



**Conferencia de las  
Naciones Unidas sobre  
Comercio y Desarrollo**

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.1/AHM.1/3  
29 de noviembre de 2006

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

---

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO  
Comisión del Comercio de Bienes y Servicios  
y de los Productos Básicos  
Reunión del Grupo de Expertos sobre  
servicios de logística  
Ginebra, 13 de julio de 2006

**INFORME DE LA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS  
SOBRE SERVICIOS DE LOGÍSTICA**

Celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra,  
el 13 de julio de 2006

## ÍNDICE

<i>Capítulo</i>	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. RESUMEN DEL PRESIDENTE .....	1 - 49	3
A. Servicios logísticos: un elemento fundamental del actual proceso de mundialización.....	4 - 18	3
B. Experiencias de los países en el comercio de servicios logísticos .....	19 - 26	7
C. Perspectivas de los usuarios y proveedores de servicios logísticos y cuestiones normativas en el sector de servicios logísticos y sectores conexos .....	27 - 37	9
D. Los servicios logísticos y las negociaciones en la OMC .....	38 - 45	12
E. Conclusiones y recomendaciones en materia de políticas .....	46 - 48	14
F. Contribución y labor futura de la UNCTAD .....	49	15
II. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN.....	50 - 52	17
A. Celebración y programa de la Reunión del Grupo de Expertos	50	17
B. Documentación .....	51 - 52	17
<i>Anexos</i>		
I. Programa .....		18
II. Asistentes .....		20

## Capítulo I

### RESUMEN DEL PRESIDENTE

1. La Reunión del Grupo de Expertos sobre servicios de logística se celebró el 13 de julio de 2006. Entre los participantes figuraron responsables de formular políticas de gobiernos, representantes de organismos de regulación y negociadores comerciales, así como representantes del sector privado, organizaciones internacionales y de la sociedad civil, que presentaron sus opiniones sobre cómo obtener beneficios en materia de desarrollo a partir del comercio en el sector de los servicios logísticos. La Reunión se centró muy especialmente en la manera en que los gobiernos de los países en desarrollo y desarrollados podían desempeñar un papel activo, tanto en el plano nacional como en las negociaciones multilaterales, para que los países en desarrollo pudiesen sacar el máximo partido del comercio en el sector de los servicios logísticos.
2. La secretaría de la UNCTAD había preparado una nota de antecedentes titulada "Aspectos comerciales y de desarrollo de los servicios logísticos" (TD/B/COM.1/AHM.1/2), que fue celebrada como una contribución importante. Se consideró que era una base útil para los debates, así como una fuente de aportes para el proceso de formulación de políticas en los planos nacional, regional y multilateral.
3. Se intercambiaron distintos puntos de vista y se expresaron diferentes opiniones sobre las cuestiones planteadas en la nota de antecedentes y en las presentaciones llevadas a cabo por los expertos invitados. El presente resumen pretende reflejar la riqueza y la diversidad de las opiniones expresadas y las sugerencias formuladas en la Reunión. El programa completo de la Reunión figura en el anexo I del presente informe.

#### **A. Servicios logísticos: un elemento fundamental del actual proceso de mundialización**

4. No existe una definición clara de lo que son los servicios logísticos, toda vez que es difícil trazar la línea que separa esos servicios de los otros sectores, por ejemplo, los servicios de transporte, que son un elemento fundamental del sector de los servicios logísticos. Se expusieron distintos planteamientos y referencias en relación con la "gestión de la cadena de suministro" en cuanto principal actividad empresarial que encauza la evolución del sector. El sector de los servicios logísticos es para el sector privado el proceso de planificación, ejecución, gestión y control de la corriente y almacenamiento de bienes, servicios e información conexa desde el punto de origen hasta el punto de consumo. Sin embargo, los servicios logísticos engloban el transporte, el almacenamiento, la gestión, el establecimiento de plantas de montaje y fabricación, los servicios de información y distintos servicios de valor agregado como el etiquetado, el empaquetado y los servicios de inspección. En 2002 el valor total de sólo los servicios logísticos contratados en el mundo se estimó en 130.000 millones de dólares de los EE.UU. En 2003, el mercado mundial de los servicios logísticos se estimó en 320.000 millones de dólares. Se prevé que el sector crezca a razón de un 10-15% en Europa y de un 20-30% en los Estados Unidos, y también se espera un fuerte crecimiento en países como la India y China. Las empresas cada vez externalizan una o más funciones a proveedores externos de servicios logísticos, que están especializados en servicios logísticos integrados y cuya aparición obedece al aumento de la externalización de las actividades de gestión de la cadena de suministro. Entre las tendencias más destacables en cuanto al crecimiento en los

servicios logísticos cabe citar la contenedorización del tráfico de mercancías, la reforma portuaria, el uso de buques más grandes y veloces y el uso del transporte aéreo y la carga aérea por medio de aerolíneas especialmente dedicadas al transporte de mercancías.

5. En cuanto porcentaje del valor total de la exportación, los costos de los servicios logísticos relacionados con las exportaciones en los países en desarrollo son especialmente elevados. En el caso de África, el Banco Mundial ha calculado que los servicios logísticos representan el 15% del valor de la exportación. El costo relativamente elevado de estos servicios es común en muchos países en desarrollo, pero sobre todo en África y en los países sin litoral, en los que hace aumentar el costo del comercio general.

6. El análisis de la UNCTAD muestra que a nivel mundial los servicios logísticos se estiman en 3,43 billones de dólares de los EE.UU. y el total de las actividades logísticas representa entre el 15 y el 20% de los costos de todos los productos acabados. De los distintos componentes del costo de los servicios logísticos, el transporte representa entre el 60 y el 80%, los costos de inventario entre el 15 y el 30% y los de administración entre el 5 y el 10%. En cuanto a las tendencias, los costos de los servicios logísticos en Europa y en los Estados Unidos han experimentado una reducción rápida desde los años ochenta, debida en gran parte a una reducción de los costos de inventario. Al haber aumentado el uso del transporte en el proceso de distribución, otro tanto ha ocurrido con sus costos. Además, los fletes han crecido mucho más rápidamente que el comercio debido a que ahora forman parte del proceso de producción en cadenas de producción cada vez más mundiales. El crecimiento de los volúmenes mundiales de la carga obedece más al aumento del componente de bienes manufacturados que a un aumento del transporte de mercancías.

