

# BOLETÍN DEL TRANSPORTE No. 21

## Noviembre 2001

Preparado por la secretaría de la UNCTAD



### *Contenido*

<i>Editorial</i> .....	1
<i>Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Avanzados</i> .....	2
<i>Conferencia Mundial de Puertos de la IAPH</i> .....	3
<i>Encuentro de Expertos en Comercio Electrónico y Servicios de Transporte Internacional</i> ...	3
<i>Encuentro de Expertos en Reglas del Transporte Multimodal</i> .....	4
<i>Bibliografía sobre el Transporte</i> .....	5
<i>Nota técnica: Evolución del tráfico de contenedores en los puertos africanos</i> .....	7
<i>Informes recientes de UNCTAD</i> .....	13
<i>Asistencia técnica y actividades de formación</i> .....	16
<i>Misceláneo</i> .....	20
<i>Publicaciones de UNCTAD de Puertos y Transporte Marítimo</i> .....	23

## NOTA

Los símbolos de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras en mayúscula combinadas con cifras. La mención de un símbolo de este tipo indica una referencia de un documento de las Naciones Unidas.

\*

\*                      \*

Las designaciones empleadas y la presentación del material en este boletín no expresan ninguna opinión en absoluto por parte de la Secretaría de las Naciones Unidas en cuanto a la situación legal de cualquier país, territorio, ciudad o zona ni de sus autoridades ni en relación con la delimitación de sus fronteras.

UNCTAD/SDTE/TLB/Misc.2

Publicaciones de las Naciones Unidas  
ISSN 1020-3656

## **EDITORIAL**

¿Cuáles han sido los eventos más importantes del sector del transporte internacional durante los últimos doce meses? Éste ha sido un período volátil que comenzó con volúmenes crecientes y fletes elevados para terminar con volúmenes y fletes en declive. Generalmente, las líneas marítimas tuvieron resultados económicos excelentes en el año 2000 pero, este año, están algo inquietas puesto que muchas de ellas están aumentando la capacidad de bodega en un momento en el que los volúmenes están disminuyendo. Sin embargo, durante los primeros seis meses han continuado los buenos resultados. El tráfico portuario ha seguido creciendo, aunque es probable que el nivel de crecimiento se reduzca este año, sobre todo en Asia. De hecho, podría tratarse de la primera vez, desde el comienzo de la contenedorización, en que ha disminuido el tráfico de contenedores en Singapur, Hong Kong y China. Singapur ha indicado que intentará aumentar su capacidad mediante inversiones en mejoras de productividad más que en nuevos atraques.

Los ataques terroristas en los Estados Unidos y, sobre todo, la destrucción del World Trade Center (WTC) en Nueva York han conmovido al mundo entero. El WTC era propiedad de la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey y, en los ataques, han fallecido empleados de la misma. Los hombres y mujeres de esta Autoridad Portuaria respondieron con gran determinación para restaurar la plena capacidad de los aeropuertos, puertos, puentes, túneles, estaciones de autobuses y sistemas de transporte ferroviario. Estos son la espina dorsal de la vida económica de la región y el personal respondió con vigor. Al contemplar esta terrible tragedia, deberíamos recordar la visión del arquitecto jefe del WTC, Minoru Yamasaki, fallecido en 1.986: “*el WTC debería convertirse en la representación de la creencia del hombre en la humanidad, su necesidad de dignidad individual, su creencia en la cooperación de los hombres y, mediante la cooperación, su capacidad de encontrar la grandeza.*”

Uno de los eventos más importantes del sector del transporte ha sido el uso creciente de las tecnologías de la información, sobre todo vía Internet, para mejorar el flujo, la disponibilidad y la exactitud de la información. Las principales organizaciones marítimas ofrecen o tienen previsto ofrecer programas, tarifas, reservas, conocimientos de embarque, seguimiento y pagos por vía electrónica. Aunque, en la actualidad, el comercio electrónico representa solamente el 15 por ciento del negocio, es probable que esta cuota vaya en aumento, especialmente en lo que se refiere a los cargadores pequeños. Esta mejora en el flujo de la información ha ido acompañada de una tendencia hacia la gestión de la cadena de suministro y el desarrollo de proveedores logísticos. En algunos casos, éstos han sido empresas marítimas tradicionales como Maersk y su Grupo Logístico Maersk o los transitarios (Grupo Danzas, Kuehne & Nagel) y los servicios de mensajerías urgentes (DHL, UPS) que se han involucrado más con sus clientes y suministran todos los servicios de la cadena de distribución. Se sigue trabajando en varios paquetes como la gestión de la cadena de suministro (SCM), la gestión de activos de la empresa (EAM) y la gestión de relaciones con clientes (CRM). Igualmente, muchos puertos están desarrollando páginas web que permiten la interacción con clientes agilizando así el transporte de mercancías. Existen algunas reglas de oro: el sistema será tan bueno como la calidad y la oportunidad de la información que se introduzca lo sean, las personas pueden equivocarse, no todo el mundo tiene acceso a la información y comunicación tecnológica (ICT), la seguridad y las reservas de la información son esenciales.

La importancia de la seguridad del transporte por carretera ha sido subrayada por el cierre del túnel de St. Gotthard (Suiza) tras la colisión frontal de dos camiones de mercancías en septiembre de 2001. En el accidente perdieron la vida conductores y pasajeros de otros vehículos. El tránsito de mercancías por este país, que no es miembro de la UE, había aumentado después del accidente sufrido en el túnel de Mont Blanc a principios de 1999. Este accidente, en un túnel utilizado por el tráfico entre Francia e Italia, limitó fuertemente la capacidad de transporte de mercancías por carretera a través de los Alpes. Por lo tanto, estos accidentes fortalecieron, probablemente, los argumentos de los que proponen un incremento del transporte marítimo entre países de la UE. El transporte marítimo de corta distancia ha constituido una política de transporte de la UE desde hace mucho tiempo y la Directiva sobre la Calidad de los Servicios en los Puertos, que se presentó a principios de 2001, puede considerarse como la promoción de este necesitado desarrollo.

Por último, aunque no por ello de menor importancia, nos complace informar a nuestros lectores que éste será el último número en papel del Boletín de Transporte y que los próximos números estarán disponibles en la red. De hecho, se ha hecho la prueba incluyendo los dos últimos números en la red y los resultados han sido positivos. Por lo tanto, animamos a los lectores a que nos envíen sus direcciones de correo electrónico para que podamos avisarles de antemano tanto de la disponibilidad como de la dirección de los futuros números del Boletín de Transporte.

## REUNIONES Y CONFERENCIAS

### **Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Avanzados**

La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países menos Avanzados (LDC) que se anunció en el último boletín, tuvo lugar en la sede del Parlamento Europeo de Bruselas (Bélgica) del 14 al 20 de mayo de 2001. La LDC III, a la cual asistieron más de 6.500 participantes de gobiernos, agencias especializadas y entidades civiles, adoptó un ambicioso programa para la próxima década que regirá la ayuda al desarrollo, la cancelación de la deuda y las inversiones privadas en los 49 países menos avanzados (LDC). En la sesión final se adoptó una declaración política en la cual 193 países participantes se comprometieron a erradicar la pobreza en los países más pobres del mundo y a mejorar la calidad de vida de sus más de 600 millones de habitantes.

Durante la LDC III tuvo lugar una Mesa Redonda temática de media jornada de duración dedicada al transporte. Los apuntes (A/CONF.191/BP/1) preparados para esta sesión se encuentran disponibles en formato pdf en la página web [www.unctad.org/conference/](http://www.unctad.org/conference/) seleccionando el apartado de documentos. Los participantes en la sesión subrayaron la importancia de los servicios de transporte para los procesos de desarrollo. El transporte representa tanto un requisito previo para integrar los LDC en la economía global como una condición para su desarrollo equilibrado. Es necesario desarrollar una red de transportes rural, nacional e internacional que facilite las transacciones comerciales entre áreas con superávit y con déficit y apoye el desarrollo comercial entre diferentes regiones del mismo país, de países vecinos y del mercado internacional. En su Declaración los gobiernos confirmaron su apuesta por el aumento del comercio como baza esencial para el crecimiento y desarrollo de los LDC.

La infraestructura de transporte se consideró como un elemento esencial de la estrategia de desarrollo. Sin embargo la reforma de regulación, mejora de la gestión y desarrollo de los recursos humanos podrían tener un impacto directo en la competitividad de los LDC y en un uso más eficiente de las infraestructuras y equipos existentes. La disponibilidad de servicios de transporte adecuados es particularmente importante para un desarrollo de los LDC sin acceso al mar liderado por el comercio. La cooperación regional en el transporte permite reducir los costes del tránsito terrestre mediante el establecimiento de corredores de transporte regionales y la adopción de reglas y estándares comunes. Ya han sido firmados varios acuerdos bilaterales y regionales con el fin de proporcionar un marco legal para operaciones de tránsito. No obstante se necesita una mayor asistencia técnica para consolidar estos acuerdos, así como áreas más amplias de cooperación.

La desregulación, liberalización y privatización se han venido utilizando para reducir costes y mejorar la eficiencia mediante la creación de empresas mixtas de los sectores públicos y privado (PPP – Public-Private Partnerships) en varios LDC. La participación del sector privado aparece cada vez más como un elemento necesario para el desarrollo de infraestructuras de transporte. Una forma de atraer financiación para infraestructuras de transporte consiste en desarrollar un programa de inversiones integrado que agrupe proyectos industriales, como minería, agricultura y silvicultura para proveer de carga al operador de transporte. Con esta seguridad el sector privado es más proclive a proveer fondos para la infraestructura y el equipo. Esto conllevará el desarrollo de un corredor de transporte que conectará los países interiores con el mar.

Se necesita armonizar y coordinar los instrumentos reguladores en el ámbito regional para evitar la proliferación de regulaciones nacionales que afecten a los operadores. Son necesarias tanto una documentación estándar como una burocracia reducida. También se consideró necesario que los gobiernos se abstengan de recaudar impuestos y tasas excesivas sobre los movimientos de mercancías dado que podrían incrementar el coste del transporte y por tanto reducir la competitividad de las exportaciones de los LDC o aumentar los precios de las importaciones en detrimento de los consumidores locales.

## **22ª Conferencia Mundial de Puertos de la IAPH**

La Conferencia tuvo lugar en Montreal, Québec (Canadá) del 16 al 26 de mayo, auspiciada por la Autoridad Portuaria de Montreal. D. Dominic Tadeo, Presidente Ejecutivo del Puerto y Presidente de la IAPH actuó como Presidente de la Conferencia. Hubo más de 800 participantes de unos 60 países diferentes. Durante el transcurso de la Conferencia se desarrollaron siete sesiones de trabajo con presentaciones altamente significativas e informativas sobre determinados temas de vital importancia para el futuro de los puertos mundiales. Los siete temas fueron: La economía mundial al alba del tercer milenio; La industria portuaria - realidad y nuevos retos; Productividad y competitividad en un mercado global; De los Barcos a los puertos - vías acuáticas tierra adentro en el siglo XXI; Gestión de puertos - las realidades emergentes en el comercio marítimo alrededor del mundo; Innovaciones tecnológicas - herramientas indispensables para el éxito de la industria marítima; Nuevas responsabilidades para los puertos - un verdadero reto. La Autoridad Portuaria de Québec ha publicado los textos y las presentaciones en Power Point de algunos de los 29 conferenciantes en su página web [www.port-montreal.com](http://www.port-montreal.com).

El Galardón de Información Tecnológica 2001 de la IAPH se otorgó a los funcionarios de los puertos de la Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Brasil), la Corporación del Puerto de Brisbane (Australia) y la Autoridad Portuaria de Houston (EEUU).

