiteró el interés de que se convocara la reunión del Grupo de Trabajo sobre estadísticas de transporte para completar, impulsar y acelerar el programa regional de estadísticas.

En esta nota --preparada por la secretaría de la CEPAL en colaboración con la SIECA-- se analiza el estado actual de las estadísticas de transporte en la región, la necesidad de aplicar procedimientos uniformes y de adaptar dichas estadísticas a las nuevas exigencias de la planificación y de la integración económica centroamericana. Se presentan sugerencias que podrán servir de base a las deliberaciones del Grupo de Trabajo y utilizarse para adoptar medidas que den continuidad y vigencia práctica a los programas de estadísticas de transporte del Istmo.

^{3/} Este programa fue aprobado por la Comisión para el Mejoramiento de las Estadísticas Nacionales (COINS) del IASI, octava reunión, Panamá, 1964.

2. Las estadísticas de transportes como parte de la planificación y de la integración económica centroamericana

En junio de 1967, el Tratado General de Integración Económica entrará en su séptimo año de vigencia. Como es sabido, es el instrumento que dio origen al Mercado Común Centroamericano, puso en marcha el esfuerzo conjunto de industrialización y sentó las bases para la creación de la infraestructura regional. Durante estos siete años, el programa de integración se ha extendido a otros campos de interés común; se ha avanzado así en la coordinación regional de los planes nacionales de desarrollo.

Los organismos directores del mercado común señalaron desde un principio la necesidad de crear un sistema regional de transportes que respondiera a las necesidades de crecimiento de las relaciones comerciales y de las vinculaciones económicas entre los países miembros. Con ese objeto solicitaron de las Naciones Unidas la preparación de un estudio sobre la situación de los transportes de la región, suscribieron diversos convenios sobre señales viales, sobre importación temporal de vehículos y circulación por carretera, y aprobaron la primera etapa del Plan Vial Centroamericano. Más recientemente, el Banco Centroamericano creó el Fondo de Integración para financiar obras de infraestructura de importancia regional y se concluyó un estudio sobre las necesidades futuras de inversión en materia de transporte de cada uno de los países. El Plan Vial Centroamericano se está llevando a cabo actualmente en su primera etapa, habiéndose comenzado a delinear las bases y proyectos que configurarán su segunda fase.

La Carretera Interamericana y los sistemas nacionales de transporte, que facilitaron originalmente la salida de los principales productos de exportación, han favorecido después la expansión del desplazamiento de las corrientes de comercio dentro del mercado común. Se estima que el 90 por ciento del volumen total de intercambio se desplaza en la actualidad por medio del transporte por carretera. La importancia del impacto económico de las transacciones intracentroamericanas, se comprende mejor si se considera que su monto se ha incrementado a un ritmo espectacular del 30 por ciento anual entre 1960 y 1966, alcanzando cifras cercanas a los 160 millones de dólares en ese último año.

En la elaboración o ejecución de los proyectos de desarrollo de los transportes, lo mismo a nivel nacional que regional, se ha tropezado frecuentemente con dificultades que deben atribuirse a las deficiencias de los sistemas de información. En consecuencia, muchos argumentos justifican plenamente la adopción de medidas para mejorar o complementar las estadísticas básicas de este sector. En primer término, la creciente complejidad de los futuros programas de inversión en infraestructura necesita una información más sistemática y oportuna que facilite la evaluación económica, técnica y financiera de los proyectos. En segundo, la formación del mercado común y la consolidación de las vinculaciones económicas entre sus miembros ha alterado, y seguirá modificando, las corrientes de comercio, por lo que es imprescindible estudiar la evolución futura de las necesidades y módulos de transporte.

Por otra parte, la situación fiscal a que deben hacer frente casi todos los gobiernos centroamericanos y los problemas de balanza de pagos, acentúan la necesidad de establecer criterios rigurosos para la selección de los proyectos de infraestructura^{4/} que aseguren los mayores beneficios económicos y reduzcan al mínimo el impacto sobre las disponibilidades de fondos internos o externos.

De lo expuesto se deduce claramente la urgencia de mejorar las estadísticas básicas, de uniformar definiciones y criterios y de adoptar programas de trabajo comunes que lleven gradualmente a perfeccionar los sistemas de captación y procesamiento de los datos. Se trata, en definitiva, de que la programación de los transportes en la región pueda adaptarse mejor a la realidad y sea de mayor eficacia gracias a una información más completa que permita la jerarquización de los problemas, y que al anticipar el conocimiento de las necesidades futuras facilite una mejor distribución de los fondos de capital disponibles.

^{4/} Las obras en infraestructura absorben alrededor del 50 por ciento de las inversiones públicas de la región, correspondiendo el 30 por ciento a los programas de transportes.

La adopción de las orientaciones expuestas no entraña modificaciones sustanciales a los programas mínimos de estadística aprobados por los gobiernos de la región ni supone aumentos desproporcionados de las erogaciones o del personal técnico de las oficinas de estadística. Más bien se trata de impulsar el cumplimiento de acuerdos previos y de estandarizar los métodos y procedimientos en el ámbito regional. En algunos casos se necesitará, indudablemente, efectuar encuestas o aplicar sistemas especiales para la captación y análisis de datos; para ello podrían aprovecharse los organismos técnicos establecidos en los países, que sólo requerirían algunas ampliaciones presupuestarias.

3. Nuevas medidas que se requieren para acelerar el cumplimiento del programa regional aprobado por el Subcomité

a) Estado actual de las estadísticas de transporte en la región

De acuerdo con los informes proporcionados por las direcciones de estadística, el avance de los programas de información de los transportes sigue siendo deficiente en casi todos los países de la región. La evaluación del grado de cumplimiento de los acuerdos de la sección que corresponde al Programa Coordinado de Estadísticas del Istmo Centroamericano, revela que, a nivel regional, sólo el 11.5 por ciento de las tabulaciones se lleva en forma completa, y el 12 por ciento sólo parcialmente (véase el cuadro 1).

Cuadro 1

GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS TABULACIONES DE
 LA SECCION TRANSPORTE DEL PEIC EN LA REGION

Medio de transporte	Porcentajes según grado de cumplimiento		
	Completo	Parcial	No se cumple
<u>Total</u>	<u>11.5</u>	<u>11.9</u>	<u>76.6</u>
Por agua	7.4	11.1	81.5
Ferroviario	14.8	17.6	67.6
Aéreo	14.8	9.3	75.9
Por carretera	9.2	10.0	80.8

/En términos

En términos generales, no existen diferencias marcadas entre los distintos medios de transporte por lo que se refiere a la ejecución de los convenios regionales de estadística, aunque en algunos de ellos el progreso ha sido ligeramente superior. De la comparación de los avances entre los países se derivan mayores discrepancias, pues en ningún caso se ha logrado cumplir ni siquiera con el 50 por ciento de las 74 tabulaciones recomendadas (véase el cuadro 2). Conviene tener presente sin embargo que algunas de las tabulaciones --o parte de ellas-- no pueden adaptarse a las condiciones específicas de los países centroamericanos, como las relativas a las empresas marítimas en El Salvador o las estadísticas de navegación interior. Igualmente, varios gobiernos están procurando mejorar a corto plazo algunos aspectos de esa situación (véase el Anexo 1). Panamá llevará a cabo en 1967 un censo de transporte por carretera que le permitirá cumplir con buena parte de las recomendaciones aplicables a ese medio de transporte; El Salvador iniciará en el curso de este año la elaboración de las estadísticas ferroviarias y en 1968 las de transporte aéreo; Costa Rica ha formado un grupo de trabajo para determinar la forma y modalidades que mejor convengan para avanzar en el programa de estadísticas que nos ocupa.

