



EL COMERCIO COMO INSTRUMENTO DE APOYO AL DESARROLLO ECONOMICO DE LAS NACIONES

El Secretario General de las Naciones Unidas, Boutros Boutros-Ghali, pronunció un discurso el 19 de octubre de 1994 para inaugurar la etapa ministerial del Simposio Internacional de las Naciones Unidas sobre Eficiencia Comercial, que se celebró en Columbus, Ohio, Estados Unidos, del 17 al 21 de octubre de 1994. Destacó, entre otros, la conveniencia de un régimen más liberal de comercio internacional, la necesidad de facilitar el comercio y los desafíos que han de superarse para aumentar la eficiencia comercial. A continuación se entregan los puntos relevantes del mencionado discurso.

El comercio ya no es sólo un asunto de puertos, ferrocarriles y rutas aéreas. Hoy en día, el comercio puede realizarse al instante y en todas partes. Las ciudades interiores tienen una nueva ventana al mundo. Quienes se hallan en lugares apartados pueden actuar tan rápidamente como los que viven en las grandes capitales. El comercio se ha hecho electrónico y pronto quizá prescindirá totalmente del elemento documental.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) entiende la necesidad de adaptarse al cambio. Hace dos años, la UNCTAD inició una reforma intergubernamental, sus programas de trabajo y sus métodos. En el octavo período de sesiones de la UNCTAD, celebrado en Cartagena de Indias (Colombia) en 1992, se señaló la evolución del programa internacional de comercio y desarrollo. Se dieron nuevas directrices para la labor de las Naciones Unidas.

La iniciativa en materia de eficiencia comercial que nos ha congregado hoy es un resultado de ese proceso. Representa, asimismo, el resultado de un esfuerzo de cooperación dentro del sistema de las Naciones Unidas. Además de

la UNCTAD, la Comisión Económica para Europa ha efectuado una contribución importante. El Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT también ha hecho otro tanto.

La necesidad de facilitar el comercio

Actualmente asistimos a la alborada de una nueva era. La importancia del comercio es ampliamente reconocida y se acepta la necesidad de facilitar el comercio. Estamos dejando atrás el mundo del pasado, en el cual el Estado y la actividad comercial parecían tener poco en común y a veces se hallaban en bandos ideológicos opuestos. Se dejan de lado viejas suspicacias y hostilidades. En todos los lugares del mundo florece un nuevo espíritu de asociación y cooperación entre los gobiernos y el sector privado.

Se ha producido una revolución en la forma en que el mundo considera la relación entre el Estado y la creación de riqueza. La globalización de la economía plantea cuestiones importantes para un sistema internacional basado en la existencia de Estados soberanos. Pero las Naciones Unidas fueron creadas a fin de permitir que los Estados trabajaran en conjunto para hallar soluciones a los problemas comunes.

Este simposio internacional forma parte del proceso de promover objetivos comunes para el desarrollo. Al analizar el acceso al sistema de comercio mundial abordamos una parte fundamental del programa de las Naciones Unidas en favor del desarrollo.

Un régimen más liberal de comercio internacional

La Ronda Uruguay ha indicado una liberalización del comercio mundial. Se estima que el ingreso a nivel mundial aumentará por lo menos en 500 mil millones de dólares durante el próximo decenio. Esto agregará 50 mil millones de dólares cada año a las corrientes comerciales internacionales. El volumen del comercio de los países desarrollados será entre un 7% y un 8% mayor de lo que habría sido sin el GATT. Pero es probable que el comercio de los países en desarrollo aumente por lo menos un 14% durante el mismo período.

Un régimen más liberal de comercio internacional conviene a todas las partes. Pero no todos los países en desarrollo pueden participar realmente en él. Muchos carecen de la infraestructura, tanto física como institucional, para hacerlo. Es posible que las comunicaciones sean insuficientes. Quizá falte información o ésta sea incompleta. Las personas quizá carezcan de aptitudes para las nuevas tecnologías. Tal vez no se disponga de los servicios financieros necesarios. La burocracia estatal puede ser un obstáculo, en vez de ayuda, para los exportadores.

Si los países en desarrollo no pueden ingresar al nuevo mundo del comercio internacional, se perderán oportunidades para sus agentes comerciales, sus pueblos y el mundo. Si los países en desarrollo quedan al margen del nuevo mundo del comercio global, se perjudicará la causa del desarrollo, y por consiguiente de la paz y la estabilidad.

La iniciativa en materia de eficiencia comercial se propone impedir que ello suceda. Apunta a facilitar la participación

de los países en desarrollo, y de sus empresas nacionales en el comercio internacional. Busca la manera de reducir el costo de las transacciones comerciales.

