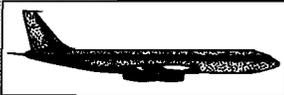


<p>NACIONES UNIDAS</p>  <p>CEPAL</p> <p>Año XIII - Nº 77 Agosto de 1989</p> <p>BOLETIN PREPARADO POR LA SECRETARIA DE LA COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL)</p>		<i>FAL.</i>		
		F	Facilitación del Comercio y el Transporte	
		A	en América Latina y el Caribe	
	L			

CONTENEDORIZACION EN LA COSTA ESTE DE SUDAMERICA Y SU PAPEL EN EL INCENTIVO DE LAS EXPORTACIONES

Entre el 5 y 7 de abril de 1989, se realizó en la ciudad de Córdoba, Argentina, el seminario/taller sobre Contenedorización en la costa este de Sudamérica y su papel en el incentivo de las exportaciones, que contó con el patrocinio de la Cámara de Comercio Exterior del Centro de la República Argentina, la Cámara de Exportadores de la República Argentina, el Banco Mundial y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), con la colaboración del Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT (CCI) y la Oficina Internacional del Trabajo (OIT). Participaron representantes de Argentina, Paraguay y Uruguay, así como un observador del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El propósito de este seminario/taller fue revisar con los participantes los resultados iniciales del estudio Contenedorización en la costa este de Sudamérica, encomendado por el Banco Mundial con miras a determinar los próximos pasos a seguir hacia la finalización de este proyecto, que contempla extenderse posteriormente a Brasil. Dicho proyecto tiene por fin mejorar la eficacia del transporte en contenedores, y por tanto, las exportaciones, especialmente en los rubros de productos no tradicionales, a través de una reducción de los costos de transporte para aumentar la competitividad de dichos productos en los mercados mundiales.

Los participantes del seminario taller, conscientes de la importancia de aumentar el uso del contenedor en esta región para fomentar el comercio exterior de sus respectivos países, puntualizaron las siguientes recomendaciones:

EL ABASTECIMIENTO DE CONTENEDORES A EXPORTADORES: efectuar los cambios necesarios en las leyes y reglamentos aduaneros que permitan el transporte de contenedores hacia el interior de los países,

incluyendo el transporte de cabotaje por todos los medios de transporte y revisar los dispositivos legales pertinentes con el fin de eliminar trabas administrativas para el transporte de contenedores en tránsito a través de Argentina y Uruguay con destino a Paraguay;

LOS TERMINALES INTERIORES: solicitar a las cámaras de comercio que estudien la viabilidad en cuanto al establecimiento de terminales interiores y pedir la colaboración de los ferrocarriles en los estudios que se realicen para la creación de terminales interiores privados, vinculados a los mismos, y en particular aquéllos para los que se concedan terrenos de acuerdo a las reglamentaciones vigentes de cada país;

EL EMBALAJE: efectuar una revisión sistemática por intermedio de las cámaras para dictar cursos y seminarios con la finalidad de reducir costos en materia de embalaje, sin desatender las necesidades del comprador;

LA INFRAESTRUCTURA: efectuar un plan para atender las necesidades de suministro de contenedores a corto, mediano y largo plazo, teniendo presente las necesidades en puertos, ferrocarriles, transporte vial y terminales interiores; considerar el rol futuro en el transporte fluvial para el transporte de contenedores incluyendo un equipamiento apropiado; efectuar un plan de mantenimiento más intensivo para los equipos especializados dedicados a la movilización de contenedores con la finalidad de tener disponibilidad oportuna y adecuada;

LAS COMUNICACIONES: crear una red uniforme de comunicaciones para la movilización de contenedores entre Argentina, Paraguay y Uruguay y con terceros países; adaptar el mismo sistema con los otros organismos que intervienen en el movimiento de contenedores;