El hecho de que muchas de las tabulaciones se hayan podido preparar en alguno de los países, señala la posibilidad de que todos pueden hacerlo. El Grupo de Trabajo, a la luz de esas experiencias, podría recomendar el establecimiento de prioridades que tomaran en cuenta la importancia de las tabulaciones y las posibilidades reales de su elaboración. Así se podría contar con un mínimo de estadísticas uniformes, que sistemáticamente irían completándose en todos los países de la región.

b) Establecimiento de prioridades y examen de las tabulaciones recomendadas

Debe destacarse que las series básicas --y por lo tanto las de mayor prioridad-- son las que ofrecen información sobre la oferta y la demanda de los distintos medios de transporte local, nacional o regional. También es conveniente disponer de datos sobre la calidad, frecuencia y continuidad de esos servicios y sobre las condiciones económicas y financieras de los prestatarios.

Cuadro 2

NUMERO DE TABULACIONES DE LA SECCION XI - TRANSPORTE, DEL PEIC SEGUN EL GRADO DE CUMPLIMIENTO, POR CLASE DE TRANSPORTE Y PAISES

Medio de transporte	Total tabulaciones recomendadas	Guatemala			El Salvador			Honduras			Nicaragua			Costa Rica			Panamá		
		C	P	NO	C	P	NO	C	P	NO	C	P	NO	C	P	NO			
Total	74	10	17	47	6	4	64	2	7	65	20	12	42	5	6	63	8	8	58
Por agua	18	-	-	18	2	1	15	-	2	16	5	3	10	1	4	13	-	3	15
Ferrovionario	18	5	10	3	1	-	17	-	-	18	6	4	8	1	2	15	3	3	12
Aéreo	18	2	4	12	2	1	15	2	2	14	8	2	8	-	-	18	2	1	15
Por carretera	20	3	3	14	1	2	17	-	3	17	1	3	16	3	-	17	3	1	16

Símbolos: C = Completa; P = Parcial; NO = No se cumple.

Los criterios expuestos han permitido formular una lista donde se recogen la mayor parte de las series básicas contenidas en la Sección XI, Transportes, del Programa Coordinado de Estadísticas del Istmo Centroamericano, y las recomendaciones elaboradas por la SIECA. (Véase el Anexo 2.):

- i) Movimiento de mercancías y personas;
- ii) Instalaciones físicas (carreteras, vías férreas, muelles, pistas de aterrizaje, terminales y otras instalaciones de infraestructura);
- iii) Equipo rodante (vehículos automotores, locomotoras y carros de ferrocarril, naves, aeronaves y demás vehículos utilizados para la movilización de mercancías y personas);
- iv) Ingresos y egresos, activos fijos, inversiones, resultados económicos y financieros de la operación de cada medio de transporte;
- v) Costos de los servicios, tarifas y aspectos complementarios, personal ocupado, existencia en bodegas e insumos, y
- vi) Itinerarios, horarios y frecuencia de viajes.

De las estadísticas básicas indicadas se derivan una serie de números índices que habrán de facilitar el diagnóstico de los diversos medios, la evaluación de los proyectos en marcha y la revisión de los pronósticos formulados. Uno de los índices más utilizados es el que permite medir el porcentaje de aprovechamiento del medio automotor, y se obtiene estableciendo una relación entre el trabajo realizado por todo el parque de vehículos y la oferta total, en la forma que sigue:

$$\frac{N'q'n'K'}{NqnK}$$

donde: N' = Número de camiones que trabajaron

q' = Capacidad de los camiones que trabajaron

n' = Número de horas trabajadas

K' = Kilómetros recorridos por hora

N = Número de camiones disponibles

q = Capacidad de los camiones disponibles

n = Número de horas factibles de trabajo

K = Kilómetros factibles de recorrido por hora

} Demanda

} Oferta

Existen asimismo otros números índices y relaciones para la revisión de las previsiones sobre la evolución de la oferta o la demanda.^{5/}

Otro tipo de estadísticas que podrían obtenerse a partir de las series básicas, está constituido por tabulaciones cruzadas que relacionan dos o más índices entre sí. Sin desconocer su importancia, se sugiere en la presente etapa la conveniencia de limitarse a realizar una selección de las estadísticas más necesarias y de establecer grupos de prioridad que se irían adoptando en forma escalonada.

Para facilitar al Grupo de Trabajo la clasificación por importancia, se han subdividido las tabulaciones del Programa Coordinado en tres grupos principales (véase el Anexo 3). Constituyen el primero las series básicas que se consideran imprescindibles para conocer la oferta, la demanda y, en general, la situación económica del sector. El segundo comprende las series que en unos casos desglosan las del grupo anterior y en otros sirven para calcular y estimar algunas variables no captadas por estadísticas directas. El último contiene las tabulaciones de los bienes del activo fijo, que se levantan cada cinco años y son de la mayor utilidad para el análisis económico al permitir relacionar los datos sobre capital con las series continuas sobre la oferta y los resultados de operación de los servicios. También sería conveniente que el Grupo revisara las tabulaciones de la Sección XI, Transporte, del Programa Coordinado, para recomendar modificaciones si se juzgaran indispensables. Para ello podrían tomarse en cuenta las observaciones que figuran en el Anexo 4.

^{5/} Uno de los índices más utilizados es el que relaciona a la capacidad potencial del parque de vehículos (oferta) con el trabajo efectivamente realizado (demanda) en un período determinado. Otros indicadores importantes son los siguientes: distancia media de toneladas y pasajeros; longitud de vías entre área del país y entre habitantes del país; pasajeros-kilómetro transportados/pasajeros-kilómetro disponibles; pasajeros-kilómetro/HP; toneladas-kilómetro/HP; trenes-kilómetro recorridos/número de locomotoras; toneladas-kilómetro transportadas/toneladas-kilómetro disponibles; toneladas-kilómetro/kilómetros de vía; pasajeros-kilómetro/Kilómetros de vía; espacio disponible en vehículos/peso total; peso efectivo del vehículo/fuerza motriz; fuerza motriz/consumo de combustible; toneladas kilómetro/combustible consumido (equivalente carbón); pasajeros-kilómetro/combustible consumido (equivalente carbón); toneladas-kilómetro/personal; y pasajeros-kilómetro/personal.

c) Aspectos metodológicos

El desarrollo del programa coordinado, además de exigir la elaboración efectiva de las series estadísticas básicas, requiere la adopción y aplicación de conceptos, definiciones y métodos de recopilación uniformes que permitan su comparabilidad regional. De igual manera habría que procurar que coincidieran otras características de las elaboraciones estadísticas, como la frecuencia de la recolección, el período, la cobertura geográfica, las unidades de medida y las fuentes de información. La mayoría de estos conceptos se han evaluado e incorporado a las tabulaciones del Programa Coordinado aprobado por el Subcomité de Estadística (véase documento CCE/SG.2/GTET/I/DI.4), pero conviene examinar con especial detenimiento algunos problemas concretos que se presentan con motivo de la recolección de datos y conceptos y definiciones, y la posible adopción de diversas medidas para facilitar la ejecución del programa regional. El Grupo de Trabajo podría presentar al Subcomité recomendaciones o pronunciarse sobre la escala de prioridades que a su juicio merecen las distintas tabulaciones recomendadas hasta ahora.

1) Procedimientos para la recolección de estadísticas. Los métodos de recolección de las estadísticas de transporte varían necesariamente con el tipo de actividad de que se trate y con los propósitos analíticos que se persigan. Por esta razón se hacen algunas sugerencias de carácter general que habrían de adaptarse a las condiciones específicas de cada país. Las mayores dificultades se presentan en la obtención de ciertas series en el caso del transporte por carretera por la multiplicidad de empresas y la frecuente carencia de registros administrativos o contables adecuados. Por esa razón se necesita recurrir con mucha frecuencia a encuestas específicas sobre recuentos de transporte, estudios de origen y destino o investigaciones detalladas sobre el movimiento de importación y exportación de mercancías.^{6/} En esas circunstancias, el método de muestreo parece la única

^{6/} Véase el documento Programa de inventarios y estudios dinámicos en carreteras de Centroamérica y Panamá (E/CN.12/CCE/SG.2/102;TAO/LAT/74).

alternativa posible, a pesar de exigir mayores recursos financieros y la realización de diversos trabajos preparatorios.

