



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

Distr.
LIMITADA

TD/B/COM.3/L.28
14 de enero de 2004

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Comisión de la Empresa, la Facilitación de
la Actividad Empresarial y el Desarrollo
Octavo período de sesiones
Ginebra, 12 a 15 de enero de 2004
Tema 4 del programa provisional

**TRANSPORTE EFICIENTE Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO PARA
MEJORAR LA PARTICIPACIÓN DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO
EN EL COMERCIO INTERNACIONAL**

Resumen del Presidente

1. Al presentar el tema, el representante de la secretaría dijo que disponer de servicios de transporte y logísticos eficientes era fundamental para el desarrollo económico. Se refirió al documento de referencia de la secretaría (TD/B/COM.3/60) y destacó algunos de los temas de particular importancia para la facilitación del transporte y del comercio, a saber, la seguridad, el transporte multimodal y la utilización de tecnologías de la información y las comunicaciones en el transporte. El relator de la Reunión de Expertos sobre el desarrollo del transporte multimodal y los servicios logísticos (véase el documento TD/B/COM.3/59 - TD/B/COM.3/EM.20/3) presentó las conclusiones de la Reunión, que se había celebrado en septiembre de 2003 y a la que habían asistido delegados de 46 países y representantes de diversas organizaciones gubernamentales y no gubernamentales. Resaltó la importancia de las economías de escala en las operaciones de transporte, y el hecho de que en muchos casos los países en desarrollo no

podían lograr esas economías. También indicó que los diversos casos presentados durante la Reunión de Expertos demostraban que la introducción de la participación del sector privado, combinada con las presiones en la esfera de la competencia, había permitido lograr importantes mejoras en el sistema de transporte y logística.

2. Dos expertos iniciaron el debate interactivo. El primero examinó los riesgos en materia de seguridad en el contexto del transporte marítimo contenedorizado y las medidas conexas adoptadas en los años recientes en los ámbitos nacional e internacional. El segundo experto habló del comercio contenedorizado combinado y explicó que los mayores volúmenes de tráfico contribuían a reducir los costos de transporte, que a su vez contribuían a fomentar el comercio, generando así nuevas reducciones de esos costos. Señaló que con el desarrollo de la contenedorización y el transporte multimodal en los últimos decenios los plazos de entrega y la seguridad de las mercancías enviadas habían mejorado mucho, mientras que el costo total del transporte se había reducido globalmente.

3. Con respecto a los factores condicionantes y los efectos de los costos de transporte, se dijo que para algunos países, especialmente los países sin litoral, los costos del transporte internacional podían alcanzar hasta el 100% del valor f.o.b. de las mercancías. En la mayoría de las operaciones los costos medios del transporte internacional eran muy superiores a los aranceles aduaneros de los países importadores. La experiencia demostraba que unos servicios de transporte y logísticos eficientes y económicos eran fundamentales no sólo para la competitividad de las exportaciones sino también para la inversión extranjera directa (IED). Tanto la competitividad de las exportaciones como la IED eran cada vez más necesarias para los países, ya que les permitirían participar en los procesos mundializados de producción. Los países en desarrollo tendían a exportar productos de un valor inferior por contenedor, por lo que los elevados costos de transporte por contenedor eran particularmente perjudiciales para sus exportaciones. Esto ocurría especialmente en el caso de los países sin litoral, que dependían en gran medida del transporte terrestre, relativamente más caro. En cambio, cuando podían lograrse economías de escala en el transporte marítimo, o cuando las mercancías tenían un valor relativamente alto por unidad, los costos de transporte podían volverse casi insignificantes. Un ejemplo del último caso era el transporte marítimo contenedorizado de vino, que costaba menos de 10 céntimos de dólar por botella aunque la distancia fuera muy grande.

4. En cuanto al suministro de servicios de transporte, se indicó que actualmente para la mayoría de los países en desarrollo no sería realista esperar convertirse en importantes protagonistas de, por ejemplo, operaciones de transporte marítimo de alta mar, aunque había notables excepciones en los casos en que los transportistas de algunos países en desarrollo eran importantes empresas de transporte en contenedores. Algunos países en desarrollo, en particular de Asia, se habían convertido en anfitriones de importantes operadores portuarios y logísticos, que habían extendido sus actividades a los mercados de África, Europa o América Latina. Dado el carácter mundializado de los servicios de transporte marítimo y logísticos, también existían oportunidades para que los países en desarrollo suministraran ciertos componentes de estos servicios en los planos nacional e internacional. Se señaló, pues, que un número importante de países en desarrollo habían contraído compromisos para liberalizar los servicios de transporte marítimo en el contexto de las negociaciones celebradas en el marco del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios en la OMC.