La 23ª Conferencia Mundial de Puertos se celebrará del 24 al 30 de mayo de 2003 en Durban (Sudáfrica) auspiciada por la Autoridad Portuaria Nacional bajo el tema: Puertos - El Impacto Catalizador - Uniendo Economías Mundiales a través de los Puertos. Una página web se encuentra disponible en [www.iaph2003.co.za](http://www.iaph2003.co.za). Asimismo Shanghai fue seleccionado como sede de la 24ª Conferencia que se celebrará en el 2005. Se ruega observar que actualmente la única página web de la IAPH es [www.iaphworldports.org](http://www.iaphworldports.org).

### **Encuentro en UNCTAD de Expertos en Comercio Electrónico y Servicios de Transporte Internacional: Las Mejores Prácticas para Potenciar la Competitividad de los Países en Desarrollo**

Los expertos se reunieron en Ginebra del 26 al 28 de septiembre para examinar el impacto del comercio electrónico en los servicios de transporte internacional y redactar recomendaciones sobre las medidas y las políticas que los gobiernos y los sectores del comercio y del transporte necesitan tomar para beneficiarse a fondo del comercio electrónico. Dª Joan Remsu, Consejera Principal del Departamento de Justicia de Canadá, presidió el encuentro. El mismo reunió a expertos representantes de varios de los actores del comercio y transporte internacionales y proporcionó una ocasión única de intercambiar puntos de vista y experiencias que tratan de aspectos operativos, económicos, legales y documentales.

De lo discutido, se vio que la mayoría de los gobiernos, conscientes de la importancia del comercio electrónico y del transporte internacional para el desarrollo, han diseñado estrategias para aumentar el acceso, reducir los costes de conexión y formar al público. Al mismo tiempo algunos gobiernos han ido tomando medidas para adaptar las leyes nacionales con el fin de eliminar lagunas legales derivadas del uso de medios electrónicos de comunicación en el comercio y transporte internacionales. Se advirtió que el Comercio Electrónico se convertirá en el Comercio del siglo XXI.

El comercio electrónico se valoró en 433 miles de millones de dólares en el año 2000 y se espera que alcance los 8,5 billones de dólares en el año 2005. Los limitados sistemas de telecomunicaciones y los altos costes de conexión están impidiendo el crecimiento del comercio electrónico en varios LDC. Los expertos animaron a los gobiernos y a las organizaciones internacionales a promover inversiones en Información y Comunicación Tecnológica (ICT) y en infraestructuras de transporte.

Para los servicios de mensajería urgente como United Parcel Services (UPS), gestionar el flujo de información es tan importante como manipular la carga. Un mayor uso de ICT puede claramente reducir costes y acelerar el flujo de mercancías. Los beneficios del uso de nuevas tecnologías para los proveedores de transporte se demuestran

claramente en el hecho de que UPS gasta 1.500 millones de dólares por año y Maersk Sealand unos 300 millones de dólares en ICT.

Con el crecimiento de la demanda, se requieren embarques más frecuentes y volúmenes de mercancías más pequeños. El embarque internacional de contenedores continúa creciendo y aumenta al mismo tiempo el volumen y la complejidad de la información requerida para dichos embarques. El sistema actual está fuertemente basado en transacciones en papel y en información. Maersk Sealand, la mayor empresa de transportes de contenedores del mundo, daba el ejemplo de un contenedor, que necesitaba 25.000 páginas de información para justificar su contenido.

Los expertos animaron a los actores comerciales a revisar las prácticas comerciales vigentes para limitar el empleo de los tradicionales documentos negociables de transporte replazándolos por alternativas electrónicas no negociables, como son las cartas de porte marítimo. Por ejemplo, en el comercio trasatlántico, se estimó que sólo el 10 por ciento de las mercancías embarcadas necesitaron usar conocimientos de embarque negociables a pesar de que el 60 por ciento fue embarcado con estos documentos de transporte.

Se puso de manifiesto que la mayoría de las legislaciones nacionales y convenciones internacionales que rigen el transporte no reconocen los documentos de transporte electrónico, como los conocimientos de embarque electrónicos. Los sistemas contractuales, como Bolero y los Sistemas de Pagos Seguros en el Comercio Mundial y de Gestión Comercial son ejemplos de mecanismos basados en reglas voluntarias que tratan de ofrecer alternativas a los documentos de transporte tradicionales.

Los expertos urgieron a los gobiernos a coordinar y adaptar sus actuales infraestructuras legales a las necesidades de las transacciones electrónicas. Los modelos de ley y directrices como las preconizadas por la Comisión de las Naciones Unidas sobre Derecho Mercantil Internacional para el comercio y las firmas electrónicas deberían utilizarse en este proceso. Se invitó a los gobiernos a simplificar las prácticas y regulaciones administrativas, en particular los trámites aduaneros, para facilitar el comercio electrónico y las operaciones de transporte.

Se animó a los gobiernos, las aduanas, las autoridades portuarias, las comunidades portuarias y los operadores de transportes a establecer sistemas de comunidades portuarias para facilitar el intercambio de información entre los comerciantes, proveedores de servicios y administraciones mediante el uso de estándares internacionales. Los expertos consideraron que la comunidad internacional debía jugar un papel clave en la distribución de la información sobre avances en este campo y solicitaron a la UNCTAD que prepare unas líneas maestras para el establecimiento de sistemas de comunidades portuarias modelo y de plataformas logísticas.

Los expertos pidieron a la UNCTAD que emprendieran algunos estudios que abarcaran aspectos económicos, comerciales y legales. Se solicitó a la UNCTAD que considerara la posibilidad de reconvocar el Encuentro para crear un forum donde los LDC se puedan beneficiar de un diálogo de buenas prácticas en el comercio electrónico y los servicios de transporte internacional como medio para mejorar el comercio. La documentación del encuentro se encuentra disponible en [www.unctad.org/en/special/c3em12do.htm](http://www.unctad.org/en/special/c3em12do.htm).

## **Encuentro en UNCTAD de Expertos en Reglas del Transporte Multimodal**

Un grupo de Expertos en transporte multimodal procedentes de varias regiones se reunió en Ginebra del 26 al 27 de noviembre. Revisaron el impacto del comercio internacional en las actuales reglas y regulaciones adoptadas en el transporte multimodal a nivel regional, subregional y nacional tal y como se reflejó en un estudio de la Secretaría sobre Adopción de Reglas de Transporte Multimodal (ver la revisión en la sección en los últimos Boletines de la UNCTAD). Los expertos realizaron recomendaciones sobre el rumbo de las futuras acciones a llevar a cabo a fin de conseguir una mayor homogeneidad de las leyes en este campo. Recomendaron, entre otras cosas, que la Secretaría de la UNCTAD investigue la viabilidad de preparar un nuevo instrumento legal internacional teniendo en cuenta los puntos de vista de los sectores interesados.

### **BIBLIOGRAFÍA SOBRE EL TRANSPORTE**

## **Un Modelo de Privatización: el Éxito del Cambio de Gestión en los Puertos de Arabia Saudita**

En este libro, Mohammed Bakr, ex Director General de la Autoridad de los Puertos de Arabia Saudita, describe el singular modelo desarrollado para distribuir los beneficios de la privatización, protegiendo simultáneamente los intereses del sector público y de la mano de obra nacional. Durante los últimos cuatro años, las operaciones de los puertos de Arabia Saudita se han ido transfiriendo al sector privado, estimulado eficazmente y desencadenando una oleada de inversiones en la red portuaria del país. Este programa ya ha aumentado la productividad, aportando más de 1.000 millones de dólares en inversiones del sector privado y aumentando de forma significativa los ingresos de los puertos gubernamentales. El modelo ejecutado tiene dos componentes interesantes. Primero, se trata de un programa para aumentar de un 15 a un 70 por ciento de media y en un periodo de varios años, el número de nacionales que trabajan en las empresas privadas. La segunda característica consiste en fijar los niveles de tarifas a través del periodo contractual. Hay ciertas excepciones en las que el operador puede ofrecer descuentos pero manteniendo los pagos a la Autoridad. Este libro da una visión de conjunto sobre la ejecución de la privatización portuaria de Arabia Saudita.

*Centro Londinense de Estudios Árabes.; London W1H 7LH, Fax +44 20 7724 8481 y email [Arabia@lcas.co.uk](mailto:Arabia@lcas.co.uk).*

## **Manual del Banco Mundial para la Reforma Portuaria**

El Banco Mundial ha realizado un magnífico trabajo reuniendo en esta completa guía un material de consulta para los diseñadores de políticas de los gobiernos y de las autoridades portuarias para la ejecución con éxito de las reformas portuarias. Además el material se encuentra disponible en formato pdf en su página web ([www.worldbank.org/transport/ports/toolkit.htm](http://www.worldbank.org/transport/ports/toolkit.htm)). El material incluye una visión de conjunto y ocho módulos:

1. Marco de la reforma portuaria
2. Evolución de los puertos en un mundo competitivo.
3. Búsqueda de la estructura idónea para su Puerto.
4. Opciones de reforma portuaria.
5. Implicaciones financieras de la reforma portuaria.
6. Tutela del interés público en los puertos.
7. Reforma laboral y problemas sociales relacionados.
8. Ejecución de la reforma portuaria.

El manual incluye, además del texto, mini casos prácticos, gráficos y sencillos esquemas de los procesos de toma de decisiones. Proporciona ayuda para comprender las necesidades, los desafíos y los riesgos de la reforma del sector y el rediseño institucional que está emergiendo desde el cambiante negocio de las operaciones portuarias del entorno medioambiental. Proporciona una orientación a la hora de elegir entre las opciones de participación del sector privado y de analizar sus implicaciones para la redefinición de las relaciones operativas, interdependientes, reguladoras y legales entre los sectores público y privado. Se muestran varios ejemplos para la preparación de la legislación, de los contratos y de las cartas institucionales que rigen la participación del sector público.

*Grupo Banco Mundial, Washington D.C., email [transport@worldbank.org](mailto:transport@worldbank.org).*

## Seguridad Portuaria

En su carta consultiva del 24 de septiembre, la AAPA aportó las siguientes referencias útiles disponibles en Internet:

Informe de la Comisión de la Interagencia del Crimen y la Seguridad en los puertos estadounidenses ([www.seaportcommission.gov](http://www.seaportcommission.gov));

Seguridad Portuaria: Guía de la Planificación Nacional ([www.marad.dot.gov/publications/pubs](http://www.marad.dot.gov/publications/pubs))

Seguridad Portuaria: Gestión de las Fuerzas de Seguridad ([www.marad.dot.gov/publications/pubs](http://www.marad.dot.gov/publications/pubs))

## Mejora de la Calidad de los Servicios en los Puertos Marítimos: una clave para el transporte europeo

En febrero de 2001 y después de varios años estudiando la problemática portuaria, la Comisión Europea presentó el borrador de la directiva “Mejora de la Calidad de los Servicios en los Puertos Marítimos: una clave para el transporte europeo” al Parlamento Europeo. El documento trata de la regulación del acceso al mercado de los servicios portuarios. También aporta ideas preliminares sobre los dos principales temas de los puertos comunitarios, la inclusión de algunos de ellos en la Red Trans-Europea de Transporte y la financiación pública de los puertos y de sus infraestructuras. Los servicios portuarios a los que hace referencia la Directiva son los servicios técnico-náuticos, como el practicaje, el remolcaje y el amarre, los servicios de manipulación de carga incluyendo la estiba, el transbordo y otros movimientos internos de la terminal, el almacenaje, el depósito, la consolidación de la carga y finalmente, los servicios a los pasajeros, incluyendo el embarque y el desembarque.

