



COOPERACION INTERREGIONAL EN EL CAMPO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARITIMO

En los tiempos modernos la necesidad de cooperación en la prestación de servicios de transporte marítimo para los países en desarrollo cobra extrema importancia. De hecho, la necesidad de colaboración es aún más evidente a raíz de la reciente evolución tecnológica y el consiguiente aumento de la complejidad en la organización de las operaciones de transporte marítimo, sobre todo con la introducción masiva de la contenedorización y del transporte multimodal en el comercio de los países en desarrollo en general, y América Latina en particular.

No obstante, el alcance y las perspectivas de cooperación entre países en desarrollo tienen que considerarse a la luz de los objetivos generales en que se basa la participación activa de los países en el transporte marítimo. Entre esos objetivos se pueden mencionar los siguientes:

- 1) Contribuir al éxito de las políticas macroeconómicas, en particular asegurar la competitividad de las exportaciones;
- 2) Garantizar la prestación de servicios de transporte marítimo que correspondan debidamente a las necesidades del mercado interno;
- 3) Hacer que mejore la situación de la balanza de pagos mediante la sustitución de importaciones y la exportación de servicios de transporte marítimo;
- 4) Diversificar y mejorar las actividades económicas y las perspectivas en materia de empleo;
- 5) Salvaguardar el abastecimiento de la economía nacional durante los períodos en que los conflictos políticos u otros acontecimientos puedan perturbar el normal flujo de mercancías.

Lamentablemente hasta la fecha los países en desarrollo, en sus esfuerzos para lograr estos objetivos, se han enfrentado a varias barreras a su participación en el transporte marítimo mundial, entre las que se pueden mencionar:

- los obstáculos a la participación en el tráfico o el acceso a los cargamentos básicos y las prácticas restrictivas existentes en los diversos mercados de transporte marítimo;
- la adquisición de tecnología y la adaptación de ésta a las nuevas formas de cooperación;
- la disponibilidad de personal embarcado y personal de tierra debidamente capacitado;
- el financiamiento para la adquisición de buques;
- la concentración de las empresas ya establecidas de países desarrollados en las diferentes rutas comerciales.

La Conferencia de Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) buscando encontrar soluciones alternativas para tales problemas ha dedicado un gran esfuerzo al fomento de la cooperación no sólo entre países desarrollados y en desarrollo, sino que también entre los propios países en desarrollo, particularmente en las esferas del transporte marítimo, los puertos y el transporte multimodal. Tanto es así que al reconocer los beneficios potenciales que pueden derivarse de la cooperación económica entre países en desarrollo, la UNCTAD ha constituido la Comisión de Cooperación Económica entre Países en Desarrollo como una de sus seis comisiones principales.

Con el fin de analizar medidas y acciones que ayuden a los países en desarrollo a establecer nuevas políticas que permitan promover iniciativas y mecanismos de

cooperación inter e intrarregional en los servicios marítimos internacionales, la UNCTAD organizó en septiembre de 1987 la Reunión del Grupo Intergubernamental Especial de Altos Funcionarios sobre Cooperación entre Países en Desarrollo en la Esfera del Transporte Marítimo, los Puertos y el Transporte Multimodal (véase Boletín Fal N° 72, nov./dic.1987).

Para dar mayor ímpetu a dicha cooperación y lograr resultados que fueran útiles a los círculos navieros de los países en desarrollo, se estimó conveniente que los expertos centraran su atención en acciones más concretas de cooperación, en particular, los servicios marítimos. Así, la Reunión del Grupo de Expertos que se llevó a cabo en junio de 1989 en la sede de la UNCTAD en Ginebra centró su atención en las modalidades apropiadas de cooperación interregional en el campo de los servicios marítimos.

