



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

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/53
12 de diciembre de 2002

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Comisión de la Empresa, la Facilitación de la
Actividad Empresarial y el Desarrollo
Séptimo período de sesiones
Ginebra, 24 a 28 de febrero de 2003
Tema 4 del programa provisional

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

Nota de la secretaría de la UNCTAD

Resumen Ejecutivo

El comercio puede ser una fuerza poderosa de desarrollo, crecimiento y reducción de la pobreza. El transporte eficiente y la facilitación del comercio pueden aumentar considerablemente el comercio, estimulando el crecimiento económico y creando nuevas oportunidades para los pobres. En la presente nota se examinan algunas cuestiones seleccionadas sobre la mejora de la eficiencia del transporte y la aplicación de medidas de facilitación del comercio, con inclusión de las cuestiones jurídicas relacionadas con el comercio y el transporte. Además de existir una considerable necesidad de inversión en la infraestructura física de apoyo al comercio, son varias las medidas que pueden adoptarse para aumentar la productividad de las instalaciones existentes que no exigen grandes inversiones. Entre las medidas más destacadas cabe citar la reforma del sector de los transportes y el mayor empleo de tecnología y de la información de las telecomunicaciones. Existen varias medidas reconocidas para la facilitación del comercio que podrían reducir los costos de las transacciones de los países en desarrollo. En la nota se analizan también las nuevas iniciativas en materia de seguridad y las causas de incertidumbre en el marco jurídico del comercio y el transporte internacionales. Estos pueden tener consecuencias negativas en la capacidad de algunos países en desarrollo para seguir participando en el comercio internacional. Por último, la nota contiene sugerencias sobre las posibles formas de prestar asistencia a los países en desarrollo para conseguir un transporte eficiente y la facilitación del comercio mediante el establecimiento de servicios logísticos, y propone la convocatoria de una reunión de expertos sobre este tema.

ÍNDICE

| | <i>Párrafos</i> | <i>Página</i> |
|--|-----------------|---------------|
| INTRODUCCIÓN..... | 1 - 8 | 4 |
| TRANSPORTE EFICIENTE | 9 - 26 | 6 |
| A. Panorama general | 9 - 11 | 6 |
| B. Requisitos de infraestructura | 12 - 16 | 7 |
| C. Aspectos funcionales | 17 - 26 | 8 |
| 1. Reforma del sector de los transportes | 19 - 22 | 8 |
| 2. Tecnología de la información y de las comunicaciones | 23 - 26 | 10 |
| FACILITACIÓN DEL COMERCIO | 27 - 42 | 11 |
| A. Panorama general | 27 - 30 | 11 |
| B. Facilitación del comercio y sistemas de gestión | 31 - 33 | 12 |
| C. Administración de aduanas | 34 - 36 | 12 |
| D. Facilitación del comercio y seguridad | 37 - 42 | 13 |
| TRANSPORTE EFICIENTE Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO: ENTORNO JURÍDICO | 43 - 55 | 15 |
| A. Necesidad de certeza y previsibilidad | 43 - 46 | 15 |
| B. Transporte multimodal | 47 - 50 | 15 |
| C. Documentación sobre comercio y transporte: alternativas electrónicas | 51 - 55 | 17 |
| EL CAMINO A SEGUIR | 56 - 64 | 18 |

INTRODUCCIÓN

1. La mejora del entorno y de los mecanismos económicos debe verse dentro de la perspectiva de los objetivos de desarrollo del Milenio 1 y 8. El objetivo 1 es reducir la pobreza a la mitad para 2015 y para ello es necesario aumentar la producción económica, la productividad, la inversión y el comercio en los países en desarrollo. El objetivo 8 es crear una asociación mundial para el desarrollo sobre la base de un sistema comercial y financiero abierto, reglamentado, previsible y no discriminatorio, que incluya un compromiso de buen gobierno, desarrollo y reducción de la pobreza tanto a nivel nacional como internacional.

2. La promoción del transporte eficiente y de la facilitación del comercio es una esfera que ofrece considerables posibilidades de ganancias en productividad. Los actuales sistemas de gestión del comercio y el transporte han introducido un profundo cambio en la forma de realizar las transacciones comerciales internacionales y las correspondientes operaciones de transporte. En ellos se hace un amplio uso de las nuevas tecnologías de información para supervisar tanto las transacciones como las operaciones. La eficiencia se basa en un sistema de redes para tramitar las corrientes de información y mejorar el proceso de adopción de decisiones. Con ellas han aparecido nuevas formas de intercambio de conocimientos que transforman a los competidores en asociados y hace que cuantos participan en el comercio de los sectores privados y públicos tengan objetivos comunes y una visión común.