Movimiento de mercancías y personas. Por lo que se refiere a los ferrocarriles, las series sobre toneladas movilizadas, toneladas-kilómetro, trenes-kilómetro, pasajeros y pasajeros-kilómetro, la recolección de datos no presenta problemas especiales porque pueden obtenerse de los registros de las empresas. Pero si no se pudiera disponer de información continua, se podría recurrir al muestreo periódico --varias veces al año-- de documentos originales como por ejemplo, los de movilización de trenes, mercancías y personas.

Como ya se advirtió, en lo que se refiere al transporte por carretera resulta difícil obtener información sobre toneladas y pasajeros-kilómetro, por lo cual habrá que efectuar encuestas y estudios especiales sobre origen y destino de los movimientos de personas y carga.

Conviene complementar las series antes mencionadas con un inventario actualizado de la red de ferrocarriles y carreteras sobre la base de un adecuado sistema de clasificación, como se explica más adelante.

En el caso del transporte marítimo, las series de mercancías y pasajeros --con identificación del origen y destino-- se pueden sacar con relativa facilidad de los registros de los puertos de entrada. Igual sucede con el transporte aéreo, cuyos registros se utilizan en algunos países del Istmo Centroamericano para elaborar las series básicas. Cabe señalar, sin embargo, que todavía no se han adoptado medidas para obtener información de la totalidad de las empresas aéreas, y que sólo se dispone de datos incompletos sobre el tráfico aéreo nacional e internacional. Será necesario aconsejar lo que mejor proceda para que se disponga de estos datos.

Desde otro punto de vista, la programación de las obras de infraestructura necesita bases adecuadas para la proyección de la demanda de los servicios de transporte. De ello se deriva la importancia de completar las series históricas correspondientes a los distintos países y medios de

transporte.^{7/} Sólo así se podrá garantizar la plena utilización de las obras físicas proyectadas y la asignación eficiente de los recursos públicos o privados.

Inventario de las instalaciones físicas. La actualización de los inventarios físicos de los ferrocarriles, puertos, aeropuertos, carreteras troncales y, en general, de todas las obras de cierta magnitud, no plantea mayores obstáculos en cuanto a la obtención de los datos que signifiquen modificaciones o aumentos del acervo disponible. En estos casos el trabajo de recopilación se reduce a mantener al día los datos históricos recibidos.

No sucede lo mismo con la red de carreteras secundarias y caminos de alimentación donde, además de contarse con información básica por lo general deficiente, los cambios o la incorporación de nuevas rutas ocurre con mucha mayor frecuencia. Parece aconsejable intensificar los esfuerzos que se vienen realizando en este campo para poder formar un inventario regional completo por métodos uniformes.^{8/} Este es uno de los casos en el que convendría reforzar los cuadros técnicos y los equipos de las oficinas especializadas.

Inventario de equipo rodante. Lo mismo que las grandes obras de infraestructura, la actualización del inventario del equipo rodante puede realizarse con bastante facilidad aprovechando los registros de comercio exterior o los de las oficinas de regulación y control de los servicios de transporte. La importancia de este tipo de datos radica en sus múltiples

^{7/} La evaluación del comportamiento de la demanda plantea en algunos casos problemas especiales. Tal sería la situación cuando se trata de proyectar las necesidades en zonas delimitadas para las que se precisa desglosar la información global o cuando se desea estimar el tráfico potencial en regiones subdesarrolladas donde no existen series históricas. La solución de estos problemas puede realizarse por medio de encuestas o de investigaciones directas.

^{8/} Véase de nuevo el documento Programa de inventarios y estudios dinámicos en carreteras de Centroamérica y Panamá (E/CN.12/CCE/SC.2/102;TAO/LAT/74).

usos, bien sea para investigar la eficiencia técnica de las empresas y la elaboración de proyecciones económicas, o bien para apreciar la importancia de los proyectos de inversión.

Aspectos económicos y financieros del transporte. La elaboración de estas series, que son útiles para conocer la eficiencia económica y la capacidad de expansión de los servicios, presenta problemas distintos según la importancia de los servicios de que se trate. En las organizaciones de cierta magnitud --ferrocarriles, compañías de aviación, etc.-- se obtienen los datos fácilmente por los procedimientos usuales. En la mayoría de las empresas de transporte por carretera y en algunas de las dedicadas al transporte marítimo es indispensable en cambio suplir la falta de registros sistématicos con encuestas o investigaciones directas.

Tarifas, itinerarios y horarios. En rigor, la información sobre tarifas, itinerarios y horarios no es parte de un sistema de estadísticas continuas. En cualquier caso resulta muy conveniente sistematizarla por constituir un punto de apoyo para los estudios de política tarifaria, de costos y para la determinación de la frecuencia de los servicios. La recolección de esta información resulta además relativamente sencilla porque en la gran mayoría de los casos existen disposiciones legales que regulan los aspectos mencionados, requiriéndose sólo el registro de los cambios periódicos.

ii) Conceptos y definiciones. Otro tema importante del temario es el que se refiere a la uniformidad de los conceptos y definiciones aplicables a las estadísticas de cada uno de los medios de transporte. En este sentido, son varios los países que han acumulado experiencias sobre la aplicación de las definiciones recomendadas por las Comisiones de Transportes y de Estadística, del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, para los distintos aspectos de cada medio de transporte.

Basándose en la experiencia centroamericana referente a la aplicación de las definiciones internacionales, el Grupo podría determinar si se adaptan a las condiciones particulares de los países de la región o si convendría modificar o aclarar algunas de ellas. Para ello el Grupo de Trabajo podría

/revisar los

revisar los capítulos correspondientes a las estadísticas de transporte y vehículos (véase el documento CCE/SC.2/GTET/I/DI.3) y determinar si se adaptan a las circunstancias centroamericanas, recomendando en su caso las modificaciones o sustituciones que juzgara conveniente implantar.

iii) Algunas medidas para acelerar el cumplimiento del programa regional. El retraso en que se encuentra el cumplimiento de las recomendaciones regionales sobre las estadísticas de transporte, unido a las mayores exigencias de información derivadas de la planificación del desarrollo de obras de infraestructura de carácter nacional o regional, aconseja impulsar con urgencia la ejecución del programa de trabajo aprobado por el Subcomité de Estadística al respecto. Pueden señalarse algunos de los aspectos más destacados que podrían servir de punto de partida a las deliberaciones del Grupo de Trabajo.

1) Evaluación de la importancia relativa de las series recomendadas y definición de las prioridades para su cumplimiento;

2) Posibilidad y conveniencia de integrar grupos nacionales de trabajo que se encarguen de promover, coordinar y fijar responsabilidades para la elaboración y publicación de las estadísticas de los diferentes medios de transporte. En su caso, proponer los lineamientos generales del programa que podrían desarrollar estos grupos a nivel nacional y regional;

3) Medidas que convendría adoptar para mejorar el aprovechamiento de los registros administrativos o contables y del equipo mecanizado existente en cada país;

4) Levantamiento de censos sobre transporte por carretera y otros medios, teniendo en cuenta la experiencia de algunos de los países del Istmo;

5) Determinación de los factores que limitan la producción oportuna de las estadísticas por muestreo y sugerencias tendientes a su eliminación.

6) Estudio del mejor procedimiento para que las encuestas se coordinen a nivel centroamericano, y para que, en la producción de los datos, se apliquen metodologías y calendarios uniformes, y se aproveche la experiencia recíproca de los países.