POSIBLES AREAS DE COOPERACION

- La cooperación en actividades operacionales: reserva centralizada de espacio de carga, formación de una base de carga común, empresas conjuntas, intercambio de información, compañías multinacionales, investigación y desarrollo, establecimiento de operadores de transporte multimodal, cooperación en lo relativo a la dotación de los buques, financiamiento conjunto, selección de puertos principales/ puertos de transbordo, reparación de buques y creación de sistemas de información apropiados;

- La cooperación en materia de capacitación: capacitación, transferencia de conocimientos;
- La cooperación en cuestiones de política: planificación y formulación de políticas, legislación, armonización y simplificación de los procedimientos;
- La estructura institucional: cooperación subregional/regional, cooperación interregional.

La cooperación en el campo del transporte marítimo es un complemento importante de la expansión del comercio entre países en desarrollo. Por ende, al aumentar el interés de los países en desarrollo por la cooperación comercial en el ámbito interregional, como se desprende de la reciente entrada en vigor del Acuerdo sobre el Sistema Global de Preferencias Comerciales entre Países en Desarrollo (SGPC), la cooperación en la esfera del transporte marítimo adquirirá una importancia aún mayor.

Además, la cooperación entre los países en desarrollo no es algo que sólo sirve para superar los problemas básicos de servicios, sino que se extiende también a la seguridad de las inversiones, el acceso a los mercados, el establecimiento de vínculos, la reducción de la disparidad económica y la eficiente utilización de los buques.

Para que los países en desarrollo puedan beneficiarse de la experiencia adquirida por la Comunidad Económica Europea (CEE), en materias de cooperación en los servicios marítimos, la secretaría de la UNCTAD, en respuesta a una petición contenida en la resolución mencionada anteriormente, encomendó la elaboración de un estudio sobre dicha experiencia cuya síntesis se presenta a continuación.

EXPERIENCIA DE LA CEE EN EL FOMENTO DE LA COOPERACION EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE MARITIMO

Una de las principales formas de cooperación que ha surgido durante los últimos años entre las compañías navieras es la del consorcio, de los cuales existen alrededor de 40 en los tráficos que interesan a la Comunidad Económica Europea. La formación de estos consorcios ha constituido una de las respuestas más importantes de las compañías navieras tradicionales de la CEE a las crecientes necesidades de inversión y a los riesgos financieros y comerciales que enfrenta el transporte marítimo de contenedores. Por lo general, los consorcios existentes abarcan las operaciones de las flotas conjuntas, la operación de terminales, la comercialización de servicios y el transporte y la consolidación de cargas en el interior.

Los consorcios creados por las compañías navieras de la CEE tienen varios rasgos comunes importantes:

- Los consorcios se formaron en un momento en que las conferencias cubrían la mayor parte de los tráficos. Casi sin excepción sus miembros han seguido siendo miembros de

conferencias. Tal como hoy están constituidos, los consorcios no son miniconferencias. Las funciones esenciales de fijación de precios, participación en el tráfico y control del tonelaje todavía siguen ejerciéndose en las conferencias. En particular, es fundamental comprender que los consorcios que operan dentro de las conferencias que fijan los fletes ni otras condiciones conexas de los servicios de línea regular.

- Los consorcios son casi siempre más pequeños que la conferencia de la que forman parte. Por consiguiente es normal que en una conferencia haya varios consorcios (de hecho también hay navieros no incluidos en un consorcio) y que los derechos inherentes a la conferencia sigan perteneciendo a los miembros del consorcio y no se transfieran al consorcio propiamente dicho.

Pueden surgir algunas dificultades en la organización de consorcios. Asimismo hay posibles implicaciones en relación con la legislación antimonopólica ya que los consorcios no disfrutaban normalmente de una exención en la aplicación de estas leyes. No obstante, ellos han demostrado ser una alternativa viable para garantizar la competitividad de los armadores de la CEE en los tráficos contenedorizados. Por lo general, han sido bastante flexibles para responder a las necesidades de los cargadores, así como de los armadores participantes, lo cual puede constituir una ventaja decisiva para su establecimiento en los países en desarrollo. La regionalización de los intereses del transporte marítimo de estos países es más prometedora que otras formas más intensivas de cooperación, en particular las empresas multinacionales.