LA RED DEL SECTOR PRIVADO: modificar o adecuar las leyes vigentes pertinentes para que permitan una participación más activa del sector privado en la creación y/o modernización de la infraestructura adecuada para la contenedorización;

LOS SEGUROS: instar a los exportadores a que, por intermedio de sus cámaras, renegocien las pólizas y primas de seguros con el fin de obtener mejores condiciones para las cargas contenedorizadas;

LOS FLETES MARITIMOS: priorizar el tratamiento de las cargas contenedorizadas, sin afectar la carga convencional; cotizar tarifas adecuadas al agrupamiento de pequeñas cargas con criterio de consolidación, en lugar de considerarlo como la simple unión física de bultos; promover negociaciones entre armadores, usuarios y proveedores de servicios a los buques que tiendan a reducir los costos involucrados en la composición del flete;

LAS TARIFAS PORTUARIAS: reelaborar la estructura tarifaria atendiendo a los movimientos efectivos y el agrupamiento de las cargas, y establecer la participación conjunta de autoridades portuarias, armadores, empresas de estiba y consejos de usuarios en cada país en la definición de los nuevos términos;

LA LEGISLACION ADUANERA: considerar que el contenedor constituye un elemento de transporte, definir y/o actualizar regímenes aduaneros específicos que, preservando el interés fiscal, faciliten la flexibilización de su empleo, particularmente en la implantación de servicios "puerta a puerta";

LOS PROCEDIMIENTOS DOCUMENTALES Y LA COMPUTARIZACION: simplificar los procedimientos documentales con el propósito de

reducir los costos conexos; acompañar la introducción de medios técnicos avanzados de comunicación;

LOS IMPACTOS LABORALES: instar a las autoridades pertinentes de la región a que tomen las acciones que estimen necesarias para modificar el marco regulador de las relaciones laborales en sus respectivos ámbitos; activar los ámbitos y mecanismos apropiados para solucionar los eventuales conflictos, asegurando la participación efectiva de empleados y empleadores. Asimismo, se considera conveniente recurrir a la colaboración

de los organismos internacionales vinculados a la temática;

LOS CONSEJOS DE USUARIOS, CAPACITACION Y TERMINOLOGIA: promover la creación de consejos de usuarios en los países de la región que no los tengan; desarrollar o poner en marcha cursos de capacitación dirigidos a usuarios, operadores, trabajadores, autoridades y funcionarios nacionales, relacionados con la cadena de distribución física internacional; utilizar una terminología definida y uniforme para precisar el tipo de

transporte que se desarrolla en la cadena de distribución física internacional;

LA LEGISLACION: instar a los países de la región a que ratifiquen el convenio aduanero sobre contenedores de 1972 de las Naciones Unidas; instar a cada país a que dicte los dispositivos legales pertinentes que estime convenientes para permitir una mayor y eficiente fluidez del movimiento de contenedores de puerta a puerta, incluyendo normas adecuadas sobre responsabilidad que subsecuentemente posibiliten el otorgamiento a los usuarios del conocimiento de embarque en origen.

LAS TELECOMUNICACIONES Y EL DESARROLLO

En los últimos tiempos la comunidad internacional ha observado cambios tecnológicos sin precedentes en el campo de las telecomunicaciones, entre los cuales se destacan la telemática (convergencia de las telecomunicaciones y la informática), las fibras ópticas, la tecnología digital y la utilización de satélites geostacionarios para comunicación de voz, texto, datos e imágenes. Gracias a la aplicación de estos nuevos adelantos, muchos países que ya cuentan con una infraestructura de telecomunicaciones satisfactoria han podido no sólo lograr mayor éxito en la consolidación de sus planes económicos y sociales, sino también colocar sus productos en mercados externos de manera más competitiva, ordenada y eficaz.