Un país puede poseer excelentes recursos naturales, una fuerza laboral muy motivada, buenos conocimientos técnicos y empresarios talentosos y, sin embargo —a causa de la ineficiencia comercial— quizá no pueda aprovechar las oportunidades del mercado.

Los desafíos que deben superarse en materia de eficiencia comercial

Se han determinado seis áreas de dificultades:

1. La fiscalización oficial: se necesita cierto grado de injerencia estatal en el movimiento de bienes y corrientes financieras a fin de proteger la economía, la salud y la seguridad nacionales. Esto, sin embargo, fácilmente puede tomarse excesivo o ineficiente. Cada año se pierden miles de millones de dólares en detenciones y demoras, a menudo a causa de una burocracia innecesaria.

Si los países en desarrollo desean recoger el desafío de la economía global, el papel de los burócratas tendrá que considerarse de manera diferente. Deberán convertirse en facilitadores y no en fiscalizadores del comercio. Los exportadores y los comerciantes deben considerarse agentes del desarrollo y no como fuente de ingresos tributarios. La intervención del Estado debe ser transparente y diáfana. Su preocupación no debería limitarse únicamente a obtener ingresos públicos en el corto plazo, sino que debería extenderse también a las consecuencias de la eficiencia del comercio en el largo plazo.

La eficiencia aduanera es crucial. Los beneficios derivados de las técnicas modernas del transporte y las nuevas tecnologías de la información pueden perderse si los procedimientos de inspección son lentos, o si a causa de requisitos excesivos en materia de documentos y formularios se producen retrasos. La modernización de las aduanas es esencial para un sistema comercial eficiente.

2. La disponibilidad de los servicios financieros: el financiamiento es una limitación importante para el crecimiento económico. No siempre se puede disponer de capital, financiamiento a corto pla-

zo y seguros de manera rápida y eficiente. Como consecuencia, el comercio puede demorarse o perderse.

Es indispensable contar con mayor disponibilidad y conocimiento de las técnicas financieras modernas. El sector de los servicios financieros en los países en desarrollo tiene una importante contribución que hacer. Junto con una mayor apertura, los países en desarrollo necesitan reclamar el lugar que legítimamente les corresponde como proveedores de servicios financieros dinámicos e innovadores.

3. La información comercial: es preciso encontrar oportunidades en los mercados de los países desarrollados y orientar la producción hacia ellos. Una información rápida y exacta es vital si se desean aprovechar las oportunidades comerciales. El conocimiento de lo que desean los clientes y la planificación con miras a satisfacer sus necesidades exigen un sistema de información moderno, así como la capacidad de administrar las empresas para satisfacer esas necesidades.

4. El transporte: puede repercutir decisivamente en la eficiencia del comercio. Los productos de las industrias de exportación deben movilizarse rápidamente a los mercados apropiados en el momento justo. Una red vial ineficiente o la escasez de enlaces con las rutas marítimas o aéreas puede causar demoras. O puede ser que los productos viajen rápidamente alrededor del mundo por vía aérea, pero las conexiones con los aeropuertos quizá sean inadecuadas. De manera que la inversión en infraestructura de transporte puede significar un aporte decisivo.

5. Las telecomunicaciones: son inseparables de la eficiencia del comercio. Los sistemas mundiales de información tienden a pasar por alto al mundo en desarrollo. Sin embargo, la información es la clave del comercio y las telecomunicaciones son las vitales portadoras de dicha información. Un buen ejemplo es existencia de eficientes comunicaciones telefónicas de larga distancia. Se precisa una inversión sustancial en capital físico y humano si se desea que en cada país se instalen redes modernas.

Pero la iniciativa en materia de eficiencia comercial puede lograr mucho con recursos relativamente limitados. El acceso a la informática y la tecnología de las comunicaciones, junto con una capacitación apropiada y un mínimo de in-

fraestructura, pueden mejorar significativamente el desempeño comercial.

6. Las prácticas comerciales: quienes comercian a escala mundial deben adoptar normas y prácticas globales. Aquellos que no se adapten a los deseos de sus clientes, quedarán a la zaga del mercado mundial. Los costos comerciales deberán reducirse al mínimo posible y estar basados en prácticas comerciales transparentes y aceptadas. Los códigos de comercio uniformes pueden ser de suma importancia.

De manera que es preciso que las prácticas y los métodos comerciales modernos sean en general más asequibles. Se deben ampliar la capacitación y la educación en materia comercial. Se puede ayudar a las escuelas de comercio a que extiendan sus actividades a los países donde antes no se ha enseñado en gran escala la disciplina comercial.