7. Sin embargo, el aumento en todo el mundo de los volúmenes de mercancías transportadas ha beneficiado principalmente a las empresas más grandes del sector. Se señaló que seis alianzas u operadores del sector del transporte marítimo controlan el 50% de la capacidad total, tendencia que es creciente debido al aumento de las fusiones y las adquisiciones en el sector. Entre los operadores de terminales (que manipulan contenedores) también se observa un elevado nivel de concentración, pues los cinco principales controlan el 40% de las actividades en las terminales del mundo. Se observa una mayor participación de operadores internacionales con base en las plataformas regionales de las regiones en desarrollo, donde destacan principalmente Hong Kong, Singapur, los Emiratos Árabes Unidos y Filipinas, que controlan en la actualidad el 30% del comercio mundial de las operaciones de terminales.

8. Los cargadores tiene interés en optimizar el costo logístico total. Si bien los costos logísticos generales están disminuyendo, siguen siendo elevados los costos de transporte. En cuanto a las vinculaciones entre el transporte multimodal y los servicios logísticos, los cargadores buscan soluciones de transporte integrales con una mayor flexibilidad de servicios. Para ello se requieren dispositivos y procedimientos administrativos adecuados y coherentes, que comprendan marcos normativos y jurídicos de los distintos modos, la libertad de elección para cargadores y transportistas, procedimientos para el tránsito de fronteras y la regulación de servicios de apoyo tales como los planes de seguros.

9. La mayoría de los principales proveedores externos de servicios logísticos del mundo tiene su base en países desarrollados. Por lo general, esos grandes proveedores de servicios controlan una importante cuota de mercado y se observan algunos "oligopolios". Además se ha reforzado

la regulación pública de resultados de la reciente ola de privatización de las operaciones portuarias a fin de hacer frente a la aparición de grandes oligopolios de operadores portuarios en los países tanto desarrollados como en desarrollo.

10. Unos servicios logísticos eficientes pueden contribuir directamente a mejorar la competitividad internacional y facilitar la integración en la economía mundial. Sin embargo, en muchos países en desarrollo lo reducido del volumen del comercio desincentiva el desarrollo de un sector de servicios logísticos competitivo, mientras que la falta de un sector logístico maduro puede desincentivar las exportaciones. En esos países el costo de la logística en relación con el valor de la exportación es un importante obstáculo para el acceso a los mercados de los exportadores de bienes y productos. En relación con el valor total de la exportación, el costo medio de los servicios logísticos es el 3% en los países desarrollados, el 8% en los países en desarrollo, el 15% en África y casi el 30% en los países en desarrollo sin litoral.

11. En la actualidad los países en desarrollo o bien contratan a proveedores extranjeros de servicios logísticos, o bien mejoran su propia capacidad nacional de oferta, o bien optan por una combinación de ambas posibilidades. Al mismo tiempo, la mayoría de los países en desarrollo tienen serias limitaciones por el lado de la oferta, como son una infraestructura insuficiente, unos mercados internos reducidos (y, por consiguiente, unas economías de escala), y dificultades para entrar en los mercados extranjeros de servicios logísticos. Si bien los países en desarrollo pueden verse beneficiados por la liberalización, también es cierto que deben satisfacer antes algunas condiciones en lo tocante a la infraestructura, la tecnología, los recursos humanos, la regulación y la seguridad. Un marco regulatorio correcto y equilibrado, respaldado por políticas complementarias para que el sector opere en un entorno competitivo son condiciones necesarias y plenamente congruentes con el derecho a regular que se reconoce en el AGCS.

12. En algunos casos, la competencia no es la mejor solución debido a los monopolios naturales. Así, por ejemplo, en los pequeños países insulares no tiene sentido privatizar las operaciones portuarias, pues propiciaría únicamente una situación en la que el monopolio público sería sustituido por uno privado. Incluso en un gran mercado como el de la Unión Europea hay ciertos servicios en los que no resulta viable la privatización. La aparición de operadores privados de servicios de manipulación en tierra sólo ha sido posible hasta la fecha en tres aeropuertos, a saber, Ámsterdam, París y Londres. A ellos es posible que se sume pronto el aeropuerto de Francfort. En el resto de los aeropuertos el volumen no es el suficiente para liberalizar el mercado. Así pues, los países no deben albergar unas expectativas excesivamente optimistas en relación con la liberalización.

13. Se señaló que era importante examinar los conceptos en que se basan los servicios logísticos ante la evolución del sector. Aunque es difícil diferenciar entre servicios logísticos y la gestión de la cadena de suministro, pues el resultado neto de sus funciones sigue siendo el mismo, una diferencia fundamental estriba en que en los servicios logísticos la corriente de información y material se gestiona en una única organización o empresa. En cambio, en las cadenas de suministro, las funciones están distribuidas entre distintas entidades, por lo que resultan fundamentales la sincronización, la cooperación y el intercambio de información.

14. También se examinó la cuestión de las "lenguas" que deben utilizarse en los servicios logísticos. Antes, el sistema EPIX<sup>1</sup> era el más empleado, pero el sector parece que pierde interés en utilizar un sistema armonizado. La empresa alemana SAP (Sistemas, aplicaciones y productos en el procesamiento de datos) ha desarrollado una plataforma armonizada que podría resultar útil. El programa informático permite a las empresas operar en todo el mundo y cumplir sin problemas con la legislación local, las medidas de seguridad del comercio, la documentación requerida y la coordinación de las distintas partes<sup>2</sup>. Se sugirió que los países considerasen la posibilidad de utilizar un lenguaje normalizado para reducir los costos de transacción.

15. Un interesante movimiento geográfico que ha tenido lugar en el sector de los servicios logísticos es el traslado de actividades entre los países desarrollados y en desarrollo y dentro de ambas categorías de países. En los años sesenta tanto la producción como los servicios logísticos estaban radicados en los países en desarrollo, mientras que las materias primas pasaban de los países en desarrollo a los países desarrollados. Hoy en día, la tendencia es la misma en el caso de las materias primas, pero la producción se está desplazando a los países en desarrollo.

16. En los últimos años el entorno en el que opera el sector de los servicios logísticos ha registrado cambios profundos. Al principio la oferta se centraba en productos para satisfacer "necesidades básicas" y la producción se organizaba por medio de la producción en masa con economías de escala. Ahora predomina la "demanda personalizada" que entraña un creciente número de artículos con una vida útil más reducida y una organización de la producción que exige otros elementos logísticos, como la prontitud en las entregas, la gestión de la calidad total y una producción racionalizada. Con la globalización son más numerosas las empresas que externalizan funciones específicas para ocuparse de sus "actividades centrales". La externalización puede tener lugar desde la sede a los lugares de producción o a otros países.