7) Evaluación de las ventajas de ampliar el contenido del capítulo referente a transportes del Compendio Estadístico Centroamericano, o de una publicación separada como suplemento del mismo.

Anexo I

Significado de los símbolos1/ Grado de cumplimiento

<u>Símbolo</u>	<u>Modalidad de respuesta</u>
a	Se investigará y tabulará en el próximo censo
b	No se ha decidido iniciar la investigación
c	Se tabulará a partir de la fecha prevista
d	Se investigará y tabulará a partir de la fecha prevista
e	Se investigará y tabulará parcialmente a partir de la fecha prevista
f	La investigación demandaría partidas presupuestarias complementarias
g	Es difícil de investigar
h	No se aplica a las condiciones del país
x	Sin explicación aclaratoria
P =	Parcial
NO =	No se cumple
Ninguna indicación =	Se cumple en forma completa

2/ Condición

I =	Igual al PIEB
M =	Modificación por el Subcomité
A =	Adicional
E =	Eliminada en la versión definitiva del PIEB
N =	Nueva en la versión definitiva del PIEB

3/ Procedimiento de recolección

C =	Censo
M =	Muestra
R =	Registro

TABULACIONES DE LA SECCION XI-TRANSPORTE DEL PEIC, SEGUN GRADO DE CUMPLIMIENTO, POR PAISES-1/

Tabulación		Condi- ción 2/	Procedimien- to de reco- lección 3/	Guate- mala		El Sal- vador		Honduras		Nicara- gua		Costa Rica		Panamá	
Número	Título			P	No	P	No	P	No	P	No	P	No	P	No
	A. POR AGUA														
1	Personal ocupado por lugar de trabajo y categorías de ocupación, según clases de navegación y organización jurídica de las empresas	M	M		g		h		x				f		b
2	Sueldos y salarios pagados durante el año, y pagos al personal jubilado, según clases de navegación y organización jurídica de las empresas	M	M		g		h		x		x		f		b
3	Número de barcos, tonelaje bruto de registro y capacidad de transporte, en una fecha determinada, por clases de navegación, según tipos y sistemas de propulsión de los barcos	I	R		g		h		x			b			g
4	Valor de las adquisiciones de bienes del activo fijo, nuevos y usados, durante el año, por clases de bienes, según clases de navegación y organización jurídica de las empresas	M	M		g		h		x		x		f		b
5	Valor de las ventas de bienes del activo fijo, durante el año, por clases de bienes, según clases de navegación y organización jurídica de las empresas	M	M		g		h		x		x		f		b
6	Valor de los bienes del activo fijo, en una fecha determinada, por clases de bienes, según clases de navegación y organización jurídica de las empresas	M	C		g		h		x		x		f		b
7	Valor de las existencias de combustibles y lubricantes, repuestos y materiales, etc., al final del año, según clases de navegación y organización jurídica de las empresas	M	M		g		h		x		x		f		b
8	Gastos de operación durante el año, por clases de gastos, según clases de navegación y organización jurídica de las empresas	M	M		g		h		x		x		f		b
9	Gastos generales y depreciación durante el año, por clases de gastos, según clases de navegación y organización jurídica de las empresas	M	M		g		h		x		x		f		b

Tabulación		Condi- ción 2/	Procedimien- to de reco- lección 2/	Guate- mala		El Sal- vador		Honduras		Nicara- gua		Costa Rica		Panamá	
Número	Título			P	No	P	No	P	No	P	No	P	No	P	No
	A. POR AGUA (Continuación)														
10	Ingresos durante el año, por clases de ingresos, según clases de navegación y organización jurídica de las empresas	M	M		g		h		x		x		f		b
11	Movimiento anual de entradas y salidas de barcos en puertos nacionales y tonelaje neto de registro, según clases de navegación, puertos, banderas y tipos de barco	I	R	x					x			b			b
12	Toneladas-kilómetro de carga transportada durante el año por vías de navegación interior, según organiza- ción jurídica de las empresas	I	M		g		h		x		x		f		b
13	Movimiento de carga durante el año, según puertos prin- cipales, clases de navegación y grupos de artículos	M	R		g	g		x		x		b		g	
14	Movimiento de pasajeros durante el año, según puertos principales, clases de navegación y tipos de barcos	M	R		g		d	x				b		g	
15	Personal ocupado en el diseño, construcción y operación de obras portuarias, según clases de personal, puertos y tipos de operación	A	R		g		h		x	x			f		b
16	Sueldos y salarios pagados al personal ocupado en el diseño, construcción y operación de obras portuarias y pagos al personal jubilado, según clases de personal, puertos y tipos de operación	A	R		g		h		x	x			x		b
17	Suministro de combustibles y lubricantes hechos a bar- cos nacionales y extranjeros en el puerto, por clases de combustibles, según puerto	A	R		g		h		x		b		f		b
18	Horas de permanencia de los barcos en puertos principa- les, según nacionalidad de los barcos	A	R		g				x						b

Tabulación		Condi- ción 2/	Procedimien- to de reco- lección 2/	Guate- maia		El Sal- vador		Honduras		Nicara- gua		Costa Rica		Panamá	
Número	Título			P	No	P	No	P	No	P	No	P	No	P	No
	B. FERROVIARIO														
1	Personal ocupado, por categorías de ocupación, según clases de empresas	I	R				d		x				x		b
2	Sueldos y salarios pagados, pagos al personal jubilado y horas-hombre trabajadas durante el año, según clase de empresas	M	R				e		x		b		x		b
3	Longitud de las líneas de ferrocarril por el ancho de la vía, en una fecha determinada, según clases de líneas	M	R				d				x		b		b
4	Número y toneladas métricas de tracción de arranque de las locomotoras, en una fecha determinada, por formas de tracción, según clases de servicios y clases de empresas	I	R				d		x				b		
5	Número y capacidad de los vagones de carga y de los coches y autoferros para pasajeros, en una fecha determinada, según clases de empresas	M	R				d		x				b		
6	Valor de las adquisiciones de bienes del activo fijo, nuevos y usados durante el año, por clases de bienes, según clases de empresas	I	R	x			d		x		b		x		b
7	Valor de las ventas de bienes del activo fijo durante el año, por clases de bienes, según clases de empresas	I	R	x			d		x		b		x		b
8	Valor de los bienes del activo fijo, en una fecha determinada, por clases de bienes, según clases de empresas	I	C	x			x		x		b		x		b
9	Cantidad y valor del consumo de energía eléctrica, combustibles y lubricantes, por clases de empresas y clases de combustibles	A	R	x			d		x		x		x		b
10	Valor de las existencias de combustibles y lubricantes, repuestos y materiales, etc., al final del año, según clases de empresas	I	R	x			d		x		b		x		b
11	Gastos de operación durante el año, por clases de gastos, según clases de empresas	I	R	x			d		x				x		b

Tabulación		Condi- ción 2/	Procedimien- to de reco- lección 3/	Guate- maña		El Sal- vador		Honduras		Nicara- gua		Costa Rica		Panamá	
Número	Título			P	No	P	No	P	No	P	No	P	No	P	No
B. FERROVIARIO (Continuación)															
12	Cantidad y valor de las existencias de combustibles y lubricantes de los ferrocarriles, por clases de empresas y combustibles	A	R	x		d		x		b		x		x	
13	Gastos generales y depreciación durante el año, por clases de gastos, según clases de empresas	f	R		x	g		x				x		b	
14	Ingresos durante el año, por clases de ingresos, según clases de empresas	l	R		x	d		x						b	
15	Trenes-kilómetro recorridos y toneladas-kilómetro brutas remolcadas en el tráfico interno por tipo de locomotoras, según clases de empresas	A	R		x	d		x		b		x		b	
16	Toneladas-kilómetro de carga transportada durante el año, por grupos de artículos, según clases de empresas	l	R	x		e		x	x		c			b	
17	Número de pasajeros y pasajeros-kilómetro transportados durante el año, según clases de empresas	l	R	x				x			c			b	
18	Toneladas brutas cargadas y descargadas durante el año, según grupos de artículos y estaciones principales	l	R	x		e		x		x		x			
C. AEREO															
1	Personal ocupado, por categorías de ocupación, según clases de empresas	l	R			d		x				b		b	
2	Personal ocupado en el diseño, construcción y operación de aeropuertos, por clases de personal y tipos de operación	A	R		x	d		x		x		b		b	
3	Sueldos y salarios pagados, pagos al personal jubilado y horas-hombre trabajadas por los operarios u obreros durante el año, según clases de empresas	M	R	x		e		x		b		b		b	