En abril de 1989, los Estados Unidos y Japón inauguraron un enlace por cable submarino de fibra óptica que atraviesa 8 271 km del océano Pacífico entre California y Tokio. Este cable, que fue construido a un costo de 700 millones de dólares, les permitirá aumentar considerablemente la capacidad de sus canales para llamadas telefónicas, transmisión de datos, télex, video y otros tipos de comunicaciones. Por otro lado, una compañía canadiense en un futuro cercano construirá y explotará el primer sistema móvil para comunicaciones por satélite, que permitirá llegar a todas las regiones de América del Norte a través de aparatos móviles telefónicos y de datos. Los usuarios canadienses de este sistema podrán mantener un contacto continuo con vehículos terrestres, aeronaves y barcos desde zonas urbanas y rurales e incluso desde regiones alejadas.

En América Latina, cuya infraestructura de telecomunicaciones también experimenta una rápida evolución, los países han consagrado muchos esfuerzos al proceso de expansión y mejoramiento de la calidad de sus servicios, al reconocer que las telecomunicaciones constituyen uno de los medios indispensables para su desarrollo. Como ejemplo, Brasil, con sus dos satélites nacionales de telecomunicaciones en órbita, puede estimular el desarrollo de sus zonas más distantes por medio de servicios de télex, teléfono, televisión y comunicación de datos. Chile está ampliando su red de telecomunicaciones con el fin de atender mejor a las necesidades de su población, por lo que contrató recientemente a una compañía francesa para instalar 400 km de fibras ópticas que permitirán la transmisión de miles de canales de voz, datos a altas velocidades y televisión, sin distorsión ni

interferencias. Después de la citada instalación, este país ocupará un importante lugar en el mundo en el uso de la fibra óptica para enlaces de comunicación.

Sin embargo, a pesar del progreso ya alcanzado en el sector de las telecomunicaciones por varios países de la región, uno de los principales desafíos para la mayoría de ellos sigue siendo la ampliación de sus facilidades y servicios básicos de telecomunicaciones, tales como el teléfono, a zonas alejadas y frecuentemente desfavorecidas. Se estima que hasta el año 2000 América Latina necesitará 85 millones de líneas telefónicas, lo que supone una media de 16.5 teléfonos por 100 habitantes. Para conseguir este objetivo, se requerirían inversiones del orden de los 100 000 millones de dólares y, por lo tanto, habría que superar grandes obstáculos como la escasez de divisas, la falta de inversión, la carencia de personal calificado y deficiencias de gestión.

La Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) es un organismo especializado de las Naciones Unidas cuyos propósitos son fomentar el desarrollo de los servicios de telecomunicaciones y de promover la cooperación internacional en ese campo. En su Conferencia de Plenipotenciarios que se celebró en 1982, en Nairobi, Kenia, la UIT reconoció que era necesario adoptar medidas radicales a fin de reducir las diferencias en el campo de las telecomunicaciones entre los países y regiones del mundo, observando que una red de telecomunicaciones que no sea universal no puede responder por completo a las necesidades de sus usuarios, ni siquiera en los lugares que cuentan con instalaciones adecuadas. La medida que adoptó la conferencia fue la creación de la Comisión Independiente para el Desarrollo Mundial de las Telecomunicaciones, conocida también como la Comisión Maitland, por el nombre de su presidente, Sir Donald Maitland, del Reino Unido. Esta comisión recibió el mandato de recomendar una serie de métodos, incluso nuevos, para estimular el mejoramiento de las telecomunicaciones en el mundo en desarrollo.

La Comisión Maitland, consternada ante la escasez y en algunos casos la total carencia de servicios de telecomunicaciones en muchas regiones del mundo, observó que para los inicios del próximo siglo, toda la humanidad debería gozar de acceso fácil a un teléfono y, a su debido tiempo, a otros servicios que las telecomunicaciones pueden proporcionar.

Para lograr ese fin, será necesario fomentar una serie de medidas tanto por parte de los países industrializados como de los países en desarrollo.