17. Otras características de la incipiente doctrina en que se basa la economía de los servicios logísticos son: i) la utilización de sistemas de rastreabilidad en cuanto componente cada vez más importante de la gestión de la cadena de suministro; ii) la necesidad de estrechar la colaboración entre los distintos agentes de la cadena de suministro; iii) los sistemas de las TIC que permiten a los ejecutivos de las empresas adoptar decisiones para reducir costos y riesgos; y iv) la necesidad de aumentar la integración y la normalización de los sistemas de las TIC, así

---

<sup>1</sup> EPIX es un programa informático de gestión de la cadena de suministro que permite controlar local o mundialmente la producción y la distribución. EPIX, que se utiliza para el control de la corriente de material total de una empresa, tiene unas funciones que permiten llevar el control de las compras, la producción, las ventas y la distribución. El uso del programa EPIX es ventajoso al reducir y hacer más seguros los plazos de entrega, además de reducir los costos de almacenamiento, producción, comercialización y distribución.

<sup>2</sup> La aplicación informática de servicios comerciales mundiales de SAP (SAP GTS) permite a las empresas, entre otras cosas, observar cabalmente la normativa comercial, evitar multas y sanciones costosas y ayudar a la seguridad nacional, agilizar el despacho de aduanas, reducir los plazos y garantizar una entrega rápida a los clientes al reducir al mínimo los retrasos en las fronteras nacionales, automatizar los trámites del depósito aduanero y sacar el máximo partido de los acuerdos comerciales internacionales.

como de tener presente las cuestiones relacionadas con la seguridad, que se están convirtiendo en una de las principales preocupaciones.

18. Se examinó el papel concreto de los organismos públicos. En China, los funcionarios debatieron hace tiempo si deberían establecer un departamento separado para la logística y de qué ministerio debería depender. Sin embargo, es importante destacar que los distintos ministerios formularán reglamentos relativos a la logística, por lo que tal vez no sea la mejor opción que un único departamento se ocupe de ese asunto. El objetivo de las normas y reglamentos del sector logístico es reducir la complejidad y, por ende, los costos de transacción. La logística de subsistencia (esto es, la logística para el abastecimiento de agua, alimentos y vivienda) y su normativa deberían ser una prioridad nacional. En este caso, de nuevo, es posible que participen varios ministerios, como el Ministerio de Salud o el Ministerio del Interior. Se señaló que el Ministerio de Defensa también desempeña un papel importante en cuestiones relacionadas con la logística. Así, por ejemplo, la planificación de las redes viales y otros proyectos de infraestructura son responsabilidad de ese ministerio. Es necesario que haya coordinación y coherencia entre los distintos interesados.

### **B. Experiencias de los países en el comercio de servicios logísticos**

19. Se señaló en la Reunión que muchos PMA prácticamente no tienen un sector de servicios logísticos, por lo que se pidió a la UNCTAD que proporcionase asistencia concreta a esos países. Muchos países en desarrollo conscientes de la gran importancia que reviste el sector de los servicios logísticos, han tomado medidas para cooperar con países en desarrollo vecinos a fin de reducir los costos logísticos transfronterizos. Sin embargo, a menudo se encuentran con problemas relacionados con aspectos materiales, por ejemplo la infraestructura y las carreteras, y con aspectos inmateriales. También se consideró que era muy importante contar con un marco jurídico propicio. En cuanto a las negociaciones comerciales en esa esfera, aún caben resolver importantes cuestiones de definición y los países en desarrollo tienen que comprender mejor qué compromisos entrañaría para el sector. Se sugirió que las organizaciones internacionales como la UNCTAD podrían aportar su contribución en esas esferas. Se planteó la cuestión de que si se había hecho alguna investigación sobre las economías de escalas y los monopolios naturales en el sector público. Al respecto, se señaló que los países en desarrollo tienen que comprender claramente cuál puede ser su papel como proveedores y como usuarios de servicios logísticos y la manera en que podrían sacar partido al comercio de servicios logísticos. Se consideró que se trataba de una cuestión importante no tanto para el éxito de los proveedores de servicios en Asia sudoriental, sino más bien en otros países y regiones en desarrollo. Los países en desarrollo tienen que soportar unos costos más elevados y necesitan contar con servicios logísticos de calidad. Los países en desarrollo deben considerar la posibilidad de potenciar la cooperación Sur-Sur y los países sin litoral pueden tomar como base para su labor en esta esfera el Plan de Acción de Almaty de 2003.

20. La experiencia de Nicaragua demuestra que aún queda por establecer una definición clara de servicios logísticos. Los agentes nacionales consideran los servicios logísticos como el transporte de bienes desde el punto de origen hasta el punto de consumo, o la colocación de los bienes correctos en el lugar y el momento correctos. Sin embargo, en la Clasificación Central de Productos de las Naciones Unidas figuran 220 servicios encuadrados dentro del sector de servicios logísticos, muchos de los cuales no encajan en ninguna "definición nacional". En la actualidad Nicaragua está considerando la apertura en los modos 1, 2 y 3 y posiblemente el

modo 4 en el sector de los servicios logísticos. Entre los sectores y modos concretos cuya liberalización se está estudiando con carácter preliminar cabe señalar los sectores del transporte aéreo y por ferrocarril en los modos 1 y 4. La viabilidad de la apertura de esos sectores se examina a partir de las consultas con distintos interesados.

21. Nicaragua dispone de un marco jurídico que rige las actividades de las empresas nacionales portuarias que operan tanto en el sector marítimo como en el de la navegación interior. El Estado gestiona todos los puertos nacionales. En cuanto a los portales y las instalaciones portuarias, por el momento no parece haber un gran interés en acometer inversiones directas. Se han privatizado parcialmente los servicios de telecomunicaciones y postales en forma de una sociedad limitada en la que el Estado debe mantener una participación mayoritaria. También se expiden concesiones y licencias. Por lo que se refiere al transporte por tierra, aire y agua, en 2005 se aprobó un decreto por el que todas las formas de transporte están supeditadas a la aprobación del Ministerio de Transporte. Se ha registrado un cierto grado de apertura en el transporte terrestre, pero se trata de una cuestión muy delicada. Por lo que se refiere a los servicios profesionales, los proveedores de servicios nicaragüenses tienen preferencia sobre los extranjeros en la contratación pública. Los proveedores de servicios tienen que estar registrados como técnicos certificados con arreglo a la legislación nacional.