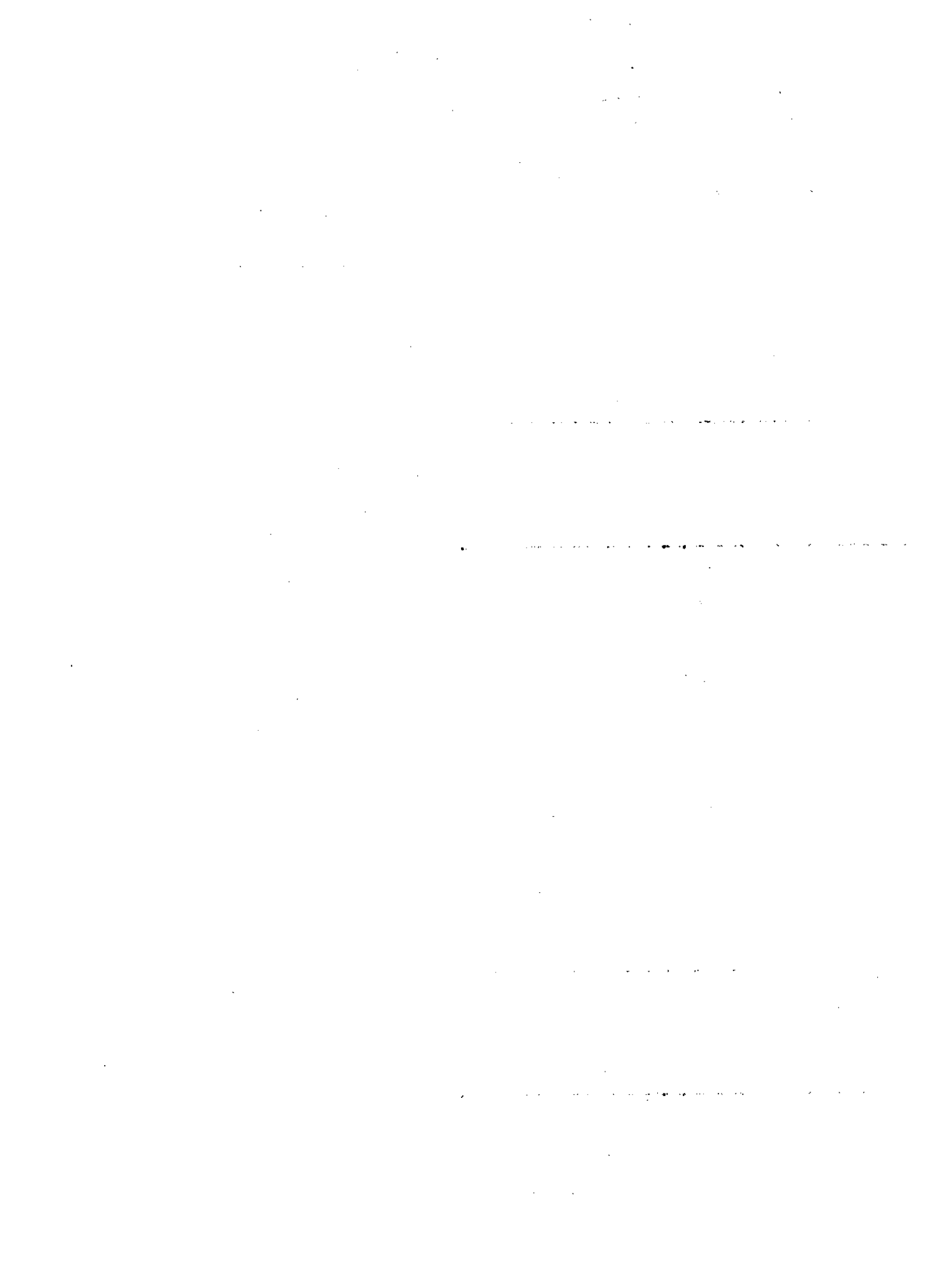
Tabulación		Condi- ción 2/	Procedimien- to de reco- lección 2/	Guate- mala		El Sal- vador		Honduras		Nicara- gua		Costa Rica		Panamá	
Número	Título			P	No	P	No	P	No	P	No	P	No	P	No
C. AEREO (Continuación)															
4	Número de aeronaves de pasajeros y de asientos disponi- bles y número de aeronaves de carga y capacidad de las mismas, en una fecha determinada, según sistemas de propulsión y número de motores	M	R	x		d		x					b		c
5	Valor de las adquisiciones de bienes del activo fijo, nuevos y usados, durante el año, por clases de bienes, según clases de empresas	I	R		x	d		x			b		b		b
6	Valor de las ventas de bienes del activo fijo durante el año, por clases de bienes, según clases de empresas	I	R		x	d		x					b		b
7	Valor de los bienes del activo fijo en una fecha deter- minada, por clases de bienes, según clases de empresas	I	C		x	x		x			b		b		b
8	Cantidad y valor del consumo de combustibles y lubri- cantes, según clases de empresas, combustibles y lubricantes	A	R		x	d		x					b		b
9	Cantidad y valor de las existencias de combustibles y lubricantes, según clases de empresas, combustibles y lubricantes	A	R		x	d		x		x			b		b
10	Valor de las existencias de combustibles y lubricantes, repuestos y materiales, etc., al final del año, según clases de empresas	I	R		x	d		x					b		b
11	Gastos de operación durante el año, por clases de gas- tos, según clases de empresas	I	R		x	d		x		x			b		b
12	Gastos generales y depreciación durante el año, por clases de gastos, según clases de empresas	I	R		x	x		x		x			b		b
13	Ingresos durante el año, por clases de ingresos, según clases de empresas	I	R		x	e		x		b			b		b

Tabulación		Condi- ción 2/	Procedimien- to de reco- lección 3/	Guate- maia		El Sal- vador		Honduras		Nicara- gua		Costa Rica		Panamá	
Número	Título			P	No	P	No	P	No	P	No	P	No	P	No
C. AEREO (Continuación)															
14	Número de horas de vuelo y kilómetros recorridos en vuelos interiores e internacionales (de pago), durante el año, según clases de servicio y sistemas de propulsión	I	R	x		e			x				b		b
15	Número de salidas de aeronaves en viajes interiores e internacionales, según aeropuertos y clases de servicio	I	R			b			x				b		
16	Movimiento de carga y pasajeros, según aeropuertos, origen o destino de los viajes y nacionalidad de las aeronaves	M	R	x									b		
17	Número de pasajeros, pasajeros-kilómetro y toneladas-kilómetro de carga transportados durante el año, según tipos de viajes y clases de servicio	M	R		x								b		b
18	Sueldos y salarios pagados al personal ocupado en el diseño, construcción y operación de aeropuertos y pagos al personal jubilado, por clases de personal y tipos de operación	A	R		x		d	x			x		b		b
D. POR CARRETERA															
1	Personal ocupado, por categorías de ocupación, según organización jurídica de las empresas	I	M	x		c			x		x		b		a
2	Sueldos y salarios pagados, pagos al personal jubilado y horas-hombre trabajadas durante el año, según organización jurídica de las empresas	M	M	x		b			x		x		b		g
3	Longitud de las carreteras, en una fecha determinada, por capa de rodamiento, según divisiones políticas mayores	M	R					x							
4	Número y capacidad de transporte de los vehículos en circulación, de servicio público y servicio privado, en una fecha determinada, según tipos de vehículos y años de modelo	M	R	x			c		x						