Las exportaciones e importaciones de los países latinoamericanos y del Caribe comparten los mismos orígenes y destinos y también utilizan las mismas tecnologías en sus sistemas de transporte por buques de línea, y corren los mismos riesgos en cuanto a su seguridad económica. La elaboración de una política concertada entre los países de la región permitiría establecer una estructura nueva para la industria de transporte regular, lo que contribuiría a armonizar todas sus actividades.

NECESIDAD DE UNA POLITICA DE TRANSPORTE CONCERTADA ENTRE LOS PAISES DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE

El documento de la CEPAL *La industria de transporte regular internacional y la competitividad del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe*, (LC/G.1575-P), noviembre de 1989, al abordar los aspectos regionales de una política de transporte regular concertada entre los países de la región, reconoce que debido a la creciente globalización del comercio internacional, los beneficios que generan los consorcios, tanto en operaciones intrarregionales como extrarregionales, no pueden evaluarse sólo en términos de un mejoramiento en las frecuencias

de los buques y en los factores de carga, ni en cuanto a la reducción de costos en relación con las operaciones independientes que antes realizaban las líneas afiliadas. La base sobre la cual debe determinarse si un consorcio proporciona o no el máximo de beneficios posibles para las relaciones comerciales de los países participantes consiste en la comparación de tales factores con los de los principales competidores comerciales de la región en otras partes del mundo.

Un consorcio de líneas navieras latinoamericanas, limite o no sus operaciones al ámbito regional, debería tener una base de carga suficientemente amplia como para emplear embarcaciones del mismo tamaño que las utilizadas por los principales competidores externos de la región. Con sólo algunas excepciones, los montos del intercambio de los países de América Latina y el Caribe son muy pequeños en comparación con sus transacciones comerciales con países ajenos a la región.

Sin embargo, la limitación de los volúmenes de carga no constituye un obstáculo para establecer un servicio con economías de escalas, por cuanto un consorcio que proporciona servicios extrarregionales podría también transportar bienes entre los puertos donde recalca, dando así además servicios intrarregionales. Las líneas navieras, para contribuir a aumentar la competitividad de los bienes latinoamericanos y caribeños tanto en mercados regionales como internacionales, deben utilizar grandes buques que permiten generar economías de escala. El empleo de estos últimos sólo puede justificarse mediante la creación de amplias bases de carga, las que a su vez sólo se obtienen mediante combinaciones de servicios marítimos de amplio alcance.

Con este fin, las líneas navieras regionales podrían considerar en la coordinación de sus políticas los siguientes elementos:

- 1) El establecimiento de consorcios que presten servicios entre los países de América Latina y el Caribe y los mercados de América del Norte, Europa y Asia, por ejemplo, uno en la costa occidental de América Latina, otro en la costa oriental de América Latina y el Caribe, y por último otro que cubra la cuenca más amplia del Caribe.
- 2) El uso del concepto de puerto centralizador en algún lugar del istmo centroamericano y del Caribe, para facilitar el intercambio de contenedores entre los consorcios.
- 3) El uso del transporte intermodal por ferrocarril y por carretera en América del Norte, Asia y Europa para reducir el número de puertos de escala.
- 4) Un enfoque que permita establecer sistemas o redes intermodales para atender los servicios mencionados en los puntos 1) y 2) a fin de que el consorcio del Caribe pueda, por ejemplo, transportar contenedores recibidos del consorcio de la costa occidental, por medio de un puente terrestre centroamericano, y trasladarlos hasta un centro caribeño de transbordo para continuar su viaje utilizando los servicios del

consorcio de la costa oriental hacia América del Norte y Europa y viceversa.