22. Si bien Nicaragua comprende la importancia de los servicios logísticos en el comercio mundial, existen, no obstante, determinados elementos que considera que deben examinarse. En Nicaragua el sector está controlado en gran parte por el Estado y se necesita más tiempo para introducir paulatinamente la privatización y la liberalización a la vista de la complejidad y la amplitud de servicios logísticos. Además, Nicaragua necesita poder evaluar la liberalización en el marco de una solicitud multilateral para determinar qué cambios entraña para la legislación nacional y si esos cambios son factibles y posibles.

23. También se describió la experiencia de Sudáfrica, que es una economía manufacturera basada en los productos básicos y con un importante movimiento de fletes dentro de sus fronteras y también con destino a países extranjeros. El costo de la logística en la economía sudafricana representa el 15,2% del PIB, que es superior al de los Estados Unidos, pero que es una cifra normal tratándose de un país en desarrollo. Sin embargo, los costos logísticos crecen a un ritmo mayor que los volúmenes logísticos y uno de los principales motivos de este fenómeno es el coste de los transportes.

24. Sudáfrica presenta elementos de una economía dual con características tanto de una economía industrial como rural. Además, tiene ante sí el importante problema de una gran economía sumergida, problema que no tienen los países desarrollados. Entre las características de su economía respecto del sector de los servicios logísticos figuran el acceso limitado en las zonas rurales o subdesarrolladas, la falta de capacitación y la necesidad de formular y aplicar una estrategia nacional moderna. Se determinaron cinco aspectos deficientes principales: una infraestructura nacional obsoleta, la falta de técnicas de medición y análisis comparados, la ineficiente alineación de las cadenas de suministro, la escasez de mano de obra cualificada para la cadena de suministro y la insuficiente atención prestada por las empresas privadas a la necesaria modernización del sector a fin de atender las nuevas necesidades del mercado en una economía globalizada.



25. En el contexto regional, Sudáfrica tropieza con muchos problemas para mejorar su eficacia como plataforma logística regional. Entre ellos figuran la falta de acceso a los servicios de transporte en las regiones rurales y del interior, donde la pobreza es endémica, los costos exorbitantes del comercio a través de los puertos africanos y el paso de las fronteras, unas redes de carreteras y de ferrocarril, que son los principales modos de transporte en África, insuficientemente desarrolladas y la falta de opciones para el transporte regular de mercancías en el caso de la mayoría de los países africanos.

26. Sin embargo, el desarrollo de la logística de carga sigue siendo uno de los principales factores que contribuye al desarrollo y la integración regionales. Por ello se considera que es un objetivo clave de desarrollo, en particular a la vista de los beneficios desde el punto de vista de la reducción de la pobreza que una mejora de los transportes puede generar en las comunidades rurales y los países sin litoral. En el plano nacional, Sudáfrica tiene que acometer reformas institucionales, permitir la propiedad de la infraestructura, velar por la integración de sus dos economías, centrarse en las actividades centrales de los puertos, los ferrocarriles y las redes de oleoductos, recuperar la rentabilidad del sector y centrarse en la expansión de la capacidad. Sudáfrica tiene previsto invertir 31.500 millones de rand sudafricanos en ferrocarriles en los próximos cinco años y está examinando los métodos para construir sistemas adecuados de transporte multimodal, mejorar los sistemas de telecomunicaciones, modernizar las instalaciones de manipulación de carga y de contenedores y velar por que las tarifas portuarias sean competitivas en el plano internacional. Sin embargo, para erigirse en una verdadera plataforma regional será preciso promover también esos objetivos en toda la región del África austral.

### **C. Perspectivas de los usuarios y proveedores de servicios logísticos y cuestiones normativas en el sector de servicios logísticos y sectores conexos**

27. Se estudiaron las experiencias prácticas del sector de los servicios logísticos, en particular el caso de empresas como la Wal-Mart, y del sector del transporte transnacional. Se describieron las principales características del sector de los servicios logísticos, como su flexibilidad creciente y su capacidad de respuesta a las necesidades del cliente. Se expresó la opinión de que los modernos sistemas de regulación de la oferta que reaccionan a la demanda de forma rápida y en tiempo real, eran fundamentales para que las empresas pudieran seguir siendo competitivas en los mercados actuales. Wal-Mart, por ejemplo, mantiene un control de sus tiendas a escala internacional para determinar cuándo y dónde es probable que se produzca un desabastecimiento, y así poder reaccionar con prontitud.

28. Al realizar una comparación entre países de la externalización en el sector de los servicios logísticos, se observó la importancia de los gastos mundiales en logística, en particular los de mantenimiento de existencias (almacenamiento, intereses, impuestos y seguros), transporte (costo de los transportistas, corredores o transitarios, etc.) y gestión (por ejemplo, gestión de las expediciones). Los gastos en logística varían del 10 al 20% del PIB en muchos países en desarrollo, mientras que en las economías industrializadas más eficientes esos gastos son inferiores al 10%. Estas diferencias pueden deberse a varios factores, como la existencia, o no, en la economía de sectores de servicios plenamente desarrollados o de un sector industrial de importancia significativa; el peso de las importaciones frente a las exportaciones; la calidad general de las infraestructuras; y una serie de condicionantes geográficos, demográficos y políticos. Se señaló que a lo largo del día se habían oído cifras diferentes en cuanto al valor/volumen del comercio de servicios logísticos. Se sugirió un modo sencillo de estimar el

gasto en logística, consistente en calcular el 10% del valor de importación de los productos. Se utiliza la cifra del 10% porque las economías eficientes dedican aproximadamente el 10% de su PIB a la logística. En algunos países menos eficientes, esta cifra es mayor. También puede ser mayor en función de las características particulares de cada economía. Por ejemplo, en Noruega el gasto en logística representa el 20% del PIB, debido a que la escasa población noruega está dispersa por todo el país.

29. De manera específica, en los Estados Unidos, donde el gasto en logística bajó de aproximadamente el 13% del PIB en 1984 a tan sólo el 9,5% en 2005, el costo del transporte representaba el 62% del gasto total en logística, mientras que los costos de mantenimiento de existencias y los de gestión constituían el 33% y el 5% del total, respectivamente. El mejor rendimiento del sector logístico en los Estados Unidos se debe, en particular, a los siguientes motivos: i) las reformas normativas (llevadas a cabo en los sectores del transporte nacional aéreo y por carretera, así como en el sector postal); ii) las inversiones en infraestructuras públicas (en la red viaria interestatal, en los aeropuertos de carga y en los puertos marítimos); y iii) las infraestructuras privadas y las innovaciones (aparición de la modalidad de entrega al día siguiente, las grandes superficies de distribución al por menor, las prácticas para mantener la menor cantidad posible de existencias y la externalización de la logística, entre otras novedades). También se reconoció que habían contribuido a este fenómeno la mundialización y la subsiguiente transformación de la economía estadounidense, que pasó de ser una economía manufacturera a una basada en los servicios.