Los artículos más importantes de centran en los criterios para la concesión de autorizaciones para la provisión de los servicios portuarios, la limitación en el número de los proveedores de servicios, la selección de los trámites, la duración de las autorizaciones, permitiendo la auto-manipulación, y la separación de las cuentas para reflejar claramente el papel de las autoridades portuarias como proveedores de servicios y de infraestructura.

Los criterios para la concesión de autorizaciones deben ser transparentes, no discriminatorios, objetivos, relevantes y proporcionados. El operador debe reunir ciertas calificaciones profesionales, incluyendo aquellas referentes a las condiciones locales, y una situación financiera saneada con la suficiente cobertura aseguradora para cubrir las instalaciones, el equipamiento, las personas y la seguridad marítima. La autorización debe incluir ciertos requerimientos de servicio público en torno a la seguridad, la regularidad, la continuidad, la calidad y el precio. El número de operadores puede limitarse por razones de espacio o capacidad y, en el caso de servicios técnico-náuticos, por razones de seguridad en el tráfico. En aquellos puertos en los que la Autoridad Portuaria también es proveedor de servicios y para evitar conflictos de intereses, el Gobierno deberá nombrar otra autoridad para decidir sobre esos temas.

La autoridad nombrada invitará a las partes implicadas a participar en un proceso de selección y anunciará los requerimientos mínimos, los criterios de selección y concesión y los requerimientos del servicio. La duración de la autorización puede variar. Se propone un máximo de 5 años para los servicios que necesitan una inversión baja o nula, 10 años para los que requieren una inversión significativa en bienes muebles y 25 años para los que conllevan inversiones en bienes inmuebles. También se darán autorizaciones para la auto-manipulación, cuyos criterios no deberán ser más estrictos que los que se hayan aplicado a los proveedores de un servicio igual o similar.

Las Autoridades Portuarias deben compilar sus cuentas siguiendo las prácticas comerciales más comunes y según los principios contables generalmente reconocidos de forma que: las cuentas internas correspondientes a diferentes actividades vayan por separado; que todos los gastos y los ingresos se asignen correctamente según los principios contables; y que las cuentas separadas se mantengan claramente identificadas. El propósito de estas medidas financieras es determinar los costes provenientes de los servicios y de las infraestructuras y detallar el impacto del dinero público invertido en esas entidades.

La directiva es vista como un intento de mejorar la competitividad en los puertos y, en particular, contribuir al desarrollo del tráfico de cabotaje comunitario. Los sindicatos ya han levantado voces críticas contra la posibilidad de la auto-manipulación que es vista como una amenaza a las largamente establecidas prácticas laborales y puede llevar a una relajación en los estándares de seguridad. Otros temen que esta directiva pueda desalentar los intereses de los inversores privados en los puertos, promocionando el modelo de puerto “herramienta” en detrimento del modelo “propietario” y abonar así el terreno para el desarrollo de unos nuevos entes que replazarían a las Autoridades Portuarias en su papel.

El texto completo de la directiva puede encontrarse en el sitio web:  
[http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/mt\\_14\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/transport/themes/maritime/english/mt_14_en.html).

## **Contenedores, Buques y Puertos de Antonio J. Zuidwijk (en español)**

Este libro presenta las reglas básicas para la manipulación de los contenedores en los puertos, en línea con las prácticas más habituales y las reglamentaciones establecidas a lo largo de la costa este de América del Sur. Se basa en las publicaciones del autor realizadas en 1984 y 1991, sobre las prácticas comerciales y operativas en los albores de la contenedorización en el Río de la Plata. En consecuencia, revisa las responsabilidades en el comercio de carga general y contenedores, la utilización del EIR (equipment interchange receipt), el tratamiento aduanero de los contenedores y aporta unas cuantas reglas prácticas para la manipulación de contenedores. También analiza las nuevas ofertas: la utilización del transporte combinado, intermodal y multimodal, el impacto de la consolidación de servicios navieros y la tendencia firme al uso de buques aún mayores. El enfoque del autor consiste en considerar los contenedores, los buques y los puertos como partes de un sistema integrado de transporte que da servicio al comercio internacional. El libro también pasa revista a la evolución del transporte fluvial en el Río de la Plata y defiende la necesidad de una planificación estratégica portuaria en esta área. Además, se presenta una lista de provechosas páginas web.

Puede obtenerse más información en: [azuidwijk@murchison.com.ar](mailto:azuidwijk@murchison.com.ar).

## **NOTA TÉCNICA**

### **Evolución del tráfico de contenedores en los puertos africanos**

#### ***Introducción***

La contenedorización y las tecnologías de la información han sido los motores de los cambios en el sector portuario. En particular, la contenedorización ha tenido un profundo impacto en la industria del transporte. La mecanización de la carga general ha requerido inversiones en infraestructura, equipamiento y nuevas habilidades en la gestión de puertos y en los recursos humanos. El mayor cambio se ha producido en el importante incremento de la productividad de la mano de obra que ha llevado a un descenso masivo de las necesidades de personal portuario. Para mantener un cierto nivel de competitividad, las autoridades portuarias de todos los países han tenido que modernizar y mejorar las prestaciones de los puertos y, al mismo tiempo, estudiar cómo aumentar la eficiencia de las operaciones. Tanto en los países desarrollados como en aquellos en vías de desarrollo, la inversión requerida ha ido a veces más allá de las capacidades financieras y de gestión de las autoridades portuarias públicas y el sector privado ha sido invitado a participar en esta misión.

Esta nota analiza la situación y la evolución del tráfico de contenedores movido por 43 puertos<sup>1</sup> africanos entre 1997 y 2000. En la tabla 1 se indican los puertos, agrupados según la clasificación de la Revista de Transporte

---

<sup>1</sup> Estos puertos son los mayores de los que se disponía de datos, excluyéndose aquellos con un tráfico pequeño.

Marítimo de la UNCTAD. Estos puertos se distribuyen en 29 países, algunos de los cuales están formados por islas.

**Tabla 1: Puertos incluidos en el análisis**

<b>África occidental</b>	<b>África septentrional</b>	<b>África oriental</b>	<b>África meridional</b>
Apapa	Agadir	Assab	Beira
Abidjan	Alejadría	Dar es Salaam	Cape Town
Banjul	Argel	Djibouti	Durban
Conakry	Casablanca	Massawa	East London
Cotonou	Damietta	Mombasa	Maputo
Douala	Oran	Port Louis	Nacala
Dakar	Port Said	Port Reunion	Port Elizabeth
Libreville	Rades	Port Sudan	Walvis Bay
Lobito	Skikda	Tamatave	
Lomé	Suez	Port Victoria	
Nouakchott	Tanger		
Pointe Noire			
Takoradi			
Tema			

En África hay 54 países, 39 de ellos tienen litoral marítimo y 15 carecen de él. Por otra parte, 33 países están clasificados entre los Países Menos Avanzados (ingresos anuales inferiores a 300 dólares per capita), de los cuales 21 tienen acceso al mar mientras que 12 no lo tienen.

Existen importantes disparidades en los volúmenes movidos por cada país. Esto es debido a diferencias en los niveles económicos, población, posición geo-estratégica, cantidad y clases de mercancías comercializadas, número y tamaño de los puertos, etc. Esta situación se ilustra en los siguientes hechos:

- Ocho puertos en Egipto y Sudáfrica suman casi el 52 por ciento del total del tráfico contenedorizado del continente.
- Los 10 puertos más importantes suman casi el 67 por ciento del total del tráfico contenedorizado.

### ***Situación General***

En 2000<sup>2</sup>, 90 puertos africanos movieron 712 millones de toneladas de mercancías, el equivalente al 5,9 por ciento del tráfico mundial. En el mismo año y centrándonos solo en el tráfico contenedorizado, los 43 puertos considerados en este estudio sumaron el 3,5 por ciento del tráfico mundial. En 1995 la cifra fue del 2,8 por ciento. En el año 2000, el tráfico total de contenedores en los puertos africanos fue sólo un 11,5 por ciento superior al tráfico del puerto de Rotterdam y equivalente al 40 por ciento del tráfico del mayor puerto de contenedores del mundo, Hong Kong en China.

Durante los últimos cuatro años, ha habido un importante aumento del tráfico contenedorizado en los puertos africanos. En 2000, el tráfico total sobrepasó los 7,2 millones de TEU comparados con los 6,4 millones del año anterior y los 5,6 millones de 1997. Los LDC costeros también han contribuido a este crecimiento.<sup>3</sup> Aunque su tráfico de contenedores es limitado, en torno al millón de TEU en 2000, su crecimiento ha sido de un 6,0% en 1999 y de un 10,3% en 2000.

<sup>2</sup> *El Transporte Marítimo en 2001*, UNCTAD.

<sup>3</sup> Basado en datos de 15 países.

**Tabla 2: Tráfico de contenedores mundial y africano**

	1997	1998	1999	2000
<b>Mundo (TEU)</b>	165.234.028	181.982.976	195.261.458	205.024.531
<b>África (TEU)</b>	5.656.414	5.853.499	6.462.158	7.254.126
<b>Porcentaje de África</b>	3,42 %	3,22 %	3,31 %	3,54 %
<b>Incremento mundial</b>	2,60 %	10,14 %	7,30 %	5,00 %
<b>Incremento en África</b>	10,0 %	3,5 %	10,4 %	12,3 %

*Fuente:* Secretaría de la UNCTAD.

**Figura 1: Principales puertos africanos**



*Fuente:* Containerisation International Yearbook 2000.

En todos los puertos incluidos en este estudio, la tasa de crecimiento ha sido superior al 10% excepto en 1998 en que el crecimiento fue de un 3,5%. Se trata de una tasa de crecimiento mayor que la registrada para el total del

tráfico contenedorizado mundial que creció, en los dos últimos años, un 7,3% y un 5,0%<sup>4</sup> respectivamente. En el periodo 1997-2000, el crecimiento medio anual del tráfico contenedorizado en los puertos africanos ha sido de un 9,4%, un punto superior a la media mundial. Esta evolución demuestra que el continente está en fase con el resto del mundo, que ha registrado un espectacular incremento del volumen del tráfico contenedorizado en la última década.

### *Análisis por países*

La tabla 3 muestra el tráfico contenedorizado de algunos países del continente y acentúa las considerables cuotas de mercado de Egipto y Sudáfrica. Con la excepción de Kenia, Costa de Marfil y Egipto, la cuota de mercado de los restantes países ha aumentado en el periodo de referencia.

**Tabla 3: Tráfico de contenedores en países con más de 200,000 TEU**

País	Tráfico					Cuota s/ total %	
	1996	1997	1998	1999	2000	1997	2000
<b>Sudáfrica</b>	1.431.096	1.464.634	1.641.796	1.583.960	1.952.809	25,9	26,9
<b>Egipto</b>	1.265.567	1.432.515	1.131.795	1.520.523	1.783.956	25,3	24,6
<b>Costa de Marfil</b>	309.713	416.100	468.727	463.835	434.654	7,4	6,0
<b>Marruecos</b>	213.014	242.169	275.710	322.968	358.270	4,3	4,9
<b>Argelia</b>	141.744	177.061	228.160	270.742	297.489	3,1	4,1
<b>Kenya</b>	217.028	230.698	248.451	232.510	236.928	4,1	3,3
<b>Nigeria</b>	130.307	144.536	166.336	225.777	233.587	2,6	3,2
<b>Túnez</b>	119.703	141.975	173.746	214.693	230.671	2,5	3,2
<b>Ghana</b>	129.457	165.012	199.028	235.743	209.484	2,9	2,9

*Fuente:* Secretaría de la UNCTAD.

Es difícil destacar un único factor como determinante de la evolución del tráfico contenedorizado en esos países. Algunos de esos factores pueden ser el crecimiento económico, el rápido crecimiento de las importaciones, la mayor transformación de las materias primas para exportación, el desarrollo del transporte multimodal y las reformas de los puertos. Analizando la evolución de la economía y el crecimiento del tráfico contenedorizado se han descubierto ciertas correlaciones entre ambos fenómenos. Sería interesante analizar la evolución del tráfico con respecto al crecimiento de las exportaciones africanas de bienes manufacturados.