3. En 1980, la relación estimada entre los costos totales de los fletes y el valor de las mercancías importadas (importaciones mundiales en 1980) fue del 5,49% para los países desarrollados y del 10,44% para los países en desarrollo¹. En 2000 esas relaciones disminuyeron a 5,21 y 8,83% respectivamente lo que supone unas reducciones del 5 y del 16%. En otras palabras, las mejoras introducidas a lo largo de un período de 20 años en los sistemas de gestión logística del comercio ha supuesto claramente grandes beneficios para los países en desarrollo. Esto muestra que el establecimiento de un marco reglamentario adecuado, la contenedorización y el empleo de instrumentos de gestión más eficaces pueden llevar a una disminución radical de los costos derivados de la inadecuación de la infraestructura y del equipo, la ineficiencia de la gestión y los engorrosos trámites administrativos. También muestra que las posibilidades de ahorro en los costos mediante el aumento de la eficiencia reviste especial importancia para los países en desarrollo.

4. Hoy en día los obstáculos de tramitación y funcionamiento que son consecuencia de la falta de adecuación del marco institucional o jurídico parecen un anacronismo. Es necesaria la mejora de esos marcos para que los países en desarrollo puedan alinear sus actuales sistemas de gestión con las prácticas internacionales. Con ello se dará una respuesta adecuada a los nuevos retos del comercio internacional. De igual forma, hay necesidad de aumentar los niveles de acceso a la tecnología de la información y de empleo de esta tecnología para cumplir los

¹ Las posibilidades de reducción de los costos de las transacciones difieren ampliamente en razón de las características de las regiones y del país. Mientras que para los países en desarrollo insulares y sin litoral los costos correspondientes al transporte son por término medio un 12% aproximadamente del valor de las importaciones, esa cifra se sitúa entre el 7 y el 8% para los países en desarrollo de América y de Asia (para más detalles véase *Transporte marítimo, 2002*, cap. 4, cuadro 40).

requisitos del comercio internacional. Los beneficios de estas mejoras podrían traducirse en ahorro de tiempo o reducción de costos en las transacciones². Aunque posiblemente sea difícil determinar el nivel absoluto de los ahorros, la necesidad de una mejora es real.

5. En la práctica, una transacción media puede requerir la intervención de 30 partes (comerciantes, transportistas, bancos, aseguradores, transitarios, agentes de aduana, etc.) y la redacción de unos 40 documentos, muchos de ellos no para los gobiernos sino para los transportistas, almacenes y otros participantes en el comercio)³. Además, varios segmentos de toda transacción comercial internacional, como son el transporte, los seguros y los pagos suelen tener sus propias normas y reglamentos. Por esta razón, no sólo es necesaria para el funcionamiento eficiente del comercio internacional una gestión adecuada de las cadenas de abastecimiento con el apoyo de unos servicios y una infraestructura de transportes adecuada, sino también un marco jurídico apropiado.

6. La logística se ha convertido en un importante servicio de valor añadido en la producción y comercialización mundiales de mercancías procedentes tanto de países desarrollados como en desarrollo. Han cambiado también los procedimientos seguidos en materia de producción y comercio y de transporte, lo que ha afectado tanto a los expedidores como a los proveedores de servicios de transporte. Las disposiciones tomadas en materia de transporte, almacenamiento y distribución, junto con la gestión de la información conexas, constituyen la estrategia logística de las empresas dedicadas al comercio internacional. Es importante tener presente este enfoque integrado ya que permite reunir bajo el apartado de logística tres funciones técnicamente relacionadas y los tipos correspondientes de costos, que son los costos de transporte, manipulación/almacenamiento y administrativos.

7. Salvo que exista una infraestructura, algunos países no se beneficiarán de los acuerdos negociados sobre acceso preferencial a los mercados. Los gobiernos de los países en desarrollo han de dar prioridad a su entorno nacional del comercio y de los transportes y adaptar las políticas adecuadas. Las medidas que se adopten en el marco de esas políticas deberían estar encaminadas a modernizar la infraestructura de los transportes, crear un entorno favorable a un aumento de la productividad de las instalaciones existentes, mejorar las capacidades comerciales de los operadores nacionales, aplicar las recomendaciones sobre facilitación del comercio, revisar el marco legal y promover la inversión extranjera y la transferencia de tecnología⁴.