El centro de comercio: Una red abierta para el comercio global

El concepto de centro de comercio puede concentrar esfuerzos y recursos. Puede encabezar el esfuerzo para mejorar la eficiencia comercial.

El centro de comercio puede congrega a todos los proveedores de los servicios que se necesitan para realizar una transacción comercial: las aduanas, los institutos de comercio exterior, los expedidores de carga, las empresas de transporte, los bancos y las compañías de seguros. Cada centro de comercio coordina y comparte la información con todos los demás. Pero la estructuración de cada uno de ellos se realiza localmente, de acuerdo con las directrices de la UNCTAD. La dotación de personal y el financiamiento son principalmente locales y, por consiguiente, cada centro de comercio tiene en cuenta las circunstancias peculiares de su ubicación. A la fecha, se han designado más de 60 centros de comercio, de los cuales 26 están en funcionamiento. Entre ellos se incluye Columbus, donde estamos reunidos, que es el primer centro de comercio establecido en la región de América del Norte.

Pero hace falta más. Necesitamos expandir el concepto de centro de comercio a todo el mundo para convertirlo en una red abierta para el comercio global. Debemos establecer normas convenidas internacionalmente y lineamientos concretos para lograr la eficiencia comercial

a nivel regional, nacional y local. Debemos establecer un marco estructural para implementar esas normas y será preciso elaborar un programa de asistencia técnica en materia de eficiencia comercial.

Signos de una nueva era de apertura y eficiencia en el comercio

La economía es el motor del desarrollo. Sin crecimiento económico no puede haber incremento sostenido alguno en la formación de capital privado o público, como tampoco un aumento de los servi-

cios de salud y asistencia social ni un incremento general en la seguridad de una sociedad.

Por consiguiente, el aumento del comercio internacional es esencial para el crecimiento económico y constituye un ingrediente vital del desarrollo porque contribuye a fortalecer las otras dimensiones del desarrollo. Un mayor comercio internacional no sólo se traduce en menores costos de transacción y mayores oportunidades económicas, sino que ayuda también a acrecentar la seguridad y, por lo tanto, en definitiva contribuye al logro de los objetivos generales de la Carta de las Naciones Unidas: el mantenimiento de la paz y la seguridad internacional.

Ya se perciben signos de una nueva era de apertura y eficiencia en el comercio. Cuando las Naciones Unidas inician su segundo medio siglo de existencia, el papel que desempeña el comercio seguirá creciendo.

Un mundo cohesionado por los vínculos del comercio tenderá a la paz y no a la guerra, a la cooperación en vez de la confrontación. Confío en que esta cooperación continuará con el establecimiento de la Organización Mundial del Comercio; en realidad ésta debería fortalecer esta cooperación y formar parte del sistema de instituciones de las Naciones Unidas.

EL TRANSPORTE Y LA ORGANIZACION MUNDIAL DEL COMERCIO

La Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), a través de su Consejo de Dirección, aprobó recientemente, entre otras resoluciones, una que manifiesta su apoyo a la Organización Mundial del Comercio (OMC). Las demás se relacionan con la inversión en infraestructura a fin de promover el crecimiento, la competitividad y el empleo, así como al acceso y al estacionamiento de autobuses de turismo en las ciudades turísticas. Esas resoluciones se presentaron en la ceremonia de clausura del XXIV Congreso Mundial de la IRU, el 20 de octubre de 1994, en San Diego, Estados Unidos. A continuación se consigna el texto de la resolución relativa a la OMC.

Declaración de la Unión Internacional del Transporte por Carretera sobre su cooperación futura con la Organización Mundial del Comercio

La globalización y la liberalización de los intercambios de bienes, servicios y capitales, que amplía considerablemente la dimensión de los mercados, se ha venido acelerando desde los años 80, con el proceso de desreglamentación así como con la internacionalización y la privatización de empresas.

Con la conclusión, el 15 de diciembre de 1993, de la Ronda Uruguay de negociaciones comerciales multilaterales del GATT (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio), se dio un nuevo paso hacia la liberalización del comercio internacional. A largo plazo, esto podría hacer aumentar en 200 mil millones de dólares estadounidenses los ingresos anuales mundiales, de acuerdo con las estimaciones de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

Entre 1980 y 1991, el volumen del comercio mundial aumentó más rápidamente que la producción, observándose la misma tendencia en 1992 y 1993, pese a que dicho aumento ya no es tan marcado.