### *Análisis de los puertos*

En la Tabla 4 se reflejan los mayores puertos de contenedores de África, con la posición que han ocupado en los años 1998, 1999 y 2000 entre los mayores puertos del mundo y los de África. El Puerto de Durban es claramente el líder africano en el tráfico de contenedores. En la clasificación portuaria mundial de 2000 elaborada por CIY<sup>5</sup>, Durban estaba en la posición 44<sup>a</sup>, seguido de Alejandría en la 74<sup>a</sup> posición. En el ranking hay un total de 300 puertos. Comparado con el ranking portuario de 1999, únicamente Alejandría ha descendido ligeramente de posición. Los demás grandes puertos africanos mejoraron su posición en el ranking mundial del año 2000. Algunos puertos ascendieron más de 20 posiciones. Este es el caso de Argel (+30 posiciones), Port Elizabeth (+29), Casablanca (+24), Mombasa (+23), Cape Town (+21), etc. La mitad de los puertos del estudio tienen un tráfico inferior a los 600.000 TEU anuales.

Otros hechos interesantes del ranking de puertos africanos del año 2000 son los siguientes: el descenso de dos posiciones del puerto de Abidján debido a la inestable situación de la economía de Costa de Marfil; el puerto de

<sup>4</sup> Estimación de la UNCTAD para el 2000.

<sup>5</sup> Containerisation International Yearbook, 2001.

Argel está por primera vez entre los diez primeros, desbancando a Radés; y el crecimiento superior al 10% en los dos últimos años de algunos puertos medianos como Agadir, Dakar, Maputo, Nacala, Skkida, Suez o Port Sudan.

**Tabla 4<sup>6</sup>: Tráfico de contenedores de los diez mayores puertos de África (TEUs)**

Ranking mundial	Ranking de África	Puerto	País	1997	1998	1999	2000
40/52/44	1/1/1	Durban	Sudáfrica	941.733	1.079.692	969.085	1.291.100
69/71/74	2/2/2	Alejandro	Egipto	397.327	515.963	628.724	601.987
116/80/75	5/4/3	Damietta	Egipto	606.973	309.008	432.329	583.060
122/100/81	6/5/4	Port Said	Egipto	415.694	269.915	410.728	527.896
115/91/89	3/3/5	Abidjan	Costa de Marfil	416.100	468.727	463.835	434.654
109/116/95	4/6/6	Cape Town	Sudáfrica	316.383	329.428	331.766	394.913
134/125/104	8/7/7	Casablanca	Marruecos	210.687	245.382	280.982	311.695
146/136/107	9/8/8	Port Elizabeth	Sudáfrica	180.000	205.134	250.846	242.718
131/139/116	7/9/9	Mombasa	Kenia	230.047	248.451	232.510	236.928
161/151/121	11/12/10	Argel	Argelia	120.836	162.454	190.325	216.052

*Fuente:* Secretaría de la UNCTAD.

Ciertos puertos están compitiendo por el tráfico de ciudades vecinas sin acceso al mar como Dar-es-Salaam, Mombasa, Maputo, Djibouti, Assab, Dakar y Abidján. Por ejemplo en 1999, se estimó que los contenedores en tránsito supusieron un 43,3 por ciento y un 35,8 por ciento del tráfico de los puertos de Djibouti y Mozambique respectivamente.

#### *Contenedorización y balance de tráfico contenedorizado*

La tasa de contenedorización de mercancía general<sup>7</sup> en África se estimaba en un 53,0 por ciento en 1999, frente a una tasa mundial del 57,4 por ciento. De todas maneras en el siguiente diagrama se puede apreciar que existen grandes diferencias en la tasa de contenedorización de la mercancía general entre países que varía entre el 86 al 28 por ciento. Las diferencias quedan explicadas principalmente por la estructura del comercio internacional de estos países.

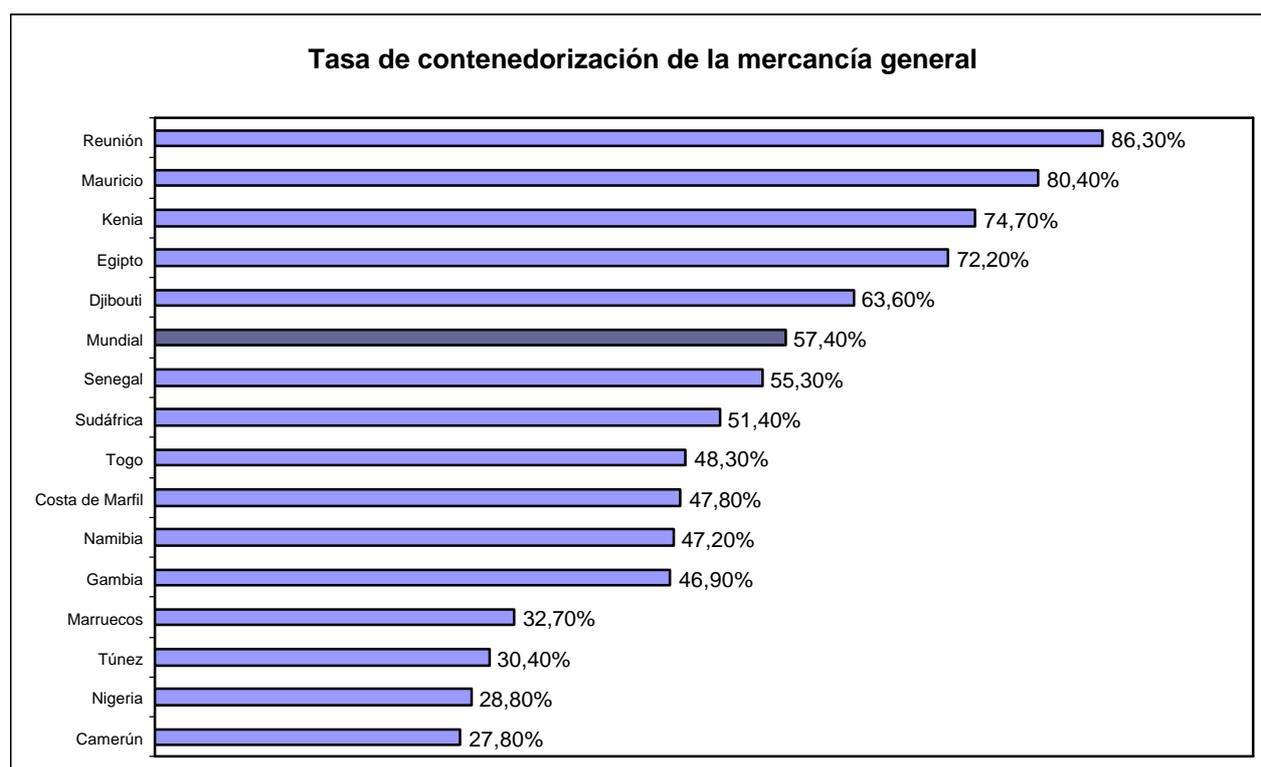
La distribución del tráfico de contenedores por su estado (tabla 5) pone de relieve el desequilibrio entre importaciones y exportaciones de contenedores llenos con la excepción de las regiones del sur. En la mayoría de regiones hay considerablemente más mercancía de importación. El índice medio de contenedores de importación llenos respecto al total de contenedores llenos es del 58 por ciento. Este desequilibrio produce una gran cantidad de contenedores vacíos para exportar y también aumenta los fletes a la zona.

En el ámbito regional el desequilibrio es más profundo en las regiones del Norte (69%) y del Este (67%). En África Occidental, según un estudio de 1998 del Banco Mundial, ha habido una mejora el balance importaciones/exportaciones de mercancía contenedorizada. En 1994 y 1995, este índice se estimaba en un 61 por ciento, mientras que en el año 2000 era del 57 por ciento.

En algunos puertos el desequilibrio es superior al 50%, por ejemplo en los puertos de Banjul, Conakry, Cotonou, Casablanca, Reunión y Radés.

<sup>6</sup> La clasificación se ha elaborado a partir del "World Ranking" de Containerisation International Yearbook, 2001.

<sup>7</sup> Información disponible de 15 países. Los datos de Egipto no incluyen los contenedores de transbordo.



**Tabla 5<sup>8</sup>: Estado de los movimientos de contenedores por regiones**  
(en miles de TEUs)

Región	Llenos			Vacíos			Total		Índice import llenos / total llenos
	Export	Import	Total	Import	Export	Total	Import	Export	
<b>Oeste</b>	378,8	283,3	662,1	131,5	185,8	317,3	510,3	469,1	57,2%
<b>Este</b>	323,2	155,6	478,8	36,8	212,4	249,2	360,0	368,0	67,5%
<b>Sur</b>	820,4	810,9	1631,3	207,4	229,4	436,8	1027,8	1040,3	50,3%
<b>Norte</b>	564,9	256,3	821,2	61,4	358,5	419,9	626,3	614,8	68,8%
<b>Total</b>	2087,3	1506,1	3593,4	437,1	986,1	2524,4	2524,4	2492,2	58,1%

Fuente: Secretaría de la UNCTAD

El pequeño porcentaje de exportaciones contenedorizadas se explica por el hecho de que, con pocas excepciones, las exportaciones son principalmente productos básicos sin elaborar, y petróleo, en ambos casos transportados a granel. Por ejemplo el 73 por ciento de las exportaciones marítimas del África Occidental correspondían a crudo y productos petrolíferos, frente a un 7 por ciento de las regiones de África del Sur. Existe un gran volumen de importación de contenedores vacíos en las regiones del Oeste y del Sur que podría atribuirse a una necesidad de contenedores especiales.

### Conclusiones

<sup>8</sup> Los datos proceden de 30 puertos.

El tráfico de contenedores en muchos puertos de África todavía es limitado debido a varios factores como la estructura del comercio, las reducidas inversiones, unas instalaciones inadecuadas para este tráfico y unos procedimientos y tarifas que penalizan el transporte contenedorizado. Sin embargo, en los últimos cinco años, ha habido un crecimiento significativo del tráfico contenedorizado en todo el continente. Este incremento ha sido mayor que la media mundial. En el futuro esta tendencia se verá reforzada debido al crecimiento del comercio y al incremento de la participación del sector privado en el desarrollo y dirección de los puertos. Esta participación<sup>9</sup> ya ha ayudado a la aparición de una nueva estrategia basada en objetivos comerciales con una simplificación de las tarifas, mejoras de productividad y una mejora general en la ejecución de todas las actividades portuarias

## **INFORMES RECIENTES DE UNCTAD**

### **El transporte marítimo en 2001 (UNCTAD/RMT/2001)**

Esta es la principal publicación de la UNCTAD en materia de transporte. En ella se señalan los principales acontecimientos en el mundo del transporte marítimo y ofrece una extensa base de datos sobre todos los aspectos de la oferta y demanda de los servicios navieros. En esta edición se muestra que el año 2000, es el décimo-quinto año de incremento consecutivo anual del comercio marítimo mundial, alcanzando un registro máximo de 5.880 millones de toneladas. El crecimiento anual fue de un 3,6%. Los datos preliminares disponibles indican que el crecimiento global del comercio marítimo en el 2001 se espera que sea menor del 2%. El exceso mundial de bodegas continuó decreciendo hasta alcanzar un valor de 18,4 millones de toneladas de peso muerto (dwt), equivalente sólo a un 2,7% de la flota mundial. Los niveles de los fletes fueron buenos. Los resultados para los armadores de buques tanque fueron especialmente buenos debido al aumento de fletes, al hecho de que se alcanzara el récord de desguace de este tipo de buques en la primera mitad del año, al incremento de producción de los países de la OPEP, al efecto Erika que dejó fuera del mercado a buques anticuados y a la consolidación de los armadores en pocos grupos. En el sector del granel seco los fletes al final del año fueron también mayores. De forma similar ocurrió con los contenedores en las principales rutas este oeste. La proporción de los fletes respecto del valor de las importaciones continuo decreciendo hasta alcanzar el 5,39% en 1999. Sin embargo, el porcentaje para los países africanos en desarrollo fue más del doble de la media mundial. El tráfico portuario mundial de contenedores alcanzó 195,2 millones de TEU en 1999, con un crecimiento anual del 7,3%. Se realiza también en este número, un repaso del desarrollo marítimo en los países del Este asiático.