Cabe destacar que algunos países de América Latina y el Caribe ya iniciaron el proceso de establecimiento de operaciones conjuntas de transporte marítimo. Ciertas empresas navieras de la región a lo largo del tiempo han venido adquiriendo valiosa experiencia como coparticipes de por lo menos 10 consorcios extrarregionales.

En lo que se refiere al establecimiento de consorcios constituidos sólo por empresas de la región, se constata la presencia del Consorcio SEMPAS, formado por cuatro empresas latinoamericanas que ofrecen servicios de transporte marítimo de la Costa Oeste de Sud América hacia y desde el Mediterráneo.

El establecimiento de operaciones comerciales conjuntas y consorcios no es algo nuevo para los países de la región. Por el contrario, las experiencias obtenidas por grupos de países, como es el caso de la CEE, combinado con la participación de empresas nacionales en consorcios extrarregionales o regionales podrían ser cuidadosamente analizadas con el fin de convertirse en un instrumento útil para el fomento de una mejor cooperación en los servicios de transporte marítimos entre los países en de América Latina y el Caribe. A ese particular y, considerando la importancia del transporte marítimo en las economías de los países, el presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Chile y Gerente General de Compañía Sudamericana de Vapores indicó, en ocasión del IV Congreso

Chileno de Ingeniería de Transporte realizado el año pasado, que para lograr costos más razonables se requiere aprovechar economías de escala no sólo en Chile sino que en toda la Costa Oeste.

Por último, para que los países de la región puedan mantener y mejorar la posición que ocupan actualmente en el transporte marítimo mundial es necesario adoptar, en los ámbitos subregional o regional, políticas coherentes de transporte marítimo que no se circunscriban únicamente a las fronteras nacionales. Fundamentalmente lo que se necesita es elaborar planes y políticas nacionales que faciliten la creación de las vinculaciones necesarias a todos los niveles.

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PARA AMERICA LATINA (SITAL)

Entre el 22 y 25 de noviembre de 1989, se realizó en Caracas, Venezuela, el Seminario Técnico-Económico sobre Transporte en Latinoamérica, organizado por la Asociación Civil "Vías del Sur", y que contó con la participación, a título personal, de representantes del sector público y privado de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Perú, Uruguay, Venezuela, así como del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la CEPAL.

Se consideró que la integración de América Latina aparece como un camino histórico y político digno para acceder al siglo XXI, dadas las características geopolíticas, económicas y tecnológicas del mundo actual y las previstas para el próximo futuro.

Para ese fin, un proyecto concreto, factible y estratégicamente vital para América Latina es la integración del transporte en la región, el cual promueve, a su vez, el intercambio comercial interno y externo tan necesario para el desarrollo de los países latinoamericanos. Ese proyecto es el Sistema Integrado de Transporte para América Latina (SITAL).

Se asume el SITAL como un proyecto realista que, sin desconocer los problemas que la región presenta en la actualidad, ofrezca, con una visión integral, soluciones compatibles con la situación económica y con acento en la disminución de costos operativos y en la identificación de inversiones, a partir de un programa destinado a maximizar su rentabilidad.

El esfuerzo exigido por el SITAL requiere la voluntad política de los gobiernos y la participación de la sociedad latinoamericana con la presencia activa y creciente del sector privado en los aspectos financieros, operativos y gerenciales del sistema.

El SITAL reconoce la conveniencia, en su primera etapa, de minimizar la necesidad de inversión en la infraestructura básica, buscar resultados a partir de inversiones complementarias de las existentes y poner énfasis en la eliminación de trabas en el marco institucional, normativo y burocrático. En ese sentido, el SITAL deberá movilizar a los

gobiernos con el fin de que adopten medidas referidas a aduanas, seguros, transferencias de divisas, simplificación de documentación y de trámites tendientes a mejorar el flujo de bienes en la región.

El SITAL deberá promover programas que incorporen el refinanciamiento de la infraestructura de transporte entre distintos países y que utilicen, de manera integradora, la capacidad instalada en la industria, el comercio y los servicios.