² Banco Mundial. "The economic impact of trade facilitation measures: A development perspective in the Asia-Pacific region, 2002, econ.worldbank.org/files20920_APEC_TF_Report_Final.pdf. El informe llegó a la conclusión de que las medidas en materia de facilitación del comercio, especialmente la mejora de puertos y aduanas podría suponer un aumento de 285.000 millones de dólares en el comercio entre países de la CEAP.

³ Fermin Cuya, Vicepresidente Primero, Inc., en el Coloquio de la OMC sobre la Facilitación del Comercio, Ginebra, Marzo de 1998.

⁴ Véase Carole Brookins, Directora Ejecutiva de los Estados Unidos en el Banco Mundial, discurso de inauguración del Segundo Seminario sobre la Integración de la OMC, Ginebra, 31 de octubre de 2002.

8. Este concepto integrado que incluye cuestiones relacionadas con el comercio y los servicios y empresas de transporte, así como con los marcos funcionales, institucionales y jurídicos de las transacciones comerciales internacionales, se refleja en los trabajos de la UNCTAD sobre logística comercial. De esta forma la UNCTAD se encuadra en un sistema de redes de hecho de organizaciones internacionales que se ocupan de cuestiones similares relacionadas con la facilitación del comercio. La UNCTAD ha propuesto, en cuanto parte del Comité de Alto Nivel sobre Programas de la Junta de los Jefes Ejecutivos del Sistema de las Naciones Unidas, un plan de cooperación común a todos los organismos asociados que en la actualidad funcionan bajo el nombre *www.un-tradefacilitation.net*.

TRANSPORTE EFICIENTE

A. Panorama general

9. Al mismo tiempo que el comercio mundial sigue creciendo a rápido ritmo, también lo hace la necesidad de un transporte eficiente, económico, y ecológicamente racional, tanto a nivel nacional como internacional. Al aumentar la competitividad en los principales mercados que obliga a las empresas a adaptarse a sistemas de producción "justo a tiempo", el éxito comercial de todo sector orientado a la exportación de los países en desarrollo depende cada vez más de su capacidad para ofrecer a sus clientes ventajas de costo, rapidez, confiabilidad y flexibilidad en la distribución de las mercancías. Los robos de mercancías y las amenazas del terrorismo imponen la revisión y fortalecimiento de las medidas de seguridad en toda la cadena de transporte.

10. El transporte desempeña uno de los principales papeles en la logística y la calidad del servicio de las cadenas de abastecimiento. En razón de la compleja interacción entre fuentes de abastecimiento, proveedores, fabricantes, comerciantes al por menor y consumidores, el transporte multimodal se presenta como una solución para adaptar sistemas de transporte a las necesidades logísticas del consumidor último, que hace posible la integración de una amplia gama de servicios de transporte en las cadenas de abastecimiento, gracias al buen funcionamiento de la tecnología de la información y de las comunicaciones. Esta integración permite el intercambio fácil de información antes y durante el transporte, así como la prestación de servicios avanzados, como la información en tiempo real y acelera la corriente de información, la hace más fiable y mejora la calidad del servicio.

11. En muchos países en desarrollo, los fallos y las demoras se producen en los puntos de intercambio (de un modo de transporte a otro), en los cruces de fronteras y en las redes nacionales de transporte. Los retrasos son consecuencia de la falta de infraestructura apropiada, la inadecuación del equipo de manipulación de la carga y de los barcos mercantes, la deficiente formación y la falta de motivación de los funcionarios, la inadecuación del número de funcionarios, la escasa coordinación, la falta de información, el retraso de las comunicaciones, el limitado número de transportistas donde escoger, el traslado de las mercancías de un vehículo a otro en el cruce de las fronteras, la no utilización de contenedores puerta a puerta y los engorrosos trámites comerciales. Si se pudieran eliminar estas causas se reducirían los costos y los retrasos y aumentarían, en consecuencia, las posibilidades de desarrollo comercial en los países en desarrollo.