En otro foro, el Simposio sobre Políticas de las Telecomunicaciones, realizado conjuntamente por el Gobierno de Brasil y la UIT en mayo de 1988 en Río de Janeiro, los participantes plantearon las siguientes interrogantes:

- ¿Cuáles son las opciones de los planificadores, en particular en el campo de las telecomunicaciones, para lograr el aprovechamiento más eficaz de las últimas tecnologías con miras al desarrollo social y económico?
- ¿Qué rumbo podrían seguir las cambiantes estructuras legislativas nacionales, regionales y mundiales teniendo en cuenta la necesidad de atender de la mejor manera posible a todos los usuarios actuales y potenciales y, al mismo tiempo, conseguir una inversión eficaz en la prestación de una amplia diversidad de servicios de telecomunicaciones?
- ¿De qué modo pueden obtenerse y canalizarse los recursos humanos y de capital necesarios para establecer una adecuada infraestructura de telecomunicaciones en los países en desarrollo?

Como resultado de los debates celebrados en relación a las preguntas planteadas, los participantes del simposio llegaron a un consenso conocido como la Declaración de Río:

- Que es indispensable propiciar la cooperación internacional norte-sur y sur-sur, en interés tanto de los países industrializados como en desarrollo, a fin de alcanzar un mayor equilibrio mundial en cuanto a la disponibilidad y calidad de los servicios de telecomunicaciones asequibles. La UIT, en conformidad con el Convenio Internacional de Telecomunicaciones, debe fomentar y prestar ayuda a los esfuerzos colaborativos y, en particular, a las nuevas iniciativas entre países miembros para conseguir los objetivos citados;
- Que, dado que el mejoramiento de las telecomunicaciones en cada país en

desarrollo está plenamente relacionado con el desarrollo económico nacional, debe prestarse especial atención a la transferencia, adaptación y aplicación razonable de la tecnología con objeto de obtener un crecimiento nacional equilibrado;

- Que es necesario que cada país adopte políticas de telecomunicaciones bien coordinadas y equilibradas en el contexto de la planificación social y económica de cada país, teniendo presente tanto el empleo de los recursos como las ventajas inherentes a las diversas posibilidades tecnológicas que se derivan de la modernización de la infraestructura. La mejora de los sistemas de telecomunicaciones en cada país no sólo puede servir

de apoyo al desarrollo, sino que puede constituir un poderoso motor de crecimiento económico;

- Que se recomienda encarecidamente que el Secretario General de la UIT siga procurando obtener recursos para estimular el debate, la investigación, los análisis y las iniciativas en relación con las consecuencias de las estrategias adoptadas por los países miembros mediante el intercambio de información y la celebración de reuniones regionales.

Con el fin de hacer frente al entorno cambiante de las telecomunicaciones modernas, se realizó en diciembre de 1988, en Melbourne, Australia, la Conferencia Administrativa Mundial Telegráfica y Telefónica

de 1988 (CAMTT-88), que contó con la presencia de 113 países miembros de la UIT.

En esa ocasión, la conferencia analizó más de 1 000 propuestas presentadas por parte de los participantes y redactó los textos reglamentarios esenciales para el establecimiento y la explotación eficaces de las redes básicas internacionales de telecomunicación.

De esa forma, el Reglamento de las Telecomunicaciones Internacionales, que entrará en vigor el 1 de julio de 1990, constituirá la base de las normas y mecanismos administrativos necesarios no sólo para las redes de los años 90 y siguientes sino también para asegurar la continuación de la disponibilidad para el público de los tradicionales servicios de telecomunicaciones existentes en todo el mundo.

III REUNION ORDINARIA DE LA COLTRAM

A la Tercera Reunión Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Transporte Marítimo (COLTRAM), que se llevó a cabo en Caracas, Venezuela, del 22 al 24 de mayo de 1989, asistieron representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, México, Perú, República Dominicana, Trinidad y Tabago, Uruguay y Venezuela, así como observadores de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

En la reunión plenaria las 13 delegaciones participantes consideraron, entre otros puntos, la Ley de la Marina Mercante de los Estados Unidos de América de 1984 (*Shipping Act of 1984*), que actualmente se encuentra en proceso de revisión. Como se sabe, la referida legislación ha incorporado una serie de instrumentos y regímenes nuevos para reglamentar el flujo de transporte marítimo comercial de los Estados Unidos, donde cerca de dos tercios de todos los buques de línea regulares hacen escala.

