



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

Distr.
GENERAL

TD/419
17 de enero de 2008

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

12º período de sesiones
Accra (Ghana)
20 a 25 de abril de 2008

**RESULTADOS DE LA REUNIÓN "LA GLOBALIZACIÓN DE LA
LOGÍSTICA PORTUARIA: OPORTUNIDADES Y RETOS
PARA LOS PAÍSES EN DESARROLLO"**

Actividad previa a la conferencia, Ginebra, 12 de diciembre de 2007

Nota preparada por la secretaría de la UNCTAD

Resumen de los debates

1. La finalidad de esta actividad previa a la conferencia era abordar las oportunidades y los retos a los que se enfrentan los países en desarrollo debido a la reciente globalización de los servicios logísticos portuarios. Asistieron a la reunión 76 participantes de más de 42 países, en representación de gobiernos, organizaciones internacionales, universidades y el sector industrial.
2. En el contexto del desarrollo de la logística y el comercio mundial, los transportistas marítimos consideraban que la ubicación, la eficiencia funcional, la situación política y la buena gobernanza eran factores clave para elegir un puerto de escala. La existencia de infraestructura ferroviaria y vial cerca de los centros de almacenamiento, producción y distribución aumentaba el atractivo de los puertos. Los transportistas marítimos se enfrentaban también a problemas relacionados con el transporte marítimo ecológico, las operaciones inocuas para el medio ambiente y la competencia por el uso de la tierra y los fondos públicos.
3. En relación con el desarrollo de la logística portuaria, se señaló que el aumento del tráfico estaba ejerciendo presión sobre la infraestructura portuaria y las exigencias operacionales. El crecimiento económico no era posible sin una infraestructura portuaria adecuada, por lo que era evidente que el fuerte crecimiento del comercio exigiría una mayor capacidad de las

terminales de contenedores. Estaba previsto que la utilización de la actual capacidad de las terminales a nivel mundial alcanzaría el 95% en 2011, lo que provocaría una congestión. Debido al actual crecimiento del tráfico de contenedores y la futura demanda prevista, los países estaban tratando de ganar terreno en cuanto a la creación de capacidad en la manipulación de contenedores. Los problemas que se planteaban a nivel mundial en relación con el desarrollo de las terminales de contenedores incluían: a) los largos períodos que transcurren entre la planificación y la construcción; b) las exigencias relacionadas con el medio ambiente, la inocuidad y la seguridad; c) las conexiones terrestres y d) el limitado número de zonas de aguas profundas naturales. En muchas de las nuevas concesiones, también planteaban problemas la privatización, la falta de mano de obra calificada y la buena gobernanza.

4. Por lo que respecta a las conexiones terrestres con las redes mundiales, se señaló que los costos del transporte terrestre podían ser dos o tres veces superiores a los del transporte marítimo. Los principales problemas identificados guardaban relación con las demoras de los transportistas, la escasa infraestructura para camiones y trenes en la entrada y dentro de las terminales, las medidas de seguridad, el horario de atención de los servicios públicos como las aduanas y la ausencia de servicios de valor añadido (por ejemplo, instalaciones para la reparación de los contenedores). Se presentaron como ejemplos las medidas adoptadas por el puerto de Rotterdam para solucionar los problemas de congestión y demoras y el funcionamiento del puerto de Duisburg como centro de distribución interior.