B. Requisitos de infraestructura

12. En el sexto período de sesiones de la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo, se consideró que la falta de una infraestructura de transporte y de telecomunicaciones constituía uno de los principales obstáculos a la participación de muchos países en desarrollo en el comercio mundial. Se alentó a los gobiernos a fomentar la inversión en la infraestructura de transporte, telecomunicaciones y tecnología de la información. La Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) ha recomendado que para obtener el máximo beneficio de la inversión extranjera (IED), los países en desarrollo, procedan, entre otras cosas, al establecimiento y la mejora de la calidad de la infraestructura física y tecnológica pertinente⁵. Aunque la IED y la asistencia oficial al desarrollo (AOD) constituyen valiosos complementos al capital generado en el país, son los países receptores los que deben realizar los esfuerzos básicos para invertir en esta infraestructura. Los gobiernos deberían crear un marco sólido orientado a los mercados que estableciera el escenario para que las inversiones del sector privado complementasen sus propias inversiones en infraestructura.

13. En 2000, el comercio de manufacturas representó el 76% del valor del comercio mundial en ese año. La mayoría de esas mercancías se transporta en contenedores y se estima que el tráfico contenedorizado se duplicará en el próximo decenio, necesitándose para ello una inversión masiva en instalaciones portuarias e instalaciones para el transporte terrestre al objeto de hacer frente a este crecimiento. En el período de diez años comprendido entre 1990 y 1999, el movimiento de contenedores en los puertos de los países y territorios en desarrollo aumentó de 26,4 millones a 80,9 millones de unidades equivalentes a un contenedor de 20 pies⁶. El uso de contenedores para el transporte puerta a puerta o multimodal ofrece grandes oportunidades para reducir el costo y la duración de los transportes y también la posibilidad de aumentar la seguridad a lo largo de la cadena de transporte.

14. Para conseguir una infraestructura y un equipo de transporte modernos pueden crearse asociaciones entre el sector público y el privado en las que este último aporta el capital y los conocimientos y comparte el riesgo de la inversión con entidades estatales. Cada vez es mayor la participación de capital privado en los servicios de transporte, con poderosas empresas operando a escala mundial. Sin embargo, los proyectos de infraestructura con un tráfico limitado o con instalaciones comunes de usuarios es poco probable que atraigan mucho interés de las empresas o los inversores. En tales casos, se ha conseguido atraer inversiones vinculando la infraestructura de transporte a proyectos de mayor amplitud para la exportación de productos agrícolas o minerales que garantizan unos determinados volúmenes de tráfico. Este es el sistema seguido en Sudáfrica para crear corredores de desarrollo. Sudáfrica está

⁵ OCDE, resumen. Inversiones extranjeras directas en desarrollo: un máximo de beneficios por un costo mínimo, 2002, www.oecd.org/pdf/M00034000/M00034678.pdf.

⁶ UNCTAD, *Transporte marítimo, 2001*, UNCTAD/RMT/2001 y UNCTAD, *Transporte marítimo, 1991*, TD/B/CN.4/8.

creando también una zona de desarrollo industrial de 12.000 ha vinculada a un nuevo puerto de gran calado en el río Coega⁷.

15. Otro importante proyecto de desarrollo de la infraestructura es la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD), que es un intento de convertir el compromiso con el desarrollo económico de África en proyectos tangibles. La NEPAD vincula la inversión al buen gobierno y debería impulsar la creación de infraestructura subregional y regional.

16. Los gobiernos de los países en desarrollo son por ello cada vez más conscientes de la necesidad de dar el paso fundamental de efectuar importantes inversiones en infraestructura comercial para atraer inversiones y desarrollar el comercio necesario para el desarrollo económico.

C. Aspectos funcionales

17. En un reciente estudio⁸ realizado en la región de la Cooperación Económica para Asia y el Pacífico (CEAP) se llega a la conclusión de que las inversiones en facilitación del comercio pueden producir un importante aumento del comercio. De acuerdo con el análisis, los factores que mayores posibilidades de mejora ofrecen son la logística portuaria, la eficiencia aduanera y el marco reglamentario. El análisis incorpora todos los elementos necesarios para mejorar la logística comercial dentro del capítulo de la facilitación del comercio, con inclusión de la infraestructura y los servicios de transporte. Los servicios que se ofrecen como parte de la logística son: transporte de mercancías, manipulación de la carga, almacenamiento, despacho de aduanas, agencia de transportes, estación y depósito de contenedores, gestión de existencias, tramitación de pedidos, planificación de la producción y control de la producción.