### **Tecnología simplificada de información a clientes del ferrocarril en los países en desarrollo: la experiencia de la Corporación de Ferrocarriles de Tanzania (UNCTAD/SDTE/TIB/4)**

El informe se basa en un artículo presentado por el Director Comercial de la Corporación de Ferrocarriles de Tanzania en el Congreso de la Asociación Internacional de Ferrocarriles que tuvo lugar en Estocolmo en julio de 1999. Se ha publicado con la intención de difundir información sobre la experiencia y los beneficios de la implantación del ACIS Rail Tracker en un ferrocarril público. Se da sólo una breve descripción sobre los módulos del Rail Tracker, sus parámetros y sus funciones, mientras que se da información detallada sobre la forma en que se lleva a cabo la toma y transmisión de datos, y el control de calidad, incluyendo diagramas del diseño del sistema y de los flujos de información. Hay que señalar que la entrada de datos y el control de calidad son claves a la hora de asegurar una información completa, fiable, detallada y puntual. También se describe el tipo de información a la que pueden acceder los distintos departamentos implicados (explotación, comercial y gestión). En concreto, para el departamento de gestión, tienen especial interés los informes diarios sobre incidencias que se generan cada mañana, pues hacen posible la identificación y resolución de problemas en la red. Los beneficios conseguidos desde 1997 hasta 1999 vienen avalados por cifras: con la implantación de la aplicación el tiempo de recorrido de los trenes

---

<sup>9</sup> El estudio que está llevando a cabo la UNCTAD sobre la experiencia de la participación del sector privado en los puertos africanos, proporcionará más detalles sobre el impacto de la participación del sector privado en las inversiones y en la dirección de puertos.

pasó de 15 a 3 días y el tiempo de estancia en las terminales, de 8 a 4 días. Con el nuevo sistema los clientes pueden obtener información sobre el estado de su mercancía, ya sea directamente a través de Internet o mediante conexión directa por líneas alquiladas de comunicación. Finalmente el informe habla del desarrollo futuro del sistema y de otros sistemas de información a clientes que intercambian datos con Rail Tracker.

## **Estudio sobre la aplicación de la tecnología de la información en los puertos pequeños (UNCTAD/SDTE/TLB/1)**

El estudio proporciona información de cómo los puertos pequeños pueden utilizar las tecnologías de la información para acelerar el flujo de mercancías y de buques en el puerto. Desde el último estudio realizado por UNCTAD en este campo, la potencia de los ordenadores y los costes han cambiado drásticamente. Sin embargo, el mayor cambio se ha dado en el desarrollo de redes de telecomunicación que facilitan el intercambio de información a través de Internet. El estudio identifica áreas donde las tecnologías de la información ofrecerían grandes beneficios a los puertos. Describe problemas basados en la información en puertos y un número de sistemas de información comunitarios que están siendo utilizados en algunos grandes puertos. Se explican los cuatro módulos básicos de ACIS PortTracker. Se proponen un número de bases de datos para mantener información operacional de buques y mercancías. El informe recomienda que los puertos creen una red de área local de ordenadores que utilicen bases de datos relacionales para el intercambio de información y utilicen Internet para el intercambio de información con clientes externos. Se propone un plan para la implantación de tecnologías de la información que, finalmente, encaminará a la Autoridad Portuaria a desempeñar un papel coordinador en el desarrollo de un sistema comunitario. El estudio también proporciona los mensajes estándar Edifact que están siendo utilizados en el transporte de contenedores. El documento se encuentra disponible en pdf en la web de la UNCTAD [www.unctad.org/en/pub/pubframe.htm](http://www.unctad.org/en/pub/pubframe.htm).

## **El impacto económico de las terminales de cruceros – el caso de Miami (UNCTAD/SHIP/494(17))**

Esta monografía sobre gestión portuaria elaborada por el Puerto de Miami trata los factores que han de tenerse en cuenta para obtener éxito en el negocio de los cruceros. Explica los hechos que llevaron al Puerto de Miami a convertirse en la capital mundial de los cruceros. Según ese documento, la localización geográfica, las conexiones aéreas y la capacidad hotelera son requisitos clave para un puerto de cruceros. Asimismo, se subraya el papel de navieras y operadores. Las terminales de pasajeros han de diseñarse para atender grandes volúmenes de pasajeros en espacios de tiempo relativamente pequeños y para permitir la rápida carga y descarga de equipaje y vituallas. Los beneficios económicos que dan los cruceros al puerto son muy significativos y se anima a los países en desarrollo con potencial turístico a considerar la creación de instalaciones de crucero en sus puertos como complemento al fomento del desarrollo nacional.

## **Comercio Electrónico y Servicios de Transporte Internacional (TD/B/COM.3/EM.12/2)**

Este documento introduce algunos temas cruciales para una más amplia utilización de los medios electrónicos y de comunicación en el comercio internacional y en los servicios de transporte. El documento cubre el impacto del comercio electrónico tanto en la organización del transporte como en el actual entorno legal, basado en papel, de las transacciones comerciales internacionales.

La primera parte señala cómo el comercio electrónico (e-commerce) está ya transformando las relaciones entre los proveedores de servicios de transporte y sus usuarios, permitiendo un acceso a la información más asequible para todos. También se indica que, mientras el uso de las Tecnologías de la Información se vaya incrementando en todos los tipos de servicios de transporte, la disponibilidad de estos servicios es un factor determinante para el crecimiento del comercio electrónico. Identifica los sistemas portuarios como una de las áreas potenciales a considerar por los proveedores de servicios en los países en desarrollo para aprovechar las oportunidades ofrecidas por el comercio electrónico. También explica cómo el comercio electrónico ha estimulado la competitividad entre los proveedores de servicios y ha reforzado la posición de los embarcadores en los mercados de transporte. Finalmente remarca la necesidad de una formación adecuada y una transferencia de conocimientos (know-how)

destinada no sólo a los operadores, sino también a las autoridades gubernamentales responsables del diseño del marco adecuado para la participación del sector privado.

La segunda parte se ocupa de los aspectos legales y documentales y revisa el papel de los documentos de transporte, en especial el del conocimiento de embarque negociable, en el funcionamiento de las transacciones comerciales internacionales. Subraya un número de aspectos legales e incertidumbres que aparecen en la aplicación de la legislación actual y las convenciones del transporte en un entorno electrónico, incluyendo el reto de reemplazar el conocimiento de embarque negociable por una alternativa electrónica. También se revisan algunos intentos de facilitar el desarrollo de documentos de transporte electrónicos incluyendo tanto los enfoques contractuales como estatutarios. Se sugiere que, aunque se necesitan soluciones legislativas, la experiencia ha mostrado que pueden pasar varios años antes de que exista un completo marco legal. Mientras tanto, se necesitaría explorar más las soluciones contractuales.

## **Implementación de las Reglas del Transporte Multimodal (UNCTAD/SDTE/TLB/2)**

A pesar de diversos intentos, no existe ningún marco legal uniforme a nivel internacional aplicable al transporte multimodal. La Convención de Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1980 falló en su intento de atraer suficientes ratificaciones para imponer unas normas. Las Normas UNCTAD/ICC para los Documentos del Transporte Multimodal son de naturaleza contractual y no tienen efecto en los conflictos que surgen con las leyes de obligado cumplimiento. La falta de un marco legal internacional aceptable en este tema ha supuesto la puesta en marcha de diferentes normas por parte de los organismos gubernamentales e intergubernamentales con el fin de cubrir las incertidumbres y los problemas que se presentan. La proliferación de distintos puntos de vista ha creado muchas incertidumbres y ha llevado a que la secretaría prepare un análisis de las reglas y normas que sobre transporte multimodal se han adoptado en los últimos años en los ámbitos nacional, regional y local. El documento concluye que la deseada uniformidad en las leyes no se ha alcanzado todavía y requiere el tratamiento de este problema en un foro mundial como una prioridad básica. El informe está disponible en la página web de la UNCTAD [www.unctad.org/en/pub/pubframe.htm](http://www.unctad.org/en/pub/pubframe.htm).

## **Facilitación del Comercio y Transporte Multimodal, Boletín No. 11**

Este boletín anual (UNCTAD/SDTE/TLB/Misc.1) se publicó en diciembre de 2000, aporta los últimos acontecimientos en el área de la facilitación del comercio y el transporte multimodal. El objetivo del boletín es ayudar a los países en vías de desarrollo a crear una infraestructura de servicios en las áreas de aduanas, transporte, comercio, banca, seguros y turismo en vista a mejorar su competitividad en el mercado internacional. Este número aporta información sobre los corredores de transporte por carretera y ferrocarril y en el uso de las tecnologías de la información.

## **Informe sobre Comercio y Desarrollo, 2001 (UNCTAD/TDR/2001)**

En los últimos 20 años, el Informe sobre Comercio y Desarrollo de UNCTAD se ha consolidado como una importante referencia en materia de economía internacional. El informe del presente año ofrece una valoración de las tendencias en el comercio y hace una previsión en el campo económico, centrándose en particular en el posible impacto que el desarrollo y las políticas de las economías industrializadas tendrán sobre los países en vías de desarrollo. Con los responsables políticos interesados en el efecto de la desaceleración económica de los EEUU, la llamada del informe a una mayor coordinación y cooperación en materia económica merece ser tenida en consideración.

En la pasada década ha habido un interés creciente por la capacidad de las regulaciones y reglas multilaterales para enfrentarse a los desafíos impuestos por los mercados financieros mundiales. El informe de este año examina en profundidad las discusiones en curso sobre la reforma del sistema financiero multilateral. El informe se centra en áreas clave como códigos y estándares, las contribuciones de instituciones privadas en la gestión de las crisis financieras, y el sistema de tipos de cambio. En cada aspecto ofrece recomendaciones sobre cómo hacer avanzar el proceso de reforma. Muchas de estas materias serán discutidas en el encuentro de alto nivel del próximo año sobre financiación del desarrollo.

## **Informe sobre la inversión mundial, 2001: promoviendo vínculos (UNCTAD/WIR/2001)**

Esta publicación anual cuantifica y analiza las inversiones mundiales y este año examina la cuestión de los vínculos entre las compañías extranjeras afiliadas de empresas multinacionales y las compañías locales en países en vías de desarrollo. En el 2000, la Inversión Directa Extranjera (FDI) creció cerca del 18 por ciento y alcanzó un récord de 1,3 billones de dólares. Unas 63.000 corporaciones transnacionales con redes de aproximadamente 800.000 compañías extranjeras afiliadas impulsaron la inversión. Los países desarrollados respondieron de más de las tres cuartas partes de la inversión mundial. Las afluencias de FDI (Inversión Directa Extranjera) a los países en vías de desarrollo alcanzaron los 240.000 millones de dólares pero su contribución total descendió al 19 por ciento. La FDI hacia y desde las naciones en vías de desarrollo de Asia alcanzó niveles récord en el 2000, especialmente en el caso de Hong Kong (China), que convirtió al territorio continental chino en el país con mayor flujo de origen y destino de la FDI en Asia. No obstante, los flujos hacia el Sur y Sureste Asiáticos han descendido en el 2000 comparados con 1999. América Latina y el Caribe registraron un descenso del 22 por ciento en las afluencias de FDI en el 2000 situándose en 86.000 millones de dólares, principalmente por causa de unas pocas grandes fusiones y adquisiciones. El descenso de un 13 por ciento en las afluencias de FDI hacia África con un total de 9.000 millones de dólares, situó la cuota de este continente respecto a los flujos mundiales en menos del 1 por ciento en el 2000, como consecuencia sobre todo de la disminución de las inversiones en Sudáfrica, Angola y Marruecos.