Paralelamente, se ha reforzado la regionalización a escala mundial. Así, los intercambios comerciales aumentan más rápidamente dentro de las grandes zonas económicas (América del Norte, Europa Occidental, Sudeste de Asia, América del Sur) que entre ellas. Esas asociaciones se institucionalizan (TLC, Tratado de Libre Comercio entre Canadá, Estados Unidos y México; APEC, Organización para la Cooperación Económica Asia Pacífico / ASEAN, Asociación de las Naciones del Sudeste Asiático y MERCOSUR, Mercado Común del Sur) siguiendo el ejemplo del mercado único de la Unión Europea, que se empeña en suprimir las últimas fronteras económicas.

Los transportes han estimulado el crecimiento económico mediante interacciones complejas, y el transporte de pasajeros y de mercancías por carretera está directamente implicado en el proceso de liberalización y de desregulación arriba mencionado. Dicho transporte puede evolucionar ahora en espacios geográficos mucho más vastos, y la acción de las fuerzas del mercado y de la competencia aumentan la calidad de sus servicios, su eficacia y su capacidad de innovación. Ese proceso de liberalización y desregulación incita a los transportistas a realzar sus ventajas, a desarrollar sus prestaciones de tipo logístico y a celebrar alianzas estratégicas.

El GATT, que desde 1947 combate eficazmente el proteccionismo, logró hacer disminuir los derechos de aduana aplicables a los productos industriales. Los aranceles aduaneros hoy ya casi no constituyen un obstáculo al comercio. Por otra parte y por primera vez, los servicios, entre ellos el transporte por carretera, le corresponderán a la nueva OMC.

La supresión de las restricciones cuantitativas y tarifarias al funcionamiento del mercado del transporte por carretera puso de manifiesto los efectos perjudiciales de la coexistencia de reglamentos nacionales divergentes relativos a los vehículos, a su circulación y a los servicios de la conducción.

Conviene que, al amparo del proceso indispensable de la liberalización de los mercados del transporte entre y dentro

de las diferentes regiones del mundo, particularmente de la Unión Europea y del TLC se acelere el proceso de acercamiento de los reglamentos en cuestión y se ponga término a las tentativas unilaterales de mantener o restablecer reglamentos nacionales proteccionistas.

Una tarea que incumbirá a la nueva OMC consistirá en hacer comprender a todos sus Estados miembros que el desarrollo económico está estrechamente vinculado a la libertad y al crecimiento de los intercambios comerciales, para lo que se requiere que haya libertad en la prestación de servicios de transporte.

Desde ese punto de vista, la IRU apoya a la OMC y desea poder aportar una colaboración continua y concreta a fin de:

- suprimir, o por lo menos limitar, los obstáculos no arancelarios al comercio y las medidas proteccionistas insidiosas que afectan al transporte por carretera, como son la multiplicación de tasas arbitrarias, las reglamentaciones abusivas o las prohibiciones o restricciones injustificadas del tráfico;

- garantizar el respeto de los principios de la libertad de tránsito y de la libre elección del modo del transporte;

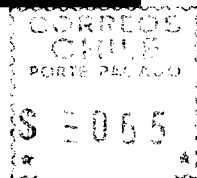
- utilizar la competitividad del transporte por carretera, solo o combinado a otros medios de transporte, como vector de desarrollo económico y de mejoramiento de la situación del empleo, en vez de tratar de asimilarlo a los medios de transporte menos eficientes;

- recomendar a los gobiernos que sean más rigurosos en la gestión del gasto público, y en particular, de los presupuestos asignados al transporte público, lo que conduciría a la reducción de los gastos fijos de esos transportes y de deuda en moneda nacional y en divisas, con lo que se evitarían los efectos de distorsión provocados por las subvenciones al sector de los servicios;

- recomendar a los gobiernos que, al establecer su política comercial, piensen en elevar el nivel de calidad del servicio del transporte por carretera de pasajeros y de mercancías, a fin de promover los intercambios turísticos y de abrir nuevas perspectivas a la economía nacional y al comercio exterior.

COMUNICACIONES CON LA CEPAL VIA INTERNET: TRANS@ECLAC.CL

Los lectores del Boletín que deseen comunicarse con la Unidad de Transporte de la CEPAL, pueden utilizar ahora, además de los medios tradicionales, un mensaje enviado a la dirección Internet señalada.



NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe
Unidad de Transporte
Facsimile: 5622080252-2081946, Télex: 340295 (UNSTGO CL)
Casilla 179-D
Santiago de Chile

22083:FAL

CLO

CENTRO DE DOCUMENTACION
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
AMUNATEGUI 139
SANTIAGO
CHILE

IMPRESOS
VIA AEREA