En el cumplimiento de las exigencias impuestas por la mencionada ley, las empresas navieras latinoamericanas y del Caribe se han visto desfavorecidas por algunas de sus disposiciones. Como consecuencia, los países miembros de la COLTRAM han pedido que su Secretaría haga llegar a la *Federal Maritime Commission* (FMC) de los Estados Unidos algunos planteamientos centrales de los gobiernos en materia de transporte marítimo, para lograr una participación más equitativa de las empresas explotadoras de buques de líneas regulares de la región en el transporte marítimo desde y hacia los Estados Unidos. Se solicita en particular que la FMC reconozca el derecho de los países de la región a:

- Aplicar el principio de reciprocidad efectiva teniendo en cuenta el actual nivel de

desarrollo de la marina mercante latinoamericana y del Caribe;

- Mantener los acuerdos bilaterales existentes o que se pudieran celebrar entre los Estados Unidos y los países de la región;
- Estar dispensados de las represalias contra países que dificulten el acceso de buques de bandera estadounidense que quieran operar como *cross traders* entre puertos extranjeros;
- Establecer un régimen de excepción para los países de la región respecto a las normas que prohíben a las conferencias restringir el uso de servicios intermodales o innovaciones tecnológicas;
- Hacer más flexible las normas que se refieren a las tarifas de sus transportistas controlados por parte de los gobiernos latinoamericanos y del Caribe.
- Permitir el acceso de las empresas navieras latinoamericanas y del Caribe a la contratación de los servicios intermodales dentro del territorio de los Estados Unidos a cargo de los transportistas terrestres.

Como contrapartida de este nuevo régimen se destacó la necesidad de aplicar las sanciones en el ámbito de la Sección 19 de la Ley de 1920 exclusivamente cuando se afecte a buques de bandera de los Estados Unidos, manteniéndose dentro del marco jurídico expresado en la sección primera de la mencionada ley.

Se resolvió, asimismo, solicitar a la FMC levantar la sanción recientemente impuesta sobre los buques de bandera peruana que visitan puertos de Estados Unidos, y mantener bajo examen la evolución de la demanda efectuada por la compañía norteamericana

"Overseas Enterprises" ante la FMC contra la compañía ecuatoriana "Marítima Trasligra".

Además, se adoptaron las siguientes prioridades para la ejecución del programa de trabajo básico de la COLTRAM para 1989-1990:

- Recabar y distribuir entre los países miembros de la COLTRAM información sobre los efectos de las disposiciones legales contenidas en las nuevas políticas de marina mercante de los países de la Comunidad Económica Europea (CEE), así como hacer un seguimiento a las acciones que tomen la CEE, los Estados Unidos y Japón sobre nuevas dimensiones para contenedores;
- Recoger y difundir información sobre capacitación en materia de transporte marítimo, políticas de desarrollo marítimo y portuario, nuevas legislaciones y disposiciones sobre la materia;
- Establecer vínculos con el Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT, organización que patrocina el fortalecimiento de los consejos de usuarios del transporte internacional y la promoción de las exportaciones;
- Solicitar a la CEPAL la elaboración de un estudio sobre los puertos de la región en cuanto a legislación, administración, servicios, mercados y tecnologías, con el fin de mejorar su contribución a la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe.

Por último, cabe destacar la resolución que modifica la condición de la secretaria de la COLTRAM de *pro tempore* a secretaria ejecutiva, que continuará contando con el apoyo logístico del Gobierno de Venezuela.