La Inversión Directa Extranjera (FDI) sigue siendo el principal conductor de la expansión del sistema de producción internacional. Ésta se concentra en los 30 países más destacados respondiendo del 95 por ciento del total de las afluencias de las FDI mundiales. Los vínculos forjados entre compañías extranjeras afiliadas y empresas nacionales son un reto esencial para los políticos en los países en vías de desarrollo a fin de beneficiarse de la FDI tanto como sea posible. El objetivo no es promover vínculos a cualquier precio, sino usarlos para mejorar las capacidades competitivas de las empresas nacionales. Fomentar vínculos es un importante medio para difundir el conocimiento, información y habilidades de un inversor extranjero. Con una tecnología y una habilidad impulsadas a nivel mundial, esto puede contribuir a incrementar la eficiencia y el crecimiento del potencial de la economía nacional. El Informe de Inversión Mundial 2001 proporciona valiosa información sobre lo que experimentan el país y la empresa en este campo.

*Más información sobre todos estos estudios están disponibles en la página web de la UNCTAD [www.unctad.org](http://www.unctad.org) en el apartado de publicaciones.*

## **ASISTENCIA TÉCNICA Y ACTIVIDADES DE FORMACIÓN**

### **Somalia: una puesta al día**

Durante 2001 se terminaron progresivamente las actividades de UNCTAD. Los lectores pueden recordar que, desde 1995, estas actividades se concentraron en los puertos del norte de Berbera y Bosaso. Durante 2001, continuó el desarrollo de una estructura administrativa para las actividades de tránsito desde Berbera para servir el hinterland de Etiopía. Las autoridades de Hargeisa (Noroeste de Somalia-Somaliland) tomaron gran interés en esta iniciativa. Se preparó el borrador de ley de control aduanero, procedimiento de tránsito y licencias de comercialización de transitarios y consignatarios. También se desarrollaron dos talleres con el fin de idear un acercamiento multisectorial al proceso de negociación. La gestión del puerto y la formación profesional continuaron en Berbera, y en septiembre, el PNUD tomó a su cargo estas actividades, enfocadas a la formación profesional de los milicianos desmovilizados.

Desgraciadamente, el Gobierno Nacional Transitorio (TNG) formado en octubre del 2000 en Mogadiscio no fue capaz de establecerse en el sur del país, estallando disturbios, en diferentes momentos y en varias localidades. La seguridad empeoró en el Noreste (Estado de Puntland) donde un proceso político para elegir representantes arrastró durante varios meses una ola de violencia. Además, hubo informes de participación de tropas extranjeras.

A principios de octubre el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, consciente del estado del asunto, decidió establecer un grupo informal de “amigos de Somalia” para dar soporte a un acuerdo de paz. Esto fue considerado como un paso preliminar para el futuro compromiso de un acuerdo de paz y actividades de reconstrucción en el país. Después del fracaso del gobierno tras el voto de no confianza por el parlamento a principios de noviembre, el gobierno de Kenia respalda una ronda de conversaciones de paz, dirigidas a reunir a la mayoría de las partes de la oposición.

## **Trainmar and TrainForTrade**

Durante la Reunión de Trabajo de UNCTAD sobre el Presupuesto del Plan a Medio plazo que tuvo lugar del 17 al 21 de septiembre de 2001, se debatió el informe de evaluación del programa Trainmar y la reorganización de la Sección de Desarrollo de los Recursos Humanos (HRD). La Reunión de trabajo respaldó la aplicación de las recomendaciones sugeridas en el informe. Por lo tanto, quedó suspendido el programa Trainmar en su forma actual. Las actividades para fomento de la capacidad pedagógica y de apoyo básico se han conservado y combinado en la Sección de desarrollo de recursos humanos (HRD) con el fin de apoyar la ejecución de los dos programas de capacitación vigentes – TrainForTrade y Certificado Portuario.

La sección de HRD se ha organizado en grupos funcionales que trabajarán en estrecha colaboración con otras unidades de UNCTAD, especialmente con el Servicio de Logística Comercial. Está en construcción una página web de HRD que incluirá la comunicación entre la sección HRD y los miembros de la red, información de las actividades de la sección y de cada centro y, finalmente, información sobre material pedagógico a través de un mecanismo de búsqueda. Se proporcionará una “ventana” a cada miembro de TrainForTrade, dándoles la oportunidad de mantener disponible información relativa a sus actividades y servicios, cursos, contactos y enlaces con sus propias páginas web. Está en preparación un nuevo estatuto que reemplazará la actual constitución fijando el código de conducta y uso de la página web. Se enviará a los interesados para sus comentarios.

Los programas TrainForTrade y Certificado Portuario se integrarán progresivamente con asistencia técnica y paquetes de capacitación enfocados a las necesidades de cada país. Las autoridades nacionales y regionales participarán en el establecimiento de nuevos proyectos los que tendrán objetivos claros, actividades definidas y resultados anuales previstos. Dentro de lo posible se considerará en esos proyectos el factor de la enseñanza a distancia. Esta nueva estructura de cooperación técnica reemplazará al antiguo sistema de cooperación Trainmar, y se basa en sinergias obtenidas de la integración de los dos programas de capacitación vigentes y en el apoyo de los diferentes servicios de UNCTAD.

## **World Maritime University**

La Universidad Marítima Mundial (WMU), ofrece cursos de desarrollo profesional (PDC) para permitir a los directivos poner al día sus conocimientos profesionales. Estos cursos intensivos de corta duración proporcionan formación y aprendizaje en una selección de temas de gestión marítima, desarrollo y administración. Incluye la matrícula del curso, documentación, comidas y los acontecimientos sociales organizados en paralelo con el curso. El alojamiento de los participantes está previsto, con precios preferentes, en 2 hoteles próximos a la Universidad.

*Información completa sobre las ofertas educativas y de formación de la Universidad WMU disponible en [www.wmu.se](http://www.wmu.se). Para mayor información acerca de los PDC contactar con Captain Jan Horck, World Maritime University, PO Box 500, S - 20124 Malmö Sweden, fax +46 40 128 442, o email: [Jan.Horck@wmu.se](mailto:Jan.Horck@wmu.se).*

## **IPEC (Instituto Portuario de Estudios y Cooperación)**

La Fundación IPEC, con sede en Valencia (España), ofrece formación especializada en negocios, gestión portuaria y transporte. El Instituto organiza un Master desde hace 10 años. Dicho Master, también ha contado con participantes de países en vías de desarrollo. El IPEC, dirige además su investigación en el campo de las operaciones portuarias, la protección medioambiental portuaria y las tecnologías de la información aplicadas a la comunidad portuaria.

*Más información sobre el Programa de Formación de IPEC está disponible en [www.ipec.es](http://www.ipec.es). Para ampliar información contactar con la Fundación IPEC, Valencia, Spain, fax +34 96 393 94 09, o email*

## **Master en Logística y Economía Marítima**

Con un movimiento de mercancías de más de 300 millones de toneladas al año, Rotterdam es uno de los puertos más grandes del mundo estando a la vanguardia en innovación en logística y transporte. La nueva política de transporte del país ofrece un atractivo entorno de negocio como centro de transporte. Erasmus, la propia universidad de Rotterdam, está situada en el centro de toda esta actividad y condensa el conocimiento del país en su curso Master de Ciencias (MSc) en logística y economía marítima; se trata de un programa encaminado a transformar jóvenes prometedores en directivos de las empresas y del gobierno del mañana. El objetivo es preparar expertos, dotándoles de las más modernas herramientas para una eficaz toma de decisiones y de la habilidad para evaluar sus decisiones en el contexto del complejo marco institucional del transporte internacional.

El Master en logística y economía marítima ofrece una amplia gama de asignaturas, permitiendo a los estudiantes hacerse un currículum a medida, de acuerdo a sus propios intereses y prioridades. Desde finanzas en el ámbito internacional a desarrollo económico y globalización, y desde corporación multinacional a la dirección medioambiental, estas asignaturas pretenden preparar a los profesionales del sector del siglo XXI. Éste es el único programa que combina logística, transporte y puertos en el entorno académico de dos de las escuelas más importantes de Europa: la Escuela de Economía de Rotterdam y la Escuela de dirección de Rotterdam. Además la combinación ideal de teoría y práctica está asegurada por el convenio de cooperación con el propio Puerto de Rotterdam; DVB Nedship Bank; el Netherlands Economic Institute (NEI); el Shipping and Transport College Rotterdam (y su afiliado International Maritime Transport Academy- IMMTA). Este año hay 37 participantes procedentes de países como China, Grecia, India, Italia, México, Holanda, Noruega, Panamá, Republica de Corea, Taiwán y Venezuela.

*Más información sobre este Curso Superior disponible en [www.maritimeconomics.com](http://www.maritimeconomics.com). Puede bajarse de la página web, un catalogo y una solicitud.*

## **Master en Gestión Marítima**

La Universidad de Dalhousie en Halifax, Canadá, a través de su programa de Asuntos Marítimos, ofrece el Master en Gestión Marítima de un año de duración, sin tesis e interdisciplinar. El programa, diseñado para un máximo de 20 estudiantes, tiene asignaturas comunes obligatorias en temas marítimos, ciencias sociales y gestión, además de otras optativas en temas marítimos, política y derecho. La mayoría de los alumnos siguen uno de los cinco principales grupos: gestión integral de costas; gestión medioambiental marítima; política y legislación marítima; gestión y política pesquera; y gestión del transporte marítimo. La Universidad ofrece un número limitado de becas para personas cualificadas así como para los estudiantes de países en vías de desarrollo a través de la Agencia Internacional de Desarrollo de Canadá (Canadian International Development Agency). El plazo de presentación de solicitudes finaliza el 31 de Enero de 2002 (para las peticiones de ayuda económica) y el 28 de febrero de 2002 para todos los demás.

*Información sobre el curso disponible en [www.dal.ca/mmm](http://www.dal.ca/mmm) y desde Marine Affairs Program, Fax +1 902 494 1001 y email [marine.affairs@dal.ca](mailto:marine.affairs@dal.ca).*

## **Seminario Internacional sobre Gestión Portuaria**

El Instituto Internacional para la Ingeniería Hidráulica, Medioambiental y de Infraestructuras (IHE), en estrecha cooperación con el Instituto Municipal de Gestión Portuaria de Rotterdam y Ámsterdam, está organizando el 38<sup>vo</sup> seminario portuario en Delft. El seminario tendrá lugar desde el 6 de abril al 4 de mayo. En la semana final hay un viaje de estudios opcional a los puertos del norte de Holanda, Alemania y Dinamarca. Las primeras tres semanas se emplean en varios aspectos de organización y gestión de los puertos modernos con visitas a terminales de Ámsterdam, Rotterdam y Amberes. Un número limitado de becas que cubren todos los gastos con excepción del viaje se puede conseguir a través del gobierno holandés. La página web del instituto es [www.ihe.nl](http://www.ihe.nl).