18. El éxito del establecimiento de servicios eficientes de transporte y logística depende no sólo de la infraestructura básica del transporte sino también y en mayor medida de la creación de mecanismos eficaces para utilizar de la forma más eficiente la infraestructura de que se dispone. El problema en muchos países en desarrollo es que la reglamentación, planificación y gestión de los distintos elementos de la infraestructura de apoyo al comercio están muy desarticulados y sin una coordinación efectiva. Con una mejor coordinación entre las distintas partes interesadas a nivel nacional y regional se obtienen considerables mejoras para conseguir una utilización más eficiente de los medios de transporte.

1. Reforma del sector de los transportes

19. Pese a ser larga y compleja, la reforma de este sector puede llevar a una reducción de los costos de transporte con el consiguiente aumento de la competitividad comercial en el exterior. La reforma puede adoptar la forma de medidas para mejorar la gestión, de desreglamentación

⁷ La Corporación de Desarrollo de Coega se creó en 1999 y es propiedad exclusiva del Gobierno sudafricano, véase www.coega.co.za.

⁸ Banco Mundial, "The economic impact of trade facilitation measures: a development perspective in the Asia-Pacific region", 2002, econ.worldbank.org/files/20929_APEC_TF_Report_Final.pdf.

para fomentar la competencia, de comercialización y de privatización. La comercialización implica que las organizaciones de transporte operan basadas en principios comerciales. Para el sector público esto significa que la organización ha de autofinanciarse sin subvenciones del gobierno. Un número cada vez mayor de gobiernos confían al sector privado la gestión y explotación de la infraestructura de transporte. En agosto de 1996, la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo firmó un Protocolo sobre transporte⁹ en el que se solicita explícitamente la desreglamentación y la participación del sector privado así como la modernización y la facilitación de los controles en frontera.

20. La liberalización del acceso a los mercados en la esfera del transporte marítimo dentro del contexto de la Organización Mundial del Comercio (OMC), es un elemento importante de la reforma del sector de los transportes. La progresiva liberalización de los servicios marítimos auxiliares de especial importancia para los países en desarrollo afecta en la actualidad a los servicios de las agencias marítimas, servicios de transitarios, servicios de manipulación de la carga, servicios de almacenamiento y servicios de despacho de aduanas. Sin embargo, las negociaciones en curso revelan claramente la tendencia a ampliar las materias sustantivas de que se ocupan los servicios logísticos y de transporte multimodal, como han propuesto varios países miembros de la OMC, entre ellos varias economías en desarrollo¹⁰. El posible compromiso de abrir el acceso a los mercados a proveedores de servicios auxiliares facilitará el paso del concepto de entidad pública al de servicio comercial de los puertos de todos los países y no sólo de los países en desarrollo. Como sucede en los servicios de transporte marítimo, los proveedores de servicios portuarios y auxiliares verán cómo empiezan a desmoronarse las posiciones monopolísticas de que todavía disfrutaban y tendrán que hacer frente a la competencia no sólo de proveedores nacionales del sector privado sino también de poderosas empresas multinacionales.

21. La privatización, pese a la relativa lentitud en la creación de infraestructura de transporte, está pasando a ser la regla en la explotación de terminales de contenedores, lo que ha llevado a un rápido crecimiento de la competitividad del mercado. Son necesarias inversiones a gran escala y una parte considerable de esas inversiones procederán de empresas explotadoras de terminales de capital privado o estarán gestionadas por estas empresas. En el sector portuario, la privatización a menudo implica la concesión por las autoridades portuarias, en concepto de propietario, de un arriendo o concesión a largo plazo para gestionar y explotar la infraestructura de transporte a una empresa explotadora de terminales. Por ejemplo, en julio de 2002 se transfirió la gestión del puerto de Djibouti a una empresa del sector privado, la Dubai Port International, por un período de 20 años. Un año después este cambio había permitido un aumento de la productividad, con un crecimiento del 118% del movimiento de contenedores por hora y también de la capacidad de despacho de buques que en el caso del tráfico de transbordo llegó al 87% y en el de tránsito fue del 14%¹¹. Además de tratarse de un hecho positivo, el

⁹ www.satcc.org/docs/protocol.pdf.

¹⁰ La Unión Europea, Hong Kong (provincia de China), Japón, Noruega, la República de Corea y Singapur han presentado propuestas en este sentido.