Tabulación		Condi- ción 2/	Procedimien- to de reco- lección 3/	Guate- mala		El Sal- vador		Honduras		Nicara- gua		Costa Rica		Panamá	
Número	Título			P	No	P	No	P	No	P	No	P	No	P	No
D. POR CARRETERA (Continuación)															
5	Número de vehículos automotores en circulación de ser- vicio público y privado, según tipos de vehículos y capacidades	A	R	x		e		x		b					
6	Número de vehículos automotores de servicio público de carga, kilómetros recorridos y toneladas de carga bruta transportada, según capacidad de los vehículos	A	M		x	g		x		x		b		a	
7	Valor de las adquisiciones de bienes del activo fijo, nuevos y usados, durante el año, por clases de bienes, según organización jurídica de las empresas	I	M		x	d		x		x		b			a
8	Valor de las ventas de bienes del activo fijo durante el año, por clases de bienes, según organización jurí- dica de las empresas	I	M		x	d		x		x		b			b
9	Valor de los bienes del activo fijo en una fecha deter- minada, por clases de bienes, según organización jurí- dica de las empresas	I	C		x	x		x		x		b			a
10	Cantidad y valor del consumo de combustibles y lubri- cantes, según organización jurídica de las empresas y clases de combustibles	A	M		x	d		x		x		b			g
11	Cantidad y valor de las existencias de combustibles y lubricantes, según organización jurídica de las empre- sas y clases de combustibles	A	M		x	d		x		x		b			g
12	Valor de las existencias de combustibles y lubricantes, repuestos y materiales, etc., al final del año, según organización jurídica de las empresas	I	M		x	d		x		x		b			a
13	Gastos de operación durante el año, por clases de gas- tos según organización jurídica de las empresas	I	M		x	d		x		x		b			a
14	Gastos generales y depreciación durante el año, por clases de gastos, según organización jurídica de las empresas	I	M		x	d		x		x		b			g

Tabulación		Condi- ción 2/	Procedimien- to de reco- lección 3/	Guate- mala		El Sal- vador		Honduras		Nicara- gua		Costa Rica		Panamá	
Número	Título			P	No	P	No	P	No	P	No	P	No	P	No
D. POR CARRETERA (Continuación)															
15	Ingresos durante el año, por clases de ingresos, según organización jurídica de las empresas	I	M		x		d		x		x		b		a
16	Toneladas-kilómetro de carga transportada por carretera, durante el año, según grupos de artículos	I	M		x		g		x		x		b		g
17	Tonelaje bruto de mercadería cargada y descargada durante el año, según grupos de artículos	I	M		x		g		x		x		b		g
18	Número de pasajeros y pasajeros-kilómetro transportados durante el año, según organización jurídica de las empresas	I	M		x		g		x		x		b		a
19	Personal ocupado en el diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, según clases de personal y tipos de operación	A	R		x		e		x		b		b		c
20	Sueldos y salarios pagados al personal ocupado en el diseño, construcción y mantenimiento de carreteras y pagos del personal jubilado, según clases de personal y tipos de operación	A	R		x		e		x		b		b		c

Anexo 2



LISTA MINIMA DE ESTADISTICAS PROPUESTAS POR LA SIECA Y LA MISION CONJUNTA
DE PROGRAMACION* CON INDICACION DE LOS CONCEPTOS RECOMENDADOS POR EL
SUBCOMITE DE COORDINACION ESTADISTICA

Concepto	Frecuencia de recolección ^{a/}		Recomendada por el Subcomité	
	SIECA	PEIC	Antes de 1965 ^{b/}	1965 ^{c/} (No. de tabulación)
<u>Transporte por ferrocarril</u>				
Toneladas de carga neta transportada	M	C	X	18
Toneladas-kilómetro de carga neta transportada	M	A	X	16
Trenes-kilómetro recorridos	M	M		15
Número de pasajeros transportados	M	A		17
Pasajeros-kilómetro transportados	M	A	X	17
Número de equipos de tracción en servicio	A	A	X	4
Locomotoras diesel	A	A		4
Locomotoras de vapor	A	A		4
Locomotoras eléctricas	A	A		4
Motocarros	A	A		
Fracción en el arranque de equipos en servicio	A	A	X	4
Locomotoras diesel	A	A		4
Locomotoras de vapor	A	A		4
Locomotoras eléctricas	A	A		4
Motocarros	A	A		

* Informe preliminar sobre las estadísticas necesarias en la planificación del sector de transporte (SIECA-MC/EST--INER./49, noviembre 1964).

^{a/} C = Continua.
M = Mensual.
T = Trimestral.
A = Anual.
EE = Encuesta especial.

^{b/} Resoluciones 3, 18, 19, 20, 33, 48, 54-E y 56-5 (SG.2).

^{c/} Resolución 57 (SG.2).

/Consumo de

Concepto	Frecuencia de recolección ^{a/}		Recomendada por el Subcomité	
	SIECA	PEIC	Antes de 1965	1965 c/ (No. de tabulación)
Consumo de combustibles	M	M		12
Aceite diesel en litros	M	M		12
Petróleo crudo en toneladas	M	M		12
Gasolina en litros	M	M		12
Carbón en toneladas	M	M		12
Leña en toneladas	M	M		12
Electricidad en kilovatios	M	M		12
Existencia de combustibles	M	A		9
Aceite diesel en litros	M	A		9
Petróleo crudo en toneladas	M	A		9
Gasolina en litros	M	A		9
Carbón en toneladas	M	A		9
Leña en toneladas	M	A		9
Número de vagones de carga en servicio	A	A	X	5
Vagones cubiertos	A	A		5
Vagones descubiertos	A	A		5
Vagones tanques	A	A		5
Otros vagones descarga	A	A		5
Número de coches de pasajeros en servicio	A	A	X	5
Coches de pasajeros	A	A		5
Motocarros	A	A		5
Capacidad en toneladas en vagones de carga	A	A	X	5
Capacidad en litros en vagones tanque	A	A		5
Capacidad de pasajeros en vagones de pasajeros y motocarros	A	A		5

/Longitud de

Concepto	Frecuencia de recolección ^{a/}		Recomendada por el Subcomité	
	SIECA	PEIC	Antes de 1965 ^{b/}	1965 ^{c/} (No. de tabulación)
Longitud de vía férrea en kilómetros	A	A		3
Para uso público	A	A		3
Para uso privado	A	A		3
Número de personas ocupadas en el transporte ferroviario	A	T		1
Obreros especializados	A	T		1
Obreros no especializados	A	T		1
Personal administrativo y técnico	A	T		1
<u>Transporte por carretera</u>				
Toneladas de carga neta transportadas	EE	A		6
Toneladas kilómetro de carga neta transportada	EE	A		16
Número de pasajeros transportados	EE	A		18
Pasajeros-kilómetro transportados	EE	A		18
Kilómetros recorridos por vehículos				6
Camiones (todo vehículo de carga)	EE	A		6
Autobuses (todo transporte-colectivo)	EE	A		6
Automóviles	EE			
Particulares	EE			
De alquiler	EE			
Número de vehículos				
Camiones (todo vehículo de carga)	A	A	X	5
Autobuses (todo transporte colectivo)	A	A	X	5
Automóviles	A	A	X	5
Particulares	A			
Alquiler	A			