30. El caso de la logística en China se presentó en contraposición al de los Estados Unidos. En China, el gasto en logística seguía representando en 2004 cerca del 20% del PIB, el costo de los transportes ascendía al 57% del total del gasto en logística, y los costos de mantenimiento de existencias y los de gestión constituían el 29% y el 14% del total, respectivamente. Se sugirió que el hecho de que el gasto en logística en China fuera, en términos de porcentaje del PIB, el doble que en los Estados Unidos podía deberse a que la economía China estaba orientada predominantemente a la fabricación y la exportación, y a que su mercado interno de consumo era emergente y todavía no se había desarrollado de manera plena. Sin embargo, el rápido desarrollo de las infraestructuras en China debería hacer que la situación mejorase en los próximos años.

31. Entre las oportunidades de aumentar la eficiencia de los servicios logísticos figuran las inversiones en infraestructuras, la normalización de procesos, la especialización, las prácticas para mantener la menor cantidad posible de existencias, y la concertación de alianzas estratégicas entre empresas especializadas en ámbitos específicos para compartir gastos e inversiones.

32. En algunos sectores, como el de la entrega urgente, la participación de la iniciativa privada es cada vez mayor. Se calcula que en todo el mundo hay cientos de empresas activas en este sector que a escala mundial generan unos ingresos de 130.000 millones de dólares, y que dan empleo de forma directa e indirecta a 1,25 millones y 2,65 millones de trabajadores, respectivamente. Algunos de los factores a los que se debe este rápido crecimiento son los siguientes: la gestión mundial de la cadena de suministro, la fabricación "justo a tiempo", la utilización de fuentes de abastecimiento de todo el mundo, la logística de ciclo rápido, la especialización y la difusión de Internet y de las tecnologías de la información, así como el crecimiento impulsado por las exportaciones (aumento del comercio) como consecuencia de la reducción de los aranceles. Los principales usuarios de los servicios de entrega urgente son el

sector de la alta tecnología, el sector farmacéutico, la industria de la automoción y los servicios financieros.

33. Los proveedores de servicios logísticos suelen adoptar diversas medidas para ayudar a los países de todo el mundo a simplificar los procedimientos aduaneros, a fin de mejorar las perspectivas de las empresas. Las necesidades específicas de los proveedores de servicios de entrega urgente respecto de los procedimientos aduaneros son, entre otras, las siguientes: la posibilidad de recurrir al intercambio electrónico de datos (elementos de información armonizados a través de un único portal mundial); la posibilidad de realizar el despacho de manera rápida y poder gestionar los riesgos de manera menos engorrosa (especialmente en los cargamentos que presentan un riesgo elevado); y despacho de aduana 24 horas al día, 7 días a la semana. Se subrayó que las perspectivas de las empresas dependen también de las reformas del sector postal. Por consiguiente, el sector de la entrega urgente quiere que los servicios de gran valor añadido reciban un tratamiento distinto del de los servicios postales básicos, y que el ámbito reservado a los operadores nacionales de servicios postales sea reducido. También es necesario que la reglamentación sea independiente, que la cantidad de requisitos para la concesión de licencias a los proveedores de servicios de entrega urgente sea mínima, y que haya una protección adecuada contra las prácticas comerciales desleales. Es necesario crear capacidad en los países en desarrollo, sobre todo en lo que respecta a los requisitos en materia de aduanas e infraestructuras. Los objetivos de las políticas nacionales de estos países deberían constituir la base de la reforma de sus políticas y de la liberalización de los servicios logísticos.

34. También se debatieron las posibles consecuencias restrictivas de las medidas de seguridad. Se expresó la opinión de que la elaboración de normas equilibradas, prácticas y armonizadas podría contribuir a reducir las cargas a que deben hacer frente los operadores privados para cumplir la normativa. Se mencionó asimismo que el reconocimiento mutuo de las medidas y las fórmulas basadas en los riesgos que aplican los diferentes países constituye otro modo de hacer frente al endurecimiento de las prescripciones relativas a la seguridad. Se habló de la importancia del transporte aéreo como medio más utilizado por el sector de la entrega urgente. En este contexto, se afirmó que la liberalización de la aviación podría reportar enormes beneficios económicos. Se propuso, como modelo que había obtenido buenos resultados, el modelo de "cielo abierto" de los Estados Unidos. En este contexto, se hizo referencia a las negociaciones en curso entre los Estados Unidos y la Unión Europea sobre los derechos de tráfico aéreo, y a una propuesta de los Estados Unidos de relajar las normas de propiedad a fin de estimular la inversión.

35. El hecho de que el sector de la entrega urgente dependa en gran medida del transporte aéreo ha llevado a los operadores a adoptar una actitud responsable frente al problema de la protección ambiental, en particular en las cuestiones relacionadas con las emisiones, el ruido y la calidad local del aire. Una de las soluciones existentes es la utilización de aeronaves modernas que son un 70% más silenciosas y consumen menos combustible. Se calificó de particularmente valiosa la labor realizada por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en este sentido.

36. Durante la Reunión tuvieron lugar diferentes ponencias e intervenciones en las que se subrayó el hecho de que las economías insulares se enfrentan a problemas y costos logísticos similares a los de los países sin litoral. Algunos proveedores disponen de un cierto poder monopolístico, pero su capacidad de abusar de dicho poder puede limitarse si los gobiernos

adoptan determinadas medidas, como la introducción de procedimientos aduaneros claros y sencillos. La elaboración de procedimientos y formularios normalizados, y la adopción de un idioma común para los servicios logísticos podrían contribuir en gran medida a reducir al mínimo los tiempos y costos de transacción.

37. Algunos problemas que afectan a los países en desarrollo se refieren a la estructura del mercado de los servicios logísticos; a la relación entre el acceso de estos países a los servicios de transporte y de logística y sus posibilidades de beneficiarse de la liberalización del comercio; a las consecuencias negativas de los monopolios; y a las dificultades para atraer inversión extranjera directa (IED), incluso cuando la privatización está teniendo lugar. Es difícil fomentar la inversión cuando el sector está dividido (tanto de manera horizontal como vertical). En algunas situaciones, los mercados pueden no funcionar de manera efectiva a causa de su limitado tamaño o de la magnitud de las inversiones necesarias en concepto de infraestructuras.