¹¹ Información facilitada a la secretaría de la UNCTAD por las autoridades portuarias de Djibouti.

ejemplo muestra claramente las posibilidades que ofrece la cooperación económica entre países en desarrollo en materia de transporte.

22. Los próximos años serán testigo de un aumento de la competencia al ser cada vez mayor el número de autoridades portuarias explotadoras de terminales que acogen inversión privada. Al mismo tiempo los transportistas y los proveedores de logística se esforzarán por ofrecer transportes puerta a puerta al objeto de garantizar la carga y aumentar los ingresos. Los países en desarrollo han de estar preparados para este cambio, negociando asistencia de la OMC y facilitando el marco adecuado para beneficiarse del paso al sector privado de los servicios comerciales públicos¹².

2. Tecnología de la información y de las comunicaciones

23. La mayor utilización de la tecnología de la información y de las telecomunicaciones por los usuarios y los proveedores de servicios de transporte puede llevar a una reducción de los costos de las transacciones comerciales y mejorar al mismo tiempo la calidad de los servicios ofrecidos, con el consiguiente beneficio para el comercio internacional. Es corriente que el traslado de la carga sufra retrasos en algunos países en desarrollo, debido a la falta de información o a la insuficiencia de ésta, lo que impide la planificación de las operaciones y retrasa el despacho de la carga. La posibilidad de adquirir a bajo costo sistemas electrónicos de elevado rendimiento y de acceder a Internet, ha permitido a los usuarios y proveedores de servicios de transportes crear sistemas de información para facilitar el movimiento de las mercancías.

24. Gracias al establecimiento por los porteadores de sitios Internet, los usuarios de los países en desarrollo pueden obtener información directa sobre las salidas y las tarifas de los buques y hacer reservas para el transporte de mercancías. Las grandes empresas explotadoras de contenedores cada vez ofrecen más servicios en línea, lo que permite reducir los costos de las transacciones de los usuarios y disminuir considerablemente el tiempo necesario para organizar el transporte, contribuyendo de esta forma a que las mercancías lleguen más rápidamente a su destino. Al mismo tiempo, los expedidores pueden seguir el curso de las mercancías embarcadas y comunicar por tanto cualquier demora al destinatario. Lo que reviste especial importancia para los países en desarrollo es aumentar el acceso a Internet de los comerciantes, reducir el costo de la conexión a Internet y mejorar la transferencia de conocimientos prácticos y la capacitación en esos conocimientos.

25. Gracias al equipo y a los sistemas de seguimiento de la carga que emplean tecnologías de la información y de las telecomunicaciones los transportistas pueden proporcionar servicios de mayor calidad. El Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC) de la UNCTAD ha hecho en especial posible que numerosas empresas explotadoras de ferrocarriles de los países en desarrollo reduzcan sus costos de explotación y aumenten la capacidad de las instalaciones existentes. Una serie de aplicaciones informáticas facilita información para resolver problemas relativos al tránsito y el transporte de carga en el sistema multimodal. Con la ayuda de un

¹² Véase UNCTAD, "Guidelines for port authorities and Governments on the privatization of port facilities", UNCTAD/SDTE/TIB/1, 1998, y World Bank Reform Tool Kit, www.worldbank.org/html/fpd/transport/ports/toolkit.htm.

registro a largo plazo de datos sobre el movimiento de mercancías, los gobiernos e instituciones pueden analizar problemas nacionales, subregionales y regionales e investigar las distintas oportunidades de inversión en el sector de los transportes. El SIAC se ha aplicado en 16 países de Asia y África.

26. Algunos sistemas basados en la comunidad portuaria permiten a cuantos intervienen en la cadena de transporte intercambiar información electrónicamente y compartir información. Con esto se consigue que todos tengan acceso a la misma información y se aceleran las operaciones comerciales. En numerosos puertos, los departamentos competentes (aduanas y autoridades portuarias) y los medios empresariales han establecido empresas mixtas para elaborar, instalar y explotar estos sistemas¹³, que serán esenciales para mejorar las disposiciones sobre seguridad en toda la cadena de transporte.