/Consumo de

Concepto	Frecuencia de recolección ^{a/}		Recomendada por el Subcomité	
	SIEGA	PEIC	Antes de 1965 ^{b/}	1965 ^{c/} (No. de tabulación)
Consumo de combustibles				
Gasolina en litros	A	A		10
Diesel en litros	A	A		10
Capacidad de carga en camiones, en toneladas	A	A	X	6
Capacidad de pasajeros en autobuses y camionetas	A	A	X	5
Longitud de caminos, en kilómetros				
Transitables todo el tiempo	A	A		3
Transitables sólo en estación seca	A	A		3
Pavimentados	A	A		3
Revestidos	A	A		3
Número de personas ocupadas en el diseño, construcción y mantenimiento de carreteras				
Obreros especializados	A	T		19
Obreros no especializados	A	T		19
Personal administrativo y técnico	A	T		19
Número de empresas dedicadas al transporte por carretera				
	A			1
Número de personas ocupadas por las empresas de transporte				
Obreros especializados	A	T		1
Obreros no especializados	A	T		1
Personal administrativo y técnico	A	T		1
Propietarios que trabajan	A	T		1

Concepto	Frecuencia de recolección ^{a/}		Recomendada por el Subcomité	
	STECA	PEIC	Antes de 1965 ^{b/}	1965 c/ (No. de tabulación)
Transporte marítimo				
Mercaderías descargadas en toneladas	M	C	X	13
Procedentes de puertos centroamericanos	M			13
Procedentes de puertos fuera del Istmo	M			13
Mercaderías cargadas en toneladas	M	C	X	13
Con destino a puertos centroamericanos	M			13
Con destino a puertos fuera del Istmo	M			13
Número de naves que entran al puerto	M	C	X	11
Mixtas de pasajeros y carga	M	C		11
De carga (incluyendo buques-tanque)	M	C		11
Número de pasajeros entrados en puerto				
Procedentes de puertos centroamericanos	M	C		14
Procedentes de puertos fuera del Istmo	M	C		14
Número de pasajeros salidos de puerto				
Con destino a puertos centroamericanos	M	C		14
Con destino a puertos fuera del Istmo	M	C		14
Horas de permanencia en el puerto de naves dedicadas al transporte marítimo internacional	M	M		18

Concepto	Frecuencia de recolección ^{a/}		Recomendada por el Subcomité	
	SIECA	PEIC	Antes de 1965 <u>b/</u>	1965 <u>c/</u> (No. de tabulación)
Suministro de combustible				
Fuel oil en litros	A	M		17
Diesel en litros	A	M		17
Número de personas ocupadas en el diseño, construcción y operación de obras portuarias				
Obreros especializados	A	T		15
Obreros no especializados	A	T		15
Personal administrativo y técnico	A	T		15
Estadísticas relacionadas con compañías matriculadas en el país				
<u>Transporte aéreo</u>				
Toneladas de mercaderías descargadas	M	M	X	16
Procedentes de aeropuertos nacionales	M	M		16
Procedentes de aeropuertos centroamericanos	M	M		16
Procedentes de aeropuertos fuera del Istmo	M	M		16
Tonelaje de mercaderías cargadas	M	M	X	16
Con destino a aeropuertos nacionales	M	M		16
Con destino a otros aeropuertos centroamericanos	M	M		16
Con destino a aeropuertos fuera del Istmo	M	M		16
Toneladas-kilómetro de carga neta transportada dentro del Istmo	M	A	X	17
Toneladas-kilómetro de carga neta transportada dentro del país	M	A		17

/Número de

Concepto	Frecuencia de recolección ^{a/}		Recomendada por el Subcomité	
	SIEGA	PEIC	Antes de 1965 ^{b/}	1965 ^{c/} (No. de tabulación)
Número de pasajeros ingresados				
Procedentes de aeropuertos nacionales	M	M		16
Procedentes de otros aeropuertos centroamericanos	M	M		16
Procedentes de aeropuertos fuera del Istmo	M	M		16
Número de pasajeros salidos				
Con destino a aeropuertos nacionales	M	M		16
Con destino a otros aeropuertos centroamericanos	M	M		16
Con destino a aeropuertos fuera del Istmo	M	M		16
Pasajeros-kilómetro transportados dentro del Istmo	M	A	X	17
Pasajeros-kilómetro transportados dentro del país	M	A	X	17
Combustibles suministrados				
Gasolina en litros	A	A		8
Otros en litros	A	A		8
Número de aviones				
De un motor	A	A		4
De dos motores	A	A		4
De cuatro motores	A	A		4
Capacidad de aviones				
Toneladas	A	A		4
Pasajeros	A	A		4
Número de aeropuertos privados	A			
Número de aeropuertos públicos para el servicio interno	A			

/Número de

Concepto	Frecuencia de recolección ^{a/}		Recomendada por el Subcomité	
	STECA	FEIC	Antes de 1965 ^{b/}	1965 ^{c/} (No. de tabulación)
Número de personas ocupadas en el diseño, construcción y operación de aeropuertos y en el manejo de la flota aérea				
Obreros especializados	A	T		18
Obreros no especializados	A	T		18
Personal administrativo y técnico	A	T		18
Estadísticas relacionadas con compañías no matriculadas en el país				
Toneladas de mercaderías descargadas	M	M	X	16
Procedentes de aeropuertos centroamericanos	M	M		16
Procedentes de aeropuertos fuera del Istmo	M	M		16
Toneladas de mercaderías cargadas	M	M	X	16
Con destino a aeropuertos centroamericanos	M	M		16
Con destino a aeropuertos fuera del Istmo	M	M		16
Toneladas-kilómetro de carga neta transportada procedente de puertos centroamericanos	M	A		17
Número de pasajeros ingresados				
Procedentes de aeropuertos centroamericanos	M	M		16
Procedentes de aeropuertos fuera del Istmo	M	M		16
Número de pasajeros salidos				
Hacia aeropuertos centroamericanos	M	M		16
Hacia aeropuertos fuera del Istmo	M	M		16
Pasajeros-kilómetro transportados procedentes de aeropuertos centroamericanos	M	A		17
Combustibles suministrados	A	A		8
Gasolina en litros	A	A		8
Otros en litros	A	A		8

Concepto	Frecuencia de recolección ^{a/}		Recomendada por el Subcomité	
	SIECA	PEIC	Antes de 1965 ^{b/}	1965 ^{c/} (No. de tabulación)

Relativas a todas las ramas del sector transportes

Aéreo

Ingresos

Por transporte de carga	A	A	13
Por transporte de pasajeros	A	A	13
Por otros	A	A	13

Gastos

Sueldos y salarios pagados

A personal activo	A	A	3
A personal jubilado	A	T	3
Alquileres y arrendamientos	A	A	12
Intereses pagados	A	A	12
Otros	A	A	12

Inversiones realizadas en el período

Activos nuevos	A	A	5
Activos usados	A	A	5
Otros	A	A	5

Relativas a todas las ramas del sector transportes

Por agua

Ingresos

Por transporte de carga	A	A	10
Por transporte de pasajeros	A	A	10
Por otros	A	A	10

/Gastos

Concepto	Frecuencia de recolección ^{a/}		Recomendada por el Subcomité
	SIECA	PEIC	Antes de 1965 <u>b/</u> 1965 <u>c/</u> (No. de tabulación)
Gastos			
Sueldos y salarios pagados			
A personal activo	A	T	2
A personal jubilado	A	T	2
Alquileres y arrendamientos	A	A	9
Intereses pagados	A	A	9
Otros	A	A	9
Inversiones realizadas en el período			
Activos nuevos	A	A	4
Activos usados	A	A	4
Otros	A	A	4
<u>Relativas a todas las ramas del sector transportes</u>			
<u>Ferrovionario</u>			
Ingresos			
Por transporte de carga	A	A	14
Por transporte de pasajeros	A	A	14
Por otros	A	A	14
Gastos			
Sueldos y salarios pagados			
A personal activo	A	A	2
A personal jubilado	A	A	2
Alquileres y arrendamientos	A	A	13
Intereses pagados	A	A	13
Otros	A	A	13