#### **D. Los servicios logísticos y las negociaciones en la OMC**

38. Los servicios logísticos no cuentan con su propio sector en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS), sino que corresponden a varias categorías de servicios, como la de servicios auxiliares de todos los modos de transporte. En propuestas de negociación recientes y en varias comunicaciones se dan indicios sobre los intereses de los países en la cuestión. Los compromisos formulados durante la Ronda Uruguay respecto de los servicios auxiliares de todos los modos de transporte eran, en gran medida, binarios ("ninguno" o "sin consolidar"), y algunos miembros mantenían restricciones en ámbitos como el establecimiento, los límites a la participación extranjera en el capital social, los requisitos mínimos en materia de capital, los límites al número y duración de las empresas conjuntas; las prescripciones en materia de nacionalidad, residencia e idioma; las calificaciones requeridas; la duración de la estancia y las condiciones de formación. En la actual ronda se ha tomado conciencia del sector de los servicios logísticos, que ha sido objeto de deliberaciones plurilaterales y bilaterales, y se ha informado de manera oficiosa de que este sector se cita con frecuencia en las peticiones.

39. Los servicios logísticos están vinculados a los servicios de transporte marítimo y aéreo. Para una serie de países, entre ellos los países menos adelantados (PMA), la liberalización de los servicios marítimos tiene un elevado costo político y, por consiguiente, la apertura del sector de los servicios logísticos presenta dificultades considerables. Por ejemplo, es probable que el cabotaje siga existiendo durante algún tiempo. Ningún país parece renunciar a las restricciones impuestas a este tipo de transporte. Uno de los raros ejemplos de abandono del cabotaje es el caso del Rin. Quizá el Danubio siga la misma vía, pero es difícil encontrar otros ejemplos. Así, parece poco probable que en un futuro próximo se autoricen, por ejemplo, las operaciones de barcos extranjeros en el río Mississippi, en los Estados Unidos.

40. Se estudiaron las propuestas pertinentes presentadas por países o por grupos desde 2004 en relación con la logística. La propuesta de Suiza se refiere a los siguientes subsectores: servicios de carga y descarga, servicios de almacenamiento, servicios de transporte de carga, con inclusión de otros servicios de transporte auxiliares, y otros servicios de transporte complementarios y auxiliares. En la propuesta se indica que han de abordarse las siguientes cuestiones: las condiciones para la obtención de licencias, las prescripciones discriminatorias sobre depósito de garantía y la fijación de precios preferenciales. La propuesta de Hong Kong, China, está inspirada principalmente en la lista recapitulativa elaborada por los amigos de los servicios de

logística, pues no se hizo con la intención de repetir una labor ya hecha, sino de reunir la información pertinente que ya está disponible. Su objetivo es lograr compromisos en los siguientes subsectores: servicios de transporte de carga, servicios de carga y descarga, servicios de almacenamiento, servicios de despacho de aduana, servicios de agencias de transporte, servicios de estaciones y depósitos de contenedores, servicios de gestión de existencias, servicios de tramitación de pedidos, servicios de planificación de la producción y servicios de control de la producción.

41. Los amigos de los servicios de logística han sugerido la siguiente clasificación: i) servicios logísticos básicos para mercancías, que comprenden principalmente los servicios auxiliares de todos los modos de transporte; ii) servicios logísticos conexos para mercancías, que abarcan los servicios de transporte de carga y otros servicios logísticos conexos como los servicios de ensayo y análisis técnicos, los servicios de correos, los servicios de intermediarios, los servicios comerciales al por mayor, y los servicios comerciales al por menor; y iii) servicios logísticos no básicos para mercancías, como los servicios de informática y servicios conexos, los servicios de empaquetado y los servicios de consultores en administración y servicios conexos. Los amigos de los servicios de logística también sugirieron que los miembros formularan compromisos adicionales conexos.

42. Se estudió la situación actual de los servicios logísticos en el marco de la OMC. Unas 20 delegaciones, tanto de países desarrollados como de países en desarrollo, formularon una declaración conjunta sobre la liberalización de los servicios logísticos. En la actual ronda de negociaciones plurilaterales, un grupo de países ha presentado una petición plurilateral a un total de 34 miembros. La petición se basaba en una versión desarrollada de la anterior lista recapitulativa sobre servicios logísticos. Tiene por objeto recalcar ante los miembros que los servicios logísticos no son sólo la suma de los servicios en cuestión, sino la integración de esos servicios para garantizar la coordinación y eficiencia adecuadas en el sector.

Los copatrocinadores de la propuesta consideran que el sector es importante, no sólo para sus intereses comerciales, sino también porque son conscientes del papel destacado que desempeñan los servicios logísticos en la expansión del comercio mundial. Los servicios logísticos no sólo benefician a los proveedores de los servicios, sino también, y en mayor medida, a los usuarios, fabricantes y distribuidores. También hay que tener en cuenta sus efectos indirectos en otros sectores de la economía. En algunos aspectos, los servicios logísticos son en cierta medida servicios de red, y conllevan toda una serie de cadenas logísticas, a menudo de ámbito mundial. Se obtendrían los mejores resultados si la liberalización tuviese alcance mundial y se aplicase al mayor número posible de sectores, para que participasen en ella los agentes más importantes.

43. Un gran número de países ofrece compromisos en algunos sectores de la lista recapitulativa, pero ningún miembro ha liberalizado todos los subsectores de servicios. En este momento hay lagunas en las ofertas. Hasta la fecha, se han presentado 61 ofertas, de las cuales 41 mantienen los compromisos existentes en los servicios logísticos, 22 contemplan mejoras a los compromisos existentes, y 19 ofrecen compromisos en sectores de servicios nuevos; 5 contienen nuevos compromisos en los servicios logísticos, y 15 no contemplan compromisos en este sector. Las peticiones de liberalización formuladas por el grupo de negociación de los amigos de los servicios de logística han surtido escaso efecto. A los países en desarrollo les resulta difícil aceptar las modalidades que utilizan el método de la lista recapitulativa o un enfoque basado en bloques, porque es complicado determinar cuáles serán sus consecuencias. En lo que se refiere al fomento de la capacidad de oferta, el comercio

Sur-Sur podría ser particularmente útil para generar economías de escala en mercados regionales en desarrollo.