5. En relación con los beneficios que se esperaba obtener de la globalización de los servicios de terminales, se explicó que la logística marítima era sumamente importante para los países y las regiones en los que la inmensa mayoría de las mercancías se transportaba por mar. El tráfico en los puertos de la India casi se duplicó entre 2000 y 2007. Se preveía que el tráfico de contenedores se duplicaría con creces para 2012. Con objeto de encarar esos problemas, el Gobierno de la India había emprendido varias iniciativas de colaboración entre el sector público y el sector privado para desarrollar la logística portuaria y aumentar la capacidad en otros puertos. Mientras tanto, los mercados emergentes ofrecían incentivos para la inversión a los operadores de terminales internacionales habida cuenta del potencial de crecimiento de muchos países en desarrollo, bases de bajo costo y un rendimiento satisfactorio de las inversiones. Algunos de los factores importantes que tenían en cuenta esos operadores para decidir si entraban en un mercado determinado eran la existencia de un proceso de concesión adecuado, una función clara de la autoridad portuaria y el órgano de reglamentación portuaria, un plan detallado para la reforma laboral y flexibilidad arancelaria.

6. También se analizaron las negociaciones multilaterales sobre servicios de logística de flete en el marco del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios. Se explicó que aunque las negociaciones se encontraban en punto muerto, todos los países, incluidos los países en desarrollo, se beneficiarían de una mayor liberalización de esos servicios. Se expusieron los posibles riesgos derivados del hecho de que las actuales concesiones de terminales de contenedores aún no formaban parte del acuerdo sobre servicios de la Organización Mundial del Comercio ni estaban protegidas por ese acuerdo.

7. El resumen del panorama general de la industria y los posibles avances puso de manifiesto la importancia de la cooperación de los sectores público y privado en el desarrollo de terminales. Se señaló que, aunque el desarrollo portuario se veía impulsado en buena medida por el comercio mundial, era necesario asegurar que la planificación portuaria no se efectuara de

manera aislada sin tener en cuenta otras redes nacionales, regionales e internacionales. Debía formularse una política nacional de inversiones en transporte que atendiera los intereses de todas las partes.

8. Algunas prácticas del sector (por ejemplo, el libre almacenamiento, el vaciado de contenedores en los puertos y la limitación de la circulación de contenedores vacíos entre puertos) se consideraban perjudiciales para la eficacia del transporte. Debían analizarse las prácticas portuarias nacionales a fin de eliminar los procedimientos restrictivos, la ineficiencia, las demoras y los cuellos de botella, promoviendo al mismo tiempo una mayor cooperación entre los distintos modos de transporte.

9. Se señaló que, a medida que avanzaran las negociaciones sobre servicios logísticos en el marco de la OMC, los encargados de adoptar decisiones probablemente tendrían un mejor conocimiento de los beneficios que pueden derivarse de la liberalización de los servicios y la participación, en caso necesario, del sector privado.

10. Se subrayó que las dificultades de transporte de los países en desarrollo sin litoral se debían en buena parte a los niveles de disponibilidad y eficacia de las infraestructuras y servicios portuarios de los países de tránsito vecinos. Se sugirió que los expertos en logística transmitieran directamente a los gobiernos un mensaje bien documentado.

11. Por último, se sugirió que las políticas estatales del sector del transporte eran decisivas para apoyar las iniciativas emprendidas en el ámbito del comercio y el desarrollo y debían centrarse principalmente en la adopción de:

- a) políticas coherentes en las que el transporte y el desarrollo se consideraran parte de las políticas de desarrollo, creadoras de empleo y servicios de valor añadido, y promotoras del comercio;
- b) un marco normativo adecuado que propiciara la participación del sector privado en la logística portuaria mediante asociaciones entre el sector público y el sector privado u otros mecanismos; y
- c) medidas de facilitación adecuadas para poner fin a los procesos restrictivos, la ineficacia, los retrasos y los cuellos de botella.

12. Los participantes consideraron que la UNCTAD debía seguir divulgando y explicando esas cuestiones a los encargados de elaborar las políticas a fin de establecer marcos normativos adecuados que asegurasen el control del desarrollo portuario por parte de los gobiernos y al mismo tiempo atrajeran la participación privada necesaria. Esto podía lograrse mediante la investigación y el análisis de temas específicos, reuniones técnicas para el intercambio de opiniones y experiencias, y la prestación, previa solicitud, de asistencia técnica y ayuda para el fomento de la capacidad.