FACILITACIÓN DEL COMERCIO

A. Panorama general

27. La facilitación del comercio apunta a la creación de un entorno mundialmente aceptado, coherente, transparente y previsible para las transacciones comerciales internacionales. Permite a las instituciones tecnológicamente atrasadas de los países en desarrollo ponerse a la altura de sus asociados comerciales más avanzados. No solamente beneficia al comercio de un país, sino que también constituye un factor importante en las decisiones en materia de inversiones del sector privado. Se basa en costumbres y prácticas internacionalmente aceptadas que son resultado de la simplificación de trámites y procedimientos, la normalización de instalaciones y medios físicos y la armonización de las leyes y los reglamentos aplicables en la esfera del comercio y el transporte.

28. La marginación de los países en desarrollo es producto de su base industrial débil, a lo que se suman problemas relacionados con procedimientos comerciales ineficientes y con el acceso a servicios de transporte y apoyo internacionales adecuados. En el caso de los bienes manufacturados, la fiabilidad y velocidad del transporte pueden ser factores más importantes que su costo. Los procedimientos comerciales y los servicios de transporte forman parte integrante de las medidas que deben tomarse para permitir una participación más efectiva del comercio y la industria de los países en desarrollo en el proceso de globalización.

29. El mejoramiento del marco administrativo para las transacciones comerciales beneficiaría en particular a las pequeñas y medianas empresas (PYMES), puesto que su situación es en general desventajosa en lo que respecta a los procedimientos comerciales engorrosos. Las PYMES de los países en desarrollo se ven perjudicadas por procedimientos comerciales excesivos al constituir éstos un elemento de costo fijo que reduce la rentabilidad y crea desincentivos para participar en el comercio internacional. Por ello, la introducción de medidas de facilitación del comercio puede ampliar las oportunidades comerciales de esas empresas y ayudar a aumentar el número de sus posibles socios comerciales.

¹³ Cabe citar como ejemplos de esas compañías Portel Servicios Telemáticos (España), CNS Port Community.

30. La facilitación del comercio es un elemento fundamental de la infraestructura económica de cualquier país y tiene por objeto crear un entorno para las transacciones comerciales internacionales que sea coherente, transparente, previsible y aceptado en todo el mundo. En una era caracterizada por la fabricación y distribución "justo a tiempo", un entorno que facilite de esa manera las importaciones y las exportaciones no solamente beneficia al comercio de un país, sino que se convierte cada vez más en un factor importante en las decisiones de inversión del sector privado.

B. Facilitación del comercio y sistemas de gestión

31. En iniciativas recientes a nivel regional, como las adoptadas en el marco de la CEAP y del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), y a nivel multilateral, a saber en la OMC, la facilitación del comercio ha pasado a ocupar un lugar central en las cuestiones de desarrollo del comercio. Si bien no es una nueva cuestión para los pioneros, como la Unión Europea o las naciones asiáticas más avanzadas, esta visibilidad "renovada" es una confirmación natural de la virtud que representa y del apoyo largamente esperado a sus esfuerzos en esta esfera de quienes anteriormente tenían una actitud reticente o más pasiva. La comprensión de los motivos a que ello obedece tal vez permita un mejor conocimiento de cómo debería enfocarse actualmente la facilitación del comercio como labor sistémica.

32. Tres factores principales han dado renovada urgencia a la cuestión de la facilitación del comercio. Dos de ellos han sido generalizados: la reducción de las barreras arancelarias existentes y la adopción de normas uniformes y vinculantes de comercio internacional. Sus consecuencias son bien conocidas: el primer factor ha puesto más en relieve las barreras no arancelarias y ha estimulado el análisis y las propuestas de medidas correctivas; y el segundo, al tratar de dar un tratamiento amplio a todas las facetas del comercio, ha introducido en las negociaciones multilaterales los procedimientos comerciales normalizados.

33. El tercer factor, que probablemente es el que ha tenido efectos más sustanciales, y sin embargo menos reconocidos, nace de las importantes mejoras de eficiencia introducidas por los sectores de la comunidad comercial en sus sistemas de gestión. La velocidad, la calidad, la exactitud y la delegación de la facultad de adoptar decisiones a niveles directivos inferiores son hoy día características comunes del comercio internacional y las industrias del transporte. Las contrapartes en los sectores financieros o bancarios públicos y tradicionales han sido más lentas en adaptarse y ahora deben hacer frente a las exigencias de las partes afectadas.