44. Aunque el nivel de compromisos relativos al transporte marítimo y los servicios postales y de mensajería durante la Ronda Uruguay fue bajo, las realidades comerciales de hoy en día revelan un régimen más abierto. En cuanto a los servicios de mensajería, los países se encuentran en un proceso de apertura parcial, y la prestación de servicios en régimen de monopolio está desapareciendo lentamente. Los servicios de entrega urgente, en su mayor parte, siguen sin ser objeto de compromisos por dos motivos: la ausencia de marcos normativos y la falta de claridad en las cuestiones relacionadas con la clasificación en el contexto del AGCS. Para que haya una previsibilidad jurídica, es necesario definir claramente las actividades que serán objeto de los compromisos asumidos en virtud del AGCS. Hay un número creciente de países que están estudiando la posibilidad de asumir compromisos relacionados con los servicios de transporte marítimo a causa del papel que desempeñan en el transporte de mercancías. Cerca de 50 países ofrecen compromisos por medio del modelo de lista sobre el transporte marítimo.

45. La UNCTAD y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OECD) están elaborando listas recapitulativas de cuestiones con el fin de ayudar a los negociadores en el proceso de peticiones y ofertas. En la nota de antecedentes preparada para la Reunión de Expertos, la secretaría de la UNCTAD abordaba, entre otras cosas, los desafíos a que se enfrentan los países en desarrollo a la hora de integrar el comercio en sus objetivos de desarrollo, así como las maneras y medios para llevar a la práctica el artículo IV del AGCS (Participación creciente de los países en desarrollo en el comercio internacional de servicios). Cabe subrayar los siguientes elementos: i) quizá haya que desarrollar más la lista de cuestiones fundamentales para los diversos segmentos de los servicios logísticos; ii) muchos problemas y obstáculos pueden solventarse en las conversaciones sobre peticiones y ofertas, así como mediante las limitaciones y condiciones que pueden añadirse a los compromisos; iii) los artículos IV y XIX deberían seguir siendo la base de las peticiones formuladas a los países en desarrollo y de las ofertas hechas por ellos, y también debería tenerse en cuenta la importancia de la creación efectiva de capacidad, del trato especial y diferenciado y de la flexibilidad; y iv) también debería tenerse en cuenta lo que suceda en los foros relacionados con la cuestión.

### **E. Conclusiones y recomendaciones en materia de políticas**

46. En las deliberaciones de la Reunión Especial de Expertos se hizo patente la conexión entre la participación de los países en desarrollo en el comercio mundial y el aumento de sus capacidades relacionadas con los servicios logísticos. Se debatieron las consecuencias que tendría una mayor apertura de los mercados, en particular a través de los compromisos contraídos en el marco del AGCS respecto de los proveedores locales y del acceso a servicios logísticos competitivos. Se hizo un llamamiento a la prudencia respecto de las peticiones de apertura del mercado de los servicios logísticos y se advirtió de que, antes de llevar a cabo la liberalización, debería estudiarse atentamente si el país en cuestión estaba preparado desde el punto de vista económico y normativo. Al abordar la cuestión de la reforma normativa, se consideró indispensable que, al presentar ofertas, se tuviesen en cuenta las limitaciones de capacidad y el trato especial y diferenciado.

47. En la Reunión se puso de relieve el hecho de que las políticas gubernamentales obstaculizan a veces, y de diversos modos, la prestación eficiente de servicios logísticos, principalmente a causa de la ineficiencia de las aduanas, motivada en particular por el exceso de papeleo, los largos trámites, los límites impuestos al volumen y al valor de los cargamentos, y los horarios de atención insuficientes. Otro ámbito problemático son las engorrosas prescripciones en materia de seguridad de la carga y, en algunos casos, las dificultades relacionadas con la integridad de los funcionarios, propiciadas a menudo por unos salarios insuficientes que dan lugar a una cultura de captación de rentas y a otras motivaciones personales para limitar la automatización. Las restricciones de la competencia en el transporte por medio de monopolios e impuestos especiales, así como la falta de eficiencia en la valoración en aduana, son también obstáculos de tipo gubernamental que pueden provocar que los costos y los plazos de entrega se vuelvan impredecibles. No obstante, los servicios logísticos deben contemplarse en su conjunto, incluidas sus repercusiones en los usuarios y proveedores de servicios, y sus consecuencias indirectas.

48. Si bien es importante que los países tengan acceso a servicios logísticos eficientes y de alta calidad, también lo es determinar de qué modo los países en desarrollo pueden elevar al máximo su participación en la liberalización de los servicios logísticos y en los beneficios derivados de ella. El acceso a los mercados es uno de los elementos necesarios para este fin, pero es más fundamental la necesidad de crear y mantener la capacidad de abastecimiento. Se reiteró la importancia de establecer marcos normativos (en particular normas sobre la competencia que deberían formar parte integrante de los mercados) y una adecuada división en etapas, para que los países en desarrollo puedan gozar de todas las ventajas de la liberalización de los servicios logísticos.

#### **F. Contribución y labor futura de la UNCTAD**

49. En la Reunión del Grupo de Expertos se sugirió que la UNCTAD se ocupase de los siguientes asuntos en su labor futura:

- a) Analizar de qué modo los países en desarrollo pueden elevar al máximo su participación en la liberalización de los servicios logísticos y en los beneficios derivados de ella, desde el punto de vista tanto de los usuarios como de los proveedores de esos servicios;
- b) Determinar cuáles son las opciones de política y, de manera más general, el marco normativo convenientes para garantizar la calidad y disponibilidad de los servicios logísticos, así como la adecuada división en etapas de las reformas para que los países en desarrollo puedan gozar de todas las ventajas de la liberalización de los servicios logísticos;
- c) Seguir estudiando los vínculos existentes entre la facilitación del comercio y la liberalización de los servicios logísticos;
- d) Analizar las pruebas empíricas del funcionamiento de los oligopolios en el sector de los servicios logísticos y sus consecuencias para el desarrollo;

- e) Examinar las consecuencias que la concentración y las prácticas anticompetitivas en los servicios relacionados con la logística tienen para la integración de los países en desarrollo en el comercio mundial y para sus oportunidades de desarrollo; y
- f) Tomar disposiciones para llevar a cabo actividades clave de asistencia técnica y fomento de la capacidad en el ámbito de los servicios logísticos, dirigidas a los países en desarrollo y, más en particular, a los grupos vulnerables como los países sin litoral y los PMA.



## **Capítulo II**

### **CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN**

#### **A. Celebración y programa de la Reunión del Grupo de Expertos**

50. La Reunión del Grupo de Expertos sobre servicios de logística se celebró en el Palacio de las Naciones, en Ginebra, el 13 de julio de 2006. Presidió la Reunión el Sr. Assad Omer (Afganistán). El programa de la Reunión constaba de un tema, a saber, el tema sustantivo que figura en el programa contenido en el anexo I del presente informe.