LOS SERVICIOS EN EL DESARROLLO Y EL COMERCIO INTERNACIONAL

Hoy en día, el sector de servicios desempeña un papel cada vez más protagónico en las economías modernas, al haberse convertido en la fuente más dinámica de empleos y por haber brindado una importante contribución a la producción de bienes primarios y secundarios. Lo anterior explica el gran interés suscitado por ese sector, como lo demuestran los muchos trabajos ya publicados sobre la materia, así como los diversos seminarios, reuniones y conferencias realizadas por instituciones académicas, empresariales y organismos internacionales.

El sector de servicios abarca, dentro de una definición generalmente aceptada, una amplia gama de actividades muy heterogénea y que se relaciona tanto con los sectores productivos como con el consumidor final. Entre ellas figuran transportes, telecomunicaciones, banca, procesamiento de datos, cine y televisión, publicidad, auditoría, educación, salud, seguros, informática, consultoría, construcción e ingeniería, comercialización y distribución, servicios públicos urbanos, almacenamiento, reparación y mantenimiento de equipos, turismo y hotelería y demás actividades, aparte de las ya especificadas como "invisibles" o "intangibles".

Actualmente el sector de servicios representa alrededor de 60% del producto interno bruto (PIB) de los países

industrializados y un 56% del PIB promedio de América Latina. La participación del sector en algunos países de la región tales como Argentina, Brasil y México es aún más significativa, llegando a hasta el 58% del PIB según afirma el documento CEPAL entitulado *El Nuevo Papel de los Servicios en la Economía Latinoamericana y del Caribe* (LC/R.772) de 7 de junio de 1989. Tal vez más relevante aún es su creciente importancia en el comercio internacional. Entre 1976 y 1986, el comercio de servicios creció a una tasa promedio 60% superior al crecimiento del comercio de mercancías, alcanzando en este último año un millón de millones de dólares.

No obstante la semejanza de los porcentajes para los dos grupos de países, en cuanto a la participación del sector en relación al PIB, existen diferencias fundamentales en cuanto a la composición del sector servicios y a su interrelación con los demás sectores de la economía. En los países desarrollados, el sector de servicios está plenamente integrado a los sectores primario y secundario. Esta estrecha vinculación les posibilita lograr mayor eficiencia en las cadenas productivas, alcanzar considerables economías de escala y, por tanto, mejorar sus ventajas comparativas. A su vez, estos países son los principales exportadores e importadores de servicios, beneficiándose de los importantes y crecientes excedentes en ese comercio.

Como contrapartida, en los países en desarrollo los servicios tradicionales, tales como viajes, turismo y transportes, son los que aportan una cierta contribución a sus balanzas de pagos. Asimismo, se verifica una fuerte concentración de servicios del gobierno y personales que se caracterizan por un bajo grado de productividad y escasa transabilidad. Sin embargo, cabe mencionar que, en los últimos años, los servicios de ingeniería y de informática han comenzado a generar importantes ingresos de divisas para algunos países de la región.

En ambos casos, el sector de servicios ha introducido un nuevo dinamismo en el seno de las economías industrializadas que ha significado nuevas oportunidades para sus pueblos. En ese sentido, parece conveniente que los países de América Latina y el Caribe sigan explorando las relaciones económicas entre los servicios y el desarrollo, con el fin de incorporar a sus economías servicios más productivos y eficientes. La preocupación por los servicios cobra mayor urgencia si se tiene en cuenta que éstos están siendo debatidos en el seno de la Ronda de Uruguay que se realiza bajo los auspicios del Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT). Allí se adoptarán compromisos sobre los principios y normas que regularán en el futuro los flujos de pagos derivados de la creciente internacionalización de los servicios.

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



01485:FAL

MXV

BIBLIOTECA
CEPAL - COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL
CARIBE
APARTADO POSTAL 6-718
06600 MEXICO, DF
MEXICO

IMPRESOS
VIA AEREA