5. En cuanto al transporte multimodal, se hizo hincapié en que había que tratar de garantizar que los países en desarrollo recibieran asistencia para aprovechar de la mejor manera posible las tecnologías disponibles y también, lo que era muy importante, que en la preparación de un futuro marco jurídico para el transporte multimodal se tuvieran en cuenta los intereses de los países en desarrollo. Se instó a la UNCTAD a continuar su labor y su cooperación con otras organizaciones internacionales que participaban en la preparación de un marco jurídico uniforme.

6. Con respecto a la facilitación del comercio y del transporte, se mencionaron los altos costos y los riesgos de los documentos de papel frente a los documentos electrónicos. Anualmente se editaban unos 5.000 millones de documentos de comercio y transporte, y el uso limitado de documentos electrónicos se debía a la dificultad para negociarlos, así como a un marco jurídico que solía ser inadecuado, particularmente en el caso de las firmas electrónicas. Por otra parte, se estimó que la falta de eficiencia en las aduanas costaba varios miles de millones de dólares al año. Por regla general, toda medida de facilitación que contribuyera a reducir los plazos de entrega contribuía a reducir los gastos de capital, permitiendo una entrega más puntual, y ayudaba así a las empresas a participar mejor en los procesos mundiales de producción. Al respecto, la facilitación del comercio y del transporte en los países de tránsito no

sólo contribuía al propio desarrollo de esos países sino también al desarrollo de los países sin litoral que dependían de los países de tránsito. El Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) y el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC), ambos de la UNCTAD, eran instrumentos importantes para la facilitación del comercio y del transporte de que disponían los países en desarrollo. El delegado de un país mencionó la positiva experiencia de éste en la reducción del tiempo de espera de los buques gracias a las medidas de facilitación adoptadas recientemente.

7. El tema de la seguridad se examinó extensamente, en especial el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP) de la Organización Marítima Internacional y su plazo de implementación (1º de julio de 2004). De los puertos que respondieron a una encuesta de la Asociación Internacional de Puertos (AIP) a fines de 2003, sólo el 21% indicó que sus países habían aprobado una legislación para implementar el Código PBIP. Mejorar la seguridad del transporte internacional para reducir el riesgo de actos terroristas, especialmente el empleo de armas de destrucción masiva, era una tarea costosa y difícil porque existían riesgos en cada modo y enlace de transporte, y un gran número de empresas y personas participaban en las operaciones mundiales de transporte. A título de ejemplo se indicó que había más de 40.000 transitarios registrados y varios millones de cargadores.

8. Los esfuerzos para mejorar la seguridad del transporte se justificaban si se tenían en cuenta los costos potenciales de los actos terroristas. A título de ejemplo se estimó que un solo ataque en los Estados Unidos costaría varios miles de millones de dólares, aun exceptuando los costos de sus interlocutores comerciales. Se señaló que varias de las medidas que contribuían a mejorar la seguridad también contribuían a reducir el robo de carga. Se estimó que el costo de este último representaba entre 30.000 y 50.000 millones de dólares por año en el mundo. Algunas medidas de seguridad requerían que se suministrara información sobre la carga 24 horas antes de la salida del buque y, aunque eso entrañaba un esfuerzo adicional de los proveedores de transporte, en todo caso para muchas empresas era conveniente porque mejoraba sus propias operaciones de transporte. Otras medidas de seguridad, como el escaneado o sellado de los contenedores, también contribuían a reducir el contrabando o el tráfico de estupefacientes.

Al respecto, se dijo que aunque el sellado de las puertas de los contenedores fuera totalmente seguro, siempre era posible acceder a ellos por otros medios, como lo había demostrado el tráfico de estupefacientes.

9. Se consideró que por el momento era imposible estimar el costo total y los potenciales beneficios de las nuevas medidas de seguridad. Sin embargo, quedaba claro que los cargadores, transportistas y puertos más pequeños de los países en desarrollo tenían que cumplirlas, como debían hacerlo las empresas de los países desarrollados. Como en muchos casos los costos del cumplimiento de las nuevas normas de seguridad eran prácticamente fijos, es decir, independientes del volumen de intercambio, era evidente que los operadores más pequeños tenían que sufragar costos más altos por unidad que los operadores más importantes. Existía un riesgo evidente de exclusión respecto a determinadas transacciones si el costo de cumplimiento se volvía prohibitivo. Cabía esperar que, en el caso de otros países en desarrollo y puertos más pequeños el aumento de los costos de trasbordo, que podría volverse necesario si la carga tuviera que transitar por un puerto autorizado seguro antes de llegar a su destino final, reduciría su competitividad. La necesidad de hacer frente a las nuevas amenazas que se cernían sobre la seguridad había generado una nueva función de las aduanas. Ahora se trataba de una esfera en que muchos países en desarrollo necesitaban más asistencia internacional para seguir facilitando el comercio en el nuevo entorno internacional de seguridad.