/Inversiones

Concepto	Frecuencia de recolección ^{a/}		Recomendada por el Subcomité
	SIECA	PEIC	Antes de 1965 <u>b/</u> 1965 <u>c/</u> (No. de tabulación)
Inversiones realizadas en el período			
Activos nuevos	A	A	6
Activos usados	A	A	6
Otros	A	A	6
<u>Relativas a todas las ramas del sector transportes</u>			
<u>Por carretera</u>			
Ingresos			
Por transporte de carga	A	A	15
Por transporte de pasajeros	A	A	15
Por otros	A	A	15
Gastos			
Sueldos y salarios pagados			
A personal activo	A	A	2
A personal jubilado	A	A	2
Alquileres y arrendamientos	A	A	14
Intereses pagados			14
Otros			14
Inversiones realizadas en el período			
Activos nuevos	A	A	7
Activos usados	A	A	7
Otros	A	A	7

Anexo 3

TABULACIONES DE LA SECCION XI, TRANSPORTE, DEL PEIC, SUBDIVIDIDAS SEGUN SU IMPORTANCIA RELATIVA Y MEDIOS DE TRANSPORTE^{a/}

Por agua		Ferroviario		Aéreo		Por carretera	
Tabulación		Tabulación		Tabulación		Tabulación	
Número	Contenido	Número	Contenido	Número	Contenido	Número	Contenido
			<u>Grupo 1</u>				
13	Movimiento de carga (t)	3	Longitud de las vías	16	Movimiento de carga y pasajeros	3	Longitud y clase de carreteras
14	Movimiento de pasajeros	18	T. brutas cargadas y descargadas			5	Número de vehículos automotores
11	Entradas y salidas de barcos	16	T-kilómetro carga transportada	17	Pasajeros-kilómetro y T-kilómetro transportados	6	Kilómetros recorrido y carga transportada
12	T-kilómetro carga transportada navegación interior	17	Pasajeros-kilómetro	4	Número aeronaves y capacidad	17	Toneladas mercadería cargada y descargada
						16	Toneladas-kilómetro carga transportada
						18	Pasajeros-kilómetro
10	Ingresos	14	Ingresos	13	Ingresos	15	Ingresos
2	Sueldos y salarios	2	Sueldos y salarios	3	Sueldos y salarios	2	Sueldos y salarios
8	Gastos de operación	11	Gastos de operación	11	Gastos de operación	13	Gastos de operación
9	Gastos generales y depreciación	13	Gastos generales y depreciación	12	Gastos generales y depreciación	14	Gastos generales y depreciación
4	Adquisición de bienes, activo fijo	6	Adquisición de bienes, activo fijo	5	Adquisición de bienes, activo fijo	7	Adquisición de bienes, activo fijo
5	Ventas de bienes, activo fijo	7	Ventas de bienes, activo fijo	6	Ventas de bienes, activo fijo	8	Ventas de bienes, activo fijo

(Continuación)

Por agua		Ferroviario		Aéreo		Por carretera	
Tabulación		Tabulación		Tabulación		Tabulación	
Número	Contenido	Número	Contenido	Número	Contenido	Número	Contenido
			<u>Grupo 2</u>				
18	Permanencia de barcos en puerto	4	Tracción arranque locomotoras	14	Horas de vuelo y kilómetros recorridos	10	Consumo combustibles y lubricantes
1	Personal ocupado	5	Capacidad vagones, coches y autoferros	15	Salidas aeronaves por aeropuertos	1	Personal ocupado
16	Sueldos y salarios personal obras portuarias	15	Trenes-kilómetro y toneladas-kilómetro remolcados	1	Personal ocupado		
15	Personal ocupado construcción obras portuarias	1	Personal ocupado	18	Sueldos y salarios personal construcción aeropuertos	20	Sueldos y salarios personal construcción carreteras
				2	Personal ocupado en construcción aeropuertos	19	Personal ocupado construcción carreteras
17	Suministro de combustibles y lubricantes	9	Consumo energía eléctrica, combustibles y lubricantes	8	Consumo combustibles y lubricantes	4	Capacidad de vehículos en circulación
3	Barcos registrados	12	Cantidad y valor existencias de combustibles y lubricantes	9	Cantidad y valor existencias combustibles y lubricantes	11	Cantidad y valor existencias combustibles y lubricantes
7	Valor de existencias, combustibles y lubricantes	10	Valor existencias, combustibles y lubricantes	10	Valor existencias combustibles y lubricantes	12	Valor existencias combustibles y lubricantes

(Conclusión)

Por agua Tabulación		Ferroviario Tabulación		Aéreo Tabulación		Por carretera Tabulación	
Número	Contenido	Número	Contenido	Número	Contenido	Número	Contenido
6	Valor bienes activos fijos	8	Valor bienes y activos fijos	7	Valor bienes activos fijos	9	Valor bienes activos fijos

a/ Grupo 1 = series básicas, imprescindibles; Grupo 2 = series de desglose de las del Grupo 1 o necesarios para hacer estimaciones de aquéllas cuando no se dispone de estadísticas directas; Grupo 3 = de origen censal.

Anexo 4

SUGERENCIAS PARA LA REVISIÓN DE LAS TABULACIONES DE LA
SECCIÓN XI, TRANSPORTES, DEL PEIC

Número de
tabulación

Observaciones

A. Por agua

- 3 Considerar la conveniencia de subdividir la columna "navegación internacional" en "área centroamericana" y "fuera del área centroamericana".
- 14 Considerar la conveniencia de cambiar "originarios" por "procedentes", en el encabezado de la columna "desembarcados".
- 17 Considerar la necesidad de indicar las unidades en las columnas correspondientes a cantidad.

B. Ferroviario

- 2 Considerar la conveniencia de trasladar a la tabulación 1 la sección de horas-hombre trabajadas, por razones de contenido y prioridad.
- 3 Considerar la necesidad de definir los conceptos "Para uso público" y "Para uso privado"; y la conveniencia de subdividir en líneas troncales, ramales y líneas auxiliares.
- 9 Considerar la necesidad de indicar las unidades en las columnas correspondientes a cantidad.
- 12 Igual nota que para la tabulación 9. Además, como en la tabulación 10, indicar en el título "al final del año".
- 18 Considerar la necesidad de establecer un criterio uniforme para determinar las "estaciones principales".

 Número de
tabulación

Observaciones

 C. Aéreo

- 3 Igual observación que para la tabulación 2 de ferroviario
- 7 Considerar la necesidad de agregar en la columna matriz:
"división A hasta Z, la misma clasificación que para totales".
- 8 Considerar la necesidad de agregar una columna para unidades
frente a los renglones de "cantidad".
- 9 Considerar la necesidad de agregar una columna para unidades
frente a los renglones de "cantidad".
- 14 Considerar la conveniencia de introducir una sección columnar para
"vuelos intercentroamericanos", definiendo previamente el término.
- 15 Considerar la conveniencia de introducir una columna para
"en viaje intercentroamericano", definiendo el término.
- 16 Considerar la necesidad de definir el término "viajes inter-
centroamericanos" (si no se aceptan las modificaciones a las
tabulaciones 14 y 15), pues se presta a interpretaciones dis-
tintas entre vuelos y movimiento de pasajeros y carga.
- 17 Igual observación que para la tabulación 16 anterior.

D. Por carretera

- 2 Igual observación que para la tabulación 2 de ferroviario
- 4 Considerar el período mínimo que debe abarcar la serie
histórica y modificar la nota al calce.
5. Considerar la necesidad de modificar la columna matriz para
detallar "vehículos de pasajeros", como sigue:
- a) Autobuses
- Hasta de 10 asientos
- De 10 a 15 asientos, etc.
- b) Automóviles
- 10 Considerar la necesidad de indicar las unidades en las colum-
nas correspondientes.
- 11 Igual observación que para la tabulación 10 anterior.