#### **B. Documentación**

51. Para el examen del tema sustantivo del programa, en la Reunión del Grupo de Expertos se dispuso de una nota de la secretaría de la UNCTAD titulada "Aspectos comerciales y de desarrollo de los servicios logísticos" (TD/B/COM.1/AHM.1/2).

52. Al final de las deliberaciones, el Grupo de Expertos autorizó al Presidente a preparar el informe final de la Reunión bajo su propia dirección.

## Anexo I

### PROGRAMA

- 10.00 a 10.30 horas ***Palabras de bienvenida y observaciones introductorias***
- Sra. Lakshmi Puri, Directora de la División del Comercio Internacional de Bienes y Servicios y de los Productos Básicos, UNCTAD
- 10.30 a 11.45 horas ***Primera sesión - Servicios logísticos, elemento fundamental de la mundialización hoy en día***
- Los servicios logísticos y el desarrollo (Logistics services and development):* Sra. Mina Mashayekhi, Jefa de la Subdivisión de Negociaciones y Diplomacia Comercial, UNCTAD
- Tendencias en la logística y los servicios conexos (Trends in logistics and related services):* Sr. José Rubiato, Subdivisión de Logística Comercial, UNCTAD
- La economía de los servicios logísticos (Economics of logistics services):* Sra. Ximena Gutiérrez, Institut International du Management pour la Logistique, EPFL
- El comercio de servicios logísticos (Logistics services trade):* Sr. Pierre Latrille, secretaria de la OMC
- 11.45 a 13.00 horas ***Segunda sesión - Experiencias de los países en el comercio de servicios logísticos***
- Cómo ocuparse de las necesidades específicas de un país en materia de logística: el caso de Nicaragua (Addressing countries' specific logistics requirements: The case of Nicaragua):* Sr. Silvio Zambrana, Misión Permanente de Nicaragua ante la OMC
- Problemas a que se enfrentan los PMA para acceder a unos servicios logísticos eficientes (The challenges facing LDCs in accessing efficient logistics services):* Sr. Solomon Kasa, Tanzania Freight Forwarders Association
- Necesidades logísticas para el crecimiento impulsado por la exportación (Logistics requirements for export-led growth):* Sr. John Simpson, Director General de la Global Express Association
- Sudáfrica: ¿el centro regional de los servicios logísticos? (South Africa: A regional hub for logistics services?):* Sra. Isabelle Meyer, Consejo de Investigación Científica e Industrial, Sudáfrica

- 15.00 a 16.15 horas ***Tercera sesión - Perspectivas de los usuarios y proveedores de servicios logísticos y cuestiones normativas en el sector de la logística y otros sectores conexos***
- Comparación entre países de la externalización en los servicios logísticos (Cross-country comparison of outsourcing in logistics services):* Sr. Harvey Donaldson, Director de formación sobre cadenas de suministro y logística, Georgia Institute of Technology
- Perspectivas de las empresas de logística (Perspectives of logistics firms):* Sr. Ralph Carter, Director General de asuntos jurídicos y normativos, FedEx Express
- Comentarios:* Profesor Hugo B. Roos, Universidad Erasmus, Rotterdam
- 16.15 a 17.30 horas ***Cuarta sesión - Los servicios logísticos y las negociaciones en la OMC***
- Puesta al día sobre los servicios logísticos en las negociaciones del AGCS (Update on logistics services in the GATS negotiations):* Sr. Pierre Latrille, secretaria de la OMC
- Tratamiento de la logística en las negociaciones del AGCS (Approaching logistics in the GATS negotiations):* Sr. Thomas Chan, Oficina de Economía y Comercio de Hong Kong;  
Sr. Francesco Meggiolaro, Representante de la Comunidad Europea (Dirección General de Política Comercial)
- Cuestiones concretas del proceso de peticiones y ofertas (Specific issues in the request-offer process):* Sra. Martine Julsaint Kidane, Subdivisión de Negociaciones y Diplomacia Comercial, UNCTAD
- 17.30 a 18.00 horas ***Sesión de clausura***

**Anexo II**  
**ASISTENTES<sup>3</sup>**

1. Asistieron a la Reunión expertos de los siguientes Estados miembros de la UNCTAD:

Afganistán	Kazajstán
Angola	Lesotho
Argentina	Madagascar
Bosnia y Herzegovina	Mauricio
Brasil	Mozambique
China	Nicaragua
El Salvador	Nigeria
Federación de Rusia	Panamá
Filipinas	República Árabe Siria
Indonesia	Sudáfrica
Irán (República Islámica del)	Suiza
Iraq	Tailandia
Italia	Viet Nam

2. Estuvieron representadas en la Reunión las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Centro del Sur  
Grupo de Estados de África, el Caribe y el Pacífico  
Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos  
Organización Internacional de la Francofonía  
Unión Africana

3. Estuvieron representados en la Reunión los siguientes organismos de las Naciones Unidas:

Comisión Económica para África  
Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

4. Estuvieron representados en la Reunión los siguientes organismos especializados y organizaciones conexas:

Banco Mundial  
Unión Postal Universal

5. Asistieron a la Reunión las siguientes organizaciones no gubernamentales:

BPW International  
Centro Internacional de Comercio y Desarrollo Sostenible  
Comité Consultivo Mundial de la Sociedad de los Amigos (cuáqueros)  
Federación Luterana Mundial

---

<sup>3</sup> La lista de participantes puede consultarse en el documento TD/B/COM.1/AHM.1/INF.1.

Instituto de Política Agrícola y Comercial  
Oxfam International  
Red del Tercer Mundo

6. Participaron en la reunión los siguientes ponentes:

Sr. Ralph Carter, Director General de asuntos jurídicos y normativos, FedEx Express

Sr. Thomas Chan, Oficina de Economía y Comercio, Hong Kong, China

Sr. Harvey Donaldson, Director de formación sobre cadenas de suministro y logística,  
Georgia Institute of Technology

Sra. Ximena Gutiérrez, Institut International du Management pour la Logistique/EPFL,  
Lausana

Sr. Hans Ittmann, Consejo de Investigación Científica e Industrial, Sudáfrica

Sr. Solomon Kasa, Tanzania Freight Forwarders Association

Sr. Pierre Latrille, secretaria de la OMC, Ginebra

Sr. Francesco Meggiolaro, Comunidad Europea (Dirección General de Política Comercial),  
Bruselas

Sra. Isabella Meyer, Consejo de Investigación Científica e Industrial, Sudáfrica

Sr. John Simpson, Director General, Global Express Association

7. Asistió a la Reunión la siguiente invitada especial:

Sra. Myrtille Rochette, Puerto Príncipe, Haití

-----