*Para obtener mayor información puede contactar con IHE Delft, P.O. Box 3015, 2601 DA Delft, Holanda, Fax + 31 15 212 29 21 y al email [ihe@ihe.nl](mailto:ihe@ihe.nl).*

## **Curso de Formación sobre Operaciones y Gestión Portuaria**

Este curso anual de tres semanas de duración está organizado por MHR/Consulting (Mainport Holding Rotterdam) del Instituto Municipal de Gestión Portuaria de Rotterdam, en el mes de octubre. Los temas tratados durante el curso incluyen una introducción general al Puerto de Rotterdam, aspectos de la reforma portuaria, estrategia portuaria, previsión de tráfico y plan estratégico de desarrollo, recursos humanos, contenedorización, transporte multimodal, tecnologías de la información y comercio electrónico, costes portuarios, distribución de estacionamientos y zonas libres, llegadas y salidas del puerto, normas y regulaciones sobre sustancias peligrosas, transporte de mercancías peligrosas, Convención Marpol, gestión de crisis y finanzas portuarias. Para ilustrar los variados temas que se presentan se incluyen en el programa visitas a varias terminales.

*Para más información, contacte con Ms. Stephanie Hoepel al fax: + 31 10 252 1924 o al email [hoepel@port.rotterdam.nl](mailto:hoepel@port.rotterdam.nl).*

## **Instituto de Formación Portuaria Amberes/Flandes – APEC**

La misión del APEC es transmitir las experiencias y técnicas relativas a las actividades portuarias disponibles en las comunidades portuarias de Amberes, Gante, Brujas y Ostende a través de sesiones de formación, talleres y seminarios preparados por la comunidad portuaria internacional. El programa de seminarios de 2.002 está disponible en la página web [www.portofantwerp.be/APEC/](http://www.portofantwerp.be/APEC/). Algunos de los temas de los seminarios son: IT, EDI e Internet para el transporte, gestión de terminales de contenedores, protección medioambiental y logística portuaria. La página también suministra información sobre la concesión de becas del Gobierno flamenco y de la provincia de Amberes.

*Para obtener mayor información puede contactar con APEC, Italielie 2, B - 2000, Amberes, Bélgica, fax: +32 3 205 23 27 o email [apec@haven.antwerpen.be](mailto:apec@haven.antwerpen.be).*

## **Instituto Portuario de Le Havre – IPER**

El IPER ofrece una extensa gama de formación portuaria internacional. El Instituto fue creado en 1977 por la Cámara de Comercio y la Autoridad Portuaria de Le Havre y ya ha recibido más de 5500 participantes incluyendo más de 2700 estudiantes extranjeros de más de 140 diferentes países. El programa anual de formación está formado por unos 14 cursos en francés y 7 en inglés y contiene temas de gestión portuaria, operaciones, estructuras marítimas y mantenimiento.

*Para una mayor información, contactar con IPER Le Havre, 30 rue de Richelieu, 76087 Le Havre Cedex, Francia, fax: + 33 2 35 41 25 79 o al email [iper@esc-normandie.fr](mailto:iper@esc-normandie.fr).*

## MISCELANEO

### **Conferencia Internacional sobre Formación Portuaria 2001**

La 16<sup>va</sup> Conferencia Internacional sobre Capacitación Portuaria, celebrada en Rotterdam (Holanda), del 27 al 30 de Mayo de 2001, reunió al personal responsable del desarrollo de recursos humanos en la industria portuaria. El tema central de esta Conferencia fue "La Normalización de los Planes de Estudio para la Industria Portuaria Mundial: ¿Caducos, Futuristas o Irrelevantes?". La Conferencia mantenía que existe una necesidad de estandarizar el contenido básico de descripción de los puestos de trabajo que consecuentemente conducirían a la normalización o estandarización de los programas de capacitación para el personal del sector portuario. Esto aseguraría la aplicación de un mínimo estandarizado de formación y promovería las mejores prácticas. La Conferencia acordó en sus conclusiones la existencia de una serie de factores para la mejora de la eficacia final: la motivación, la cultura de empresa, el enfoque en el servicio, la claridad de exigencias de rendimiento, la retroalimentación transparente, condiciones de empleo aceptables y por supuesto, la formación. Las conclusiones completas pueden consultarse en la página web [www.itf.org.uk/ports/education/iptc/iptc\\_2001\\_conclusions.htm](http://www.itf.org.uk/ports/education/iptc/iptc_2001_conclusions.htm).

### **Asociación de Gestión Portuaria del África Oriental y Austral (Port Management Association of Eastern and Southern Africa - PMAESA)**

La PMAESA celebró su 27<sup>a</sup> Asamblea y Congreso en Arusha (Tanzania) del 3 al 9 de Noviembre de 2001 organizados por la Autoridad Portuaria de Tanzania. El evento fue auspiciado por terminales, navieras, el ferrocarril nacional, empresas consultoras y contratantes. Un representante de UNCTAD hizo una presentación sobre el papel del comercio electrónico y los puertos. Otras presentaciones tuvieron como tema las perspectivas de la economía regional, la eficiencia de las terminales, los retos logísticos, la meteorología en el transporte marítimo, el desarrollo de los muelles y las zonas libres. La Asociación ha publicado también un boletín en su página web [www.pmaesa-agpaea.org](http://www.pmaesa-agpaea.org) con extensa información sobre el desarrollo regional en los puertos, los servicios marítimos, el ferrocarril, el transporte interior, las empresas y el comercio y la industria.

### **Asociación Panafricana para la Cooperación Portuaria (Pan-African Association for Port Cooperation - PAPC)**

Como se informó en nuestro pasado Boletín, se constituyó la PAPC y se celebró el primer Consejo en Lomé, Togo a finales de junio 2001. D. Jean Marie Aniele, Presidente actual de la PMAWCA, Director General del Puerto Autónomo de Pointe Noire (Congo) fue elegido Presidente de la Asociación para los próximos cuatro años. D. Fernand Julien, Secretario General de la PMAWCA fue elegido Secretario Ejecutivo. Los objetivos de la Asociación son: contribuir a la coordinación e integración gradual de las actividades y proyectos de las tres Asociaciones existentes (Asociación de Gestión Portuaria de la África Occidental y Central - PMAWCA, Asociación de Gestión Portuaria de África del Norte - UAPNA, Asociación de Gestión Portuaria de la África Oriental y Austral - PMAESA); crear un foro para el intercambio de ideas entre los ejecutivos portuarios sobre las perspectivas de integración económica y la importancia creciente de los puertos; asistir en la promoción y desarrollo del conocimiento de los puertos Africanos; y representar a la Comunidad Portuaria Africana en la escena marítima internacional. La Asociación está organizando con la IAPH una Conferencia sobre Puertos Panafricanos en Abidján del 10 al 12 de diciembre 2001. Esto proporcionará un foro único para el intercambio de experiencias entre el puerto Africano, representantes de las terminales y la comunidad internacional.

*PAPC, P.O. Box 1113 Apapa, Lagos, Nigeria, Fax +873 762 657 453 and email [secgen@pmawca-agpaoc.com](mailto:secgen@pmawca-agpaoc.com) or [pmawca@infoweb.abs.net](mailto:pmawca@infoweb.abs.net).*

## **Programa de Seminarios de la AAPA para 2002**

La Asociación Americana de Autoridades Portuarias (American Association of Port Authorities – AAPA) ofrece una extensa selección de programas de formación, que cubre todas las áreas de interés para la industria portuaria. Los programas están abiertos a todos aquellos que tengan interés en los puertos del Hemisferio Occidental. Se invita al personal de todos los puertos a seguir estos programas, compartiendo sus experiencias y aprendiendo de otras. Los programas generalmente incluyen mesas redondas de discusión con expertos del sector, sesiones de preguntas y respuestas, actividades de participación interactiva, visitas a instalaciones portuarias y oportunidades de establecer relaciones informales. En estos momentos hay 10 seminarios programados, siendo el primero un taller sobre Cruceros, los días 23 y 24 de enero, en Progreso, Yucatán (México). El Puerto de Palm Beach acogerá la Convención Anual de la AAPA que tendrá lugar en Palm Beach, Florida del 22 al 27 de febrero de 2002. Para obtener más información puede visitar la página web de la AAPA [www.apaa-ports.org](http://www.apaa-ports.org) o contactar con Cerena Cantrell en el fax +1 703 684 6321 o en el email [ccantrell@apaa-ports.org](mailto:ccantrell@apaa-ports.org).

## **Instituto de Economía Marítima (ISEMAR)**

ISEMAR fue fundado en 1997 por la Cámara de Comercio e Industria, la Municipalidad de Saint- Nazaire y la asociación de la comunidad portuaria. ISEMAR se beneficia de su conocimiento del escenario local y de su saber hacer en el embarque y otras actividades portuarias. Es dirigido por un grupo de jóvenes investigadores con el apoyo de una red de profesionales y académicos. En su centro documental puede encontrarse una amplia cantidad de libros, informes y estudios, así como una colección de bases de datos y revistas que cubren todos los temas de economía marítima. Forma parte de un sector académico y profesional de la economía marítima - ISEMAR, programas de enseñanza - Universidad de Nantes (Instituto de la Navegación) y un centro de documentación dedicado a la economía marítima.

ISEMAR lleva a cabo estudios de factibilidad, exámenes de estrategias de empresa, se encarga de análisis de mercados, prepara notas técnicas de actividades marítimas, organiza viajes de estudio, permitiendo a las empresas del transporte marítimo y de los negocios portuarios enriquecerse de experiencias nacionales e internacionales, y organiza conferencias y seminarios relativos a temas de investigación, los cuales favorecen cambios entre los agentes marítimos. Se puede encontrar información adicional en [www.isemar.asso.fr](http://www.isemar.asso.fr).

*ISEMAR, BP 152, 44603 St. Nazaire Cedex, France, Fax: +33 2 40 90 50 86 y email [contact@isemar.asso.fr](mailto:contact@isemar.asso.fr).*

## **IALA–AISM**

La Asociación Internacional de Ayuda Marítima para Autoridades de Navegación y Faro fijará su XV Conferencia en Sydney, Australia desde el día 11 hasta el 15 de marzo, seguido de un taller en Cairns los días 18 y 19 de marzo.

*Para más información contactar con IALA 2002. Gestión de la Conferencia en Sydney. Fax +61 2 9262 3135 y correo electrónico [iala@tourhosts.com.au](mailto:iala@tourhosts.com.au).*

## **ICHCA 2002**

La Asociación “International Cargo Handling Co-Ordination” fijará su 26ª conferencia en Yokohama, Japón desde 15–17 Abril. El tema de la conferencia es Estrategias para el siglo XXI - Tecnología de la información en el Transporte. La Información completa está disponible en la pagina web [www.ichca2002yokohama.com](http://www.ichca2002yokohama.com).

*Para más información contactar con: ICHCA Japón en el correo electrónico: [ichca@ccc-inc.co.jp](mailto:ichca@ccc-inc.co.jp).*

## Simposio Marítimo y Portuario de la ITMMA

El Instituto de Gestión Marítima y Transporte de Amberes (ITMMA - Institute of Transport and Maritime Management Antwerp) está organizando estos tres días de simposio en Amberes desde el día 18 hasta el 20 de Abril. El tema de la conferencia es “El sector portuario y marítimo en transición: Soluciones mas allá de las economías de escala y del alcance.” Se puede disponer de información adicional en la página web [www.itmmaps.com](http://www.itmmaps.com).