Los mercados de la región no son uniformes, ya que hay marcadas diferencias en cuanto al tamaño, intensidad de los flujos y especializaciones, por lo cual deben reconocerse distintas categorías de intervenciones para generar una mayor eficacia. En virtud de ello los análisis por corredores y por productos tienen un efecto económico mayor que el tratamiento generalizado del problema. Tales corredores se definen como el conjunto de rutas y medios de transporte que se sitúan en el espacio físico delimitado, en forma amplia, por los puntos extremos y sus combinaciones parciales.

El SITAL ayudará, desde el campo del transporte, a abrir un nuevo capítulo en el proceso de integración, para abandonar proyectos fantasiosos y espectaculares, y sustituirlos por propuestas concretas, objetivos realistas y soluciones operativas que superen proteccionismos excesivos y equivocados conceptos de soberanía económica.

Un sistema integral e integrado de transporte forma parte de los requerimientos especiales para responder al crecimiento del comercio internacional mediante el incremento de la competitividad, la transformación y la modernización de la base productiva.

Es fundamental comprometerse a hacer de esta idea una meta por lograr cuanto antes y, en todo caso, antes de concluir este siglo. Esta meta no se alcanza únicamente por medio de planes complejos, generalmente de largo plazo y lenta implementación, sino también, y muy especialmente, al identificar las necesidades de los usuarios y la remoción de las limitaciones existentes. La busca de oportunidades de

negocios debe impulsar la implementación de servicios de transporte y las ventajas asociadas a los mismos.

Se considera imprescindible que los organismos y entidades interesadas (gobierno, agencias regionales, asociaciones empresariales y otros) consagren esfuerzos para desarrollar programas orientados hacia los objetivos del SITAL, y coordinen sus acciones individuales para potenciar los resultados. La realización de un sistema integrado de transporte al servicio del desarrollo de la región exige la participación activa de variados grupos, organizaciones e instituciones desde el ámbito local hasta el internacional.

Con el objetivo de dirigir los esfuerzos señalados hacia espacios físicos bien determinados, se conviene en establecer los siguientes corredores como prioritarios para el comercio internacional de la región:

- Corredor Andino: Caracas-Lima.
- Corredor Transcontinental Central: Lima-Antofagasta-La Paz-Sao Paulo-Buenos Aires.
- Corredor Transcontinental Sur: Santiago-Buenos Aires.
- Corredor Atlántico: Buenos Aires-Montevideo-Asunción-Rio de Janeiro.

Con el fin de lograr mayor efectividad en las acciones que se lleven a cabo, se hace un llamado a los diferentes sectores, tanto públicos como privados, de los países involucrados en cada corredor, para que aúnen sus recursos y voluntades en la preparación de programas específicos, dirigidos a remover las restricciones de infraestructura, incluidas las telecomunicaciones, y eliminar las trabas burocráticas con miras a facilitar el transporte internacional dentro del espacio comprendido en cada corredor. Los programas deben establecer objetivos y metas para ser cumplidos por los diferentes sectores que participan, directa o indirectamente, en la consecución de los fines propuestos por el SITAL.

Para una mayor efectividad de los programas, se debe mantener una estrecha

coordinación en el fin de asegurar que las soluciones y experiencias en cada corredor, puedan ser aprovechadas en los demás. Dentro de los programas que se formulen, se debe dar particular importancia a la aplicación de nuevas tecnologías que permitan agilizar las soluciones a poner en práctica. Entre ellas debe considerarse el uso intensivo de los contenedores, la transmisión electrónica de datos, los sensores remotos y las telecomunicaciones por medio de satélites,

cuya utilización contribuiría, de manera eficaz, a disminuir las trabas que se confrontan para la integración de los diferentes modos y servicios que constituyen un objetivo central del SITAL. Los centros de información e investigación, los medios de comunicación social, los profesionales de diversas disciplinas, los empresarios, los conductores políticos, los operarios y técnicos, los sindicalistas, los administradores de aduanas, los transportistas, los productores de materias primas, pueden

cooperar con su experiencia para que los esfuerzos de integración sean eficaces y superen los obstáculos que hoy se confrontan. En conclusión, los participantes de la reunión hacen un llamado a todos los conciudadanos de la región a desatar la energía creadora en sus área de acción y a continuar, en el ámbito específico del SITAL, la construcción de una sociedad latinoamericana más justa, más libre, más humana.