*Para mayor información contactar con ITMMA Oficina de Registro en Antwerp, Fax +32 3 2180 743 y correo electrónico [itmma@ua.ac.be](mailto:itmma@ua.ac.be).*

### *Agradecimientos*

*La secretaría quiere mostrar su agradecimiento a las organizaciones que han participado en la preparación de este Boletín de prensa. En particular, a la **Fundación Instituto Portuario de Estudios y Cooperación** y a la **Autoridad Portuaria de Valencia** que han colaborado en la traducción al español del Boletín de prensa, y al **Institute of Maritime Economics** ubicado en Saint-Nazaire, Francia, que ha colaborado en la traducción al francés. Sin el apoyo de estas dos organizaciones, el Boletín de prensa del Transporte no sería posible en su formato actual.*

## PUBLICACIONES DE LA UNCTAD DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO

La siguiente selección de publicaciones sobre puertos está disponible en la Sección de Marketing y Ventas de las Naciones Unidas, Palacio de las Naciones, CH – 1211 Ginebra 10, Suiza (Fax: +4122 917 0027). El pago correspondiente, más 12 dólares para cubrir los gastos de envío y distribución, deben acompañar a todas las peticiones. Los cheques deben ir a nombre de “United Nations, Sales and Marketing Section” en dólares americanos si es dirigido a un banco de los Estados Unidos y en francos suizos si es dirigido a un banco suizo.

Título	Precio en dólares	
<b>MONOGRAFÍAS SOBRE GESTIÓN DE PUERTOS</b>		
Paso del regimen de jornada diurna y horas extraordinarias al trabajo en dos turnos (UNCTAD/SHIP/494(1))	1983	20
Planificación de la utilización de los terrenos en las zonas portuarias: aprovechamiento máximo de la infraestructura (UNCTAD/SHIP/494(2))	1983	20
Medidas para el mantenimiento eficaz de equipos (UNCTAD/SHIP/494(3))	1983	20
Planificación de operaciones en los puertos (UNCTAD/SHIP/494(4))	1985	20
Gestión del pavimentos de terminales para contenedores (UNCTAD/SHIP/494(5) y Supp.1)	1987	30
Medición y evaluación del rendimiento y de la productividad de los puertos (UNCTAD/SHIP/494(6))	1987	20
Medidas para la gestión eficaz de los tinglados (UNCTAD/SHIP/494(7))	1987	20
Criterios económicos aplicables en la elección y renovación del equipo (UNCTAD/SHIP/494(8))	1991	20
Terminales portuarias polivalentes: Recomendaciones para su planificación y gestión (UNCTAD/SHIP/494(9))	1991	20
Gestión informatizada de las terminales de contenedores (UNCTAD/SHIP/494(10))	1993	20
Intercambio de datos portuarios informatizados (UNCTAD/SHIP/494(11))	1993	20
Instrumentos para la promoción comercial de los puertos (UNCTAD/SHIP/494(12))	1995	20
Desarrollo de Puerto franco: la experiencia de Mauricio (UNCTAD/SHIP/494(13)) (English)	1996	20
Estrategias de desarrollo sostenible para ciudades y puertos (UNCTAD/SHIP/494(14))	1996	20
La iniciativa de “Calidad”: La experiencia del puerto de Nantes/St. Nazaire (UNCTAD/SHIP/494(15))	1998	20
Evolución de la legislación portuaria brasileña (UNCTAD/SHIP/494(16))	1999	20
El impacto económico de las terminales de cruceros - el caso de Miami (UNCTAD/SHIP/494(17))	2001	20
<b>REPORTAJES RECIENTES</b>		
Tarificación estratégica portuaria (UNCTAD/SDD/PORT/2) (English only)	1995	15
Análisis comparativo de la desregulación, comercialización y privatización de puertos (UNCTAD/SDD/PORT/3)	1995	15
Financiación del desarrollo portuario (UNCTAD/SDD/PORT/4) (English only)	1996	15
Posibilidades de cooperación regional en la esfera de los puertos (UNCTAD/SDD/PORT/5)	1996	15

Título		Precio en dólares
Organización y gestión de los puertos: Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos (TD/B/CN.4/GE.1/6)	1996	15
Informe del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos (TD/B/CN.4/57)	1996	15
Directrices para Autoridades Portuarias y Gobiernos sobre la Privatización de las instalaciones portuarias (UNCTAD/SDTE/TIB/1) (English only)	1998	15
Tecnología simplificada de información a clientes del ferrocarril en los países en desarrollo: la experiencia de la Corporación de Ferrocarriles de Tanzania (UNCTAD/SDTE/TIB/4) (English only)	2000	15
Estudio sobre la aplicación de la tecnología de la información en los puertos pequeños (UNCTAD/SDTE/TLB/1)	2000	15
El Transporte Marítimo en 2000 (UNCTAD/RMT(2000)/1) (English only)	2000	60
Comercio Electrónico y Servicios de Transporte Internacional (TD/B/COM.3/EM.12/2)	2001	15
Implementación del Reglamento de Transporte Multimodal (UNCTAD/SDTE/TLB/2) (English only)	2001	15
El Transporte Marítimo en 2001 (UNCTAD/RMT/2001)	2001	80
<p>Los posteriores informes (véase a continuación) están disponibles en la secretaría de la UNCTAD. Bajo petición la secretaría puede proporcionar copia de los mismos. Se establecerá un precio bajo para cubrir los gastos de reprografía y manejo. Las instituciones dedicadas a la formación en países en vías de desarrollo recibirán unas condiciones especiales. Los pedidos deben ser enviados a la UNCTAD Transport Section (Sección de Transporte de la UNCTAD) en Ginebra y los cheques en dólares americanos deben ser dirigidos a "UNCTAD – IPP Funds in Trust".</p>		
INFORMES ANTERIORES		Precio en dólares
Estadísticas portuarias: selección, recopilación y presentación de información y estadísticas portuarias (TD/B/C.4/79/Rev.1)	1971	25
Movimiento de mercancías en los puestos de atraque: métodos sistemáticos para la mejora de las operaciones generales de carga (TD/B/C.4/109 and Add.1)	1973	40
Tarificación portuaria (TD/B/C.4/110/Rev.1)	1975	25
Indicadores de rendimiento de los puertos (TD/B/C.4/131/Supp.1/Rev.1)	1976	25
Evaluación de la Inversión Portuaria (TD/B/C.4/174)	1977	40
Manual de administración portuaria (cuatro volúmenes) (UNCTAD/SHIP/188)	1977	50
Desarrollo portuario: manual de planificación para los países en desarrollo (TD/B/C.4/175/Rev.1)	1984	40
Manual sobre un sistema uniforme de estadísticas portuarias e indicadores de rendimiento (UNCTAD/SHIP/185/Rev.1)	1985	40
Desarrollo portuario: un resumen del trabajo de la UNCTAD en los puertos (TD/B/C.4/AC.7/2)	1985	25
Formación en gestión portuaria: planteamiento de UNCTAD (TD/B/C.4/AC.7/3)	1985	25
Cooperación entre puertos (TD/B/C.4/AC.7/4)	1985	25
Financiación portuaria (TD/B/C.4/291)	1985	25
Desarrollo de terminales de graneles (TD/B/C.4/292)	1985	25
Puertos de transbordo (TD/B/C.4/293)	1985	25
Derechos y obligaciones de los operadores y usuarios de las terminales de contenedores (UNCTAD/ST/SHIP/6)	1986	25
El factor de riesgo comercial en la gestión de terminales de contenedores (UNCTAD/ST/SHIP/12)	1987	40

<b>Título</b>		Precio en dólares
(UNCTAD/ST/SHIP/12)		
Características de la explotación y mantenimiento de los sistemas de manipulación de contenedores (UNCTAD/SHIP/622)	1988	25
Administración y organización portuarias: una experiencia interesante en Marruecos (UNCTAD/SHIP/627)	1989	25
Desarrollo portuario: el papel de la UNCTAD (TD/B/C.4/AC.7/7)	1990	25
Cooperación entre puertos de países en vías de desarrollo (TD/B/C.4/AC.7/8)	1990	25
Mantenimiento del equipo portuario (TD/B/C.4/AC.7/9)	1990	25
Establecimiento de instalaciones de transbordo en los países en vías de desarrollo (TD/B/C.4/AC.7/10)	1990	25
Directrices para los directivos portuarios sobre el uso de ordenadores (TD/B/C.4/AC.7/11)	1990	25
Sistemas informatizadas para las operaciones portuarias (TD/B/C.4/AC.7/11/Supp.1)	1991	25
Los principios de la gestión y organización portuaria modernas (TD/B/C.4/AC.7/13)	1992	25
Marketing portuario y el reto del puerto de tercera generación (TD/B/C.4/AC.7/14)	1992	25
Los aspectos jurídicos de la gestión portuaria (UNCTAD/SHIP/639)	1992	40
La gestión y desarrollo de los recursos humanos en los puertos (UNCTAD/SHIP/644)	1992	25
Planificación estratégica para las autoridades portuarias (UNCTAD/SHIP/646)	1993	15
El desarrollo sostenido en los puertos (UNCTAD/SDD/PORT/1)	1993	15
Organización y gestión de los puertos: Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos (TD/B/CN.4/GE.1/2)	1993	15
Informe del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos (TD/B/CN.4/28)	1993	15

## DOCUMENTOS PORTUARIOS Y MATERIALES DE FORMACIÓN DE LA UNCTAD

- ? **Características de operación y mantenimiento de sistemas de manipulación de contenedores**  
Vídeo de 90 minutos (solo versión inglesa en sistema ? PAL o NTSC) y Manual  
Países desarrollados US \$ 200 Países en desarrollo US\$ 100  
Solo el manual: US\$ 25 Tanto para países desarrollados como en desarrollo
- ? **IPP1 - Mejora del rendimiento portuario - Gestión de las operaciones de carga general**  
Vídeo (VHS-PAL)
- ? **IPP2 - Mejora del rendimiento portuario - Seminario sobre la planificación y la política de terminales de contenedores**  
Seis cintas de vídeo (de 20 minutos cada una) versión inglesa (VHS-PAL), versión francesa (VHS-SECAM/ PAL), versión española (VHS-PAL)  
El material didáctico, que incluye originales de los estudios de casos, ejercicios, transparencias, manual para los participantes, manual para el instructor (Español, Francés e Ingles)  
Países desarrollados US\$ 2,000 Países en desarrollo US\$ 1,000
- ? **IPP3 - Mejora del rendimiento portuario - Seminario de la política de Equipos Portuarios: gestión y mantenimiento**  
Vídeo de 90 minutos, versión inglesa (VHS-PAL o NTSC)  
Manual para los participantes (200 paginas), Manual del instructor (francés e Ingles)  
Países desarrollados US\$ 2,000 Países en desarrollo US\$ 1,000
- ? **Seminario sobre el reto de los Puertos de Tercera Generación**  
Vídeo utilizado como parte del material didáctico del seminario está disponible por 100 US\$ (Versión inglesa VHS-PAL o NTSC y versión francesa VHS-PAL/SECAM). Duración total 46 minutos.  
A. Las nuevas exigencias del comercio internacional  
B. Las tres generaciones de puertos  
C. El ejemplo de Marruecos
- ? **El nuevo papel comercial de los puertos - Marketing portuario**  
Vídeo como parte del material didáctico del seminario de la UNCTAD y del Puerto de Ghent, está disponible por 100 US \$ (Versión inglesa VHS-PAL y versión francesa PAL). Duración total 57 minutos.  
A. Evolución tecnológica  
B. Principios básicos del estudio del marketing  
C. Acción comercial

Los pedidos deben ser enviados al Departamento de Transportes, UNCTAD, Palais des Nations , 1211 Ginebra 10, Suiza. Los cheques deben ser extendidos a nombre de "UNCTAD IPP Funds-in-trust" en dólares americanos con cargo a un banco de los Estados Unidos.

UNCTAD  
Transport Newsletter  
Palais des Nations  
*transport.section@unctad.org*  
CH – 1211 GENEVA 10  
Switzerland

Telephone: + 41 22 907 2038  
Fax: + 41 22 907 0050  
email:  
website: *www.unctad.org*