XXII CONGRESO MUNDIAL DE LA UNION INTERNACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA, RIO DE JANEIRO, BRASIL, 14-17 DE MAYO DE 1990

El XXII Congreso Mundial de la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) tendrá lugar en Río de Janeiro, Brasil, entre el 14 y 17 de mayo de 1990. Se contempla en su programa temas relacionados con el transporte por carretera como condición indispensable para el desarrollo económico. Se abordará también el progreso tecnológico al servicio del transporte por carretera, incluyendo el de los

vehículos, la infraestructura, la informática, la logística y la formación. Se examinarán también los problemas que presenta el transporte internacional por carretera, con especial énfasis en el tránsito aduanero de mercancías, las reglas para las relaciones transportista/cliente, el transporte internacional por carretera de mercancías peligrosas y mercancías perecederas, y la reglamentación del mercado

en los transportes internacionales. Para mayores antecedentes, debe ponerse en contacto con la Secretaría General de la IRU, Casilla Postal 44, CH-1211 Ginebra, Suiza, Tel. (022) 734 1330 - Telex: 27 107 - Fax: 7330 660 o con la asociación nacional en su país, miembro de la IRU.

SEMINARIO DE FORMACION "OFERTA INTEGRADA DE SERVICIO FERROVIARIO"

Entre el 16 y 27 de julio de 1990, se llevará a cabo el Seminario Formación "Oferta Integrada de Servicio Ferroviario", en el Centro de Formación para el Desarrollo Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, auspiciado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional y el Instituto de Cooperación Iberoamericano. El objetivo de dicho seminario es la formación de personal superior de las empresas ferroviarias del Cono Sur en sistemas modernos de planificación, organización y gestión de empresas y comercialización y producción de servicios en el ámbito ferroviario, desde una doble orientación de integración en el sistema global de transportes y en los esquemas de desarrollo regional. Así pues, la

modernización de las empresas ferroviarias sobre la base de una oferta de servicios especializada y orientada al mercado, y la consideración reforzada del papel del ferrocarril en el transporte internacional serán líneas permanentes y de atención prioritarias.

Como se sabe, el ferrocarril, sistema dominante de transporte hasta mediados del siglo actual, ha conocido una crisis prolongada ante el desarrollo de alternativas de mayor flexibilidad y eficacia. Sin embargo, en los últimos años, en diferentes países y ámbitos regionales, se constata un resurgimiento ferroviario basado en el desarrollo de infraestructuras, la incorporación tecnológica, la especialización y la cooperación intermodal y entre redes, la respuesta al transporte en

grandes urbes y la modernización de la gestión empresarial. El temario a desarrollar se estructura en torno a estos elementos de creación de un "nuevo ferrocarril", con aplicaciones concretas al ámbito y necesidades iberoamericanas, y al proyecto Libertadores de desarrollo de una oferta ferroviaria integrada en la región.

Para mayores informaciones, sírvase contactarse con: la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Santa Isabel, 44 - 28012 Madrid - Tel. 227 9605 o 228-0986 - Fax 228 4822, o bien con la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), Córdoba 886, piso 6, Buenos Aires, Argentina, teléfono 3119463 y 3125151.

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

01485:FAL

MXV

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

NACIONES UNIDAS
COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
PRESIDENTE MEXICO
1157 MEXICO, D. F.

IMPRESOS
VIA AEREA

Impreso en Naciones Unidas - Santiago de Chile