C. Administración de aduanas

34. Una administración aduanera eficaz es fundamental para la buena gestión de los asuntos públicos de un país. Los departamentos de aduanas tienen un alto grado de responsabilidad en la aplicación de las políticas del Estado en materia de comercio internacional, comprendido el despacho en aduanas de las mercancías importadas o exportadas; el cobro de aranceles y otras tasas; la prevención del contrabando de armas, drogas y personas; y el suministro de datos estadísticos sobre comercio para las actividades de análisis y planificación del gobierno. La Cámara de Comercio Internacional (CCI) ha hecho algunas sugerencias en relación

con las principales funciones automatizadas de una administración aduanera moderna, eficiente y eficaz¹⁴.

35. Por toda una serie de razones, muchas administraciones aduaneras no pueden hacer frente a sus responsabilidades y a menudo descuidan o cumplen deficientemente numerosas funciones. Aunque se han hecho considerables progresos, el funcionamiento eficiente y eficaz no es uniforme en todas las administraciones ni en todas las regiones del mundo. Para resolver este problema, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) proporciona una amplia asistencia técnica a sus miembros y ha creado un programa de reforma y modernización de las aduanas, que tiene por objeto ayudar a las administraciones aduaneras a adquirir una mayor autonomía mediante un mejor aprovechamiento de los recursos, el reforzamiento de la capacidad de gestión y la concepción de procesos y procedimientos aduaneros apropiados y eficaces¹⁵.

36. La aplicación de un programa de reforma y modernización de las aduanas se suele completar con sistemas automatizados, como el Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) de la UNCTAD. Desde 1985 se ha instalado el SIDUNEA en más de 80 economías en desarrollo y en transición del mundo. El objeto del programa es simplificar y reducir los formularios y los procedimientos aduaneros y se funda en las recomendaciones y reglas de la OMC y la CEPE (incluidas las relacionadas con el Formulario Clave de las Naciones Unidas), ciertos códigos y otras normas, que además incorpora. El programa informático se puede adaptar a la metodología de valoración aduanera de cada país y traducir a su propio idioma oficial. La versión más reciente de SIDUNEA comprende un módulo para la gestión de los procedimientos de tránsito. La introducción de dichos sistemas permite reasignar a los funcionarios a la evaluación de los riesgos y a las actividades relacionadas con la seguridad¹⁶. En marzo de 2002, la UNCTAD presentó la versión más reciente del SIDUNEA, AsycudaWorld, un sistema basado en Internet que permite a las administraciones aduaneras y la comunidad comercial participar directamente en el comercio electrónico. AsycudaWorld, que se basa en SIDUNEA++, mantiene la inversión hecha por las administraciones aduaneras en sistemas computadorizados y, al mismo tiempo, permite a los países desarrollar sus capacidades electrónicas a su propio ritmo.

D. Facilitación del comercio y seguridad

37. Los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 demuestran el carácter fundamental, aunque frágil, del sistema de transporte internacional. Para que prospere la economía mundial, este sistema debe seguir prestando servicios seguros, eficientes y fiables a los viajeros y comerciantes de todas partes del mundo. En la última Cumbre de los G8 (Kananaskis (Canadá), junio de 2002), los Jefes de Estado se pusieron de acuerdo en una serie de acciones que se llevarían a cabo en colaboración para promover una mayor seguridad del transporte terrestre, marítimo y aéreo, y facilitar al mismo tiempo el desplazamiento económico y eficiente de personas, carga y vehículos con fines económicos y sociales legítimos.

¹⁴ ICC International Customs Guidelines (documento N° 103/190) de 10 de julio de 1997.

¹⁵ Para obtener detalles, véase www.wcoomd.org/ie/En/Past_Events/trade99/crme.html.

¹⁶ Pueden consultarse los detalles del programa en www.asycuda.org.

38. Esta preocupación por la seguridad puede tener repercusiones inmediatas y a largo plazo en varios aspectos prácticos de las transacciones comerciales internacionales. La puesta en marcha de la Asociación Aduanera y Comercial contra el Terrorismo y de la Iniciativa por la Seguridad de los Contenedores, ambas creadas por el Servicio de Aduanas de los Estados Unidos, se examina actualmente en foros bilaterales o en el marco de organizaciones internacionales, como la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Marítima Internacional y la OMA.

39. Las iniciativas recientes en materia de seguridad y la labor del Servicio de Aduanas de los Estados Unidos para introducir nuevos reglamentos para las importaciones en los Estados Unidos tendrán importantes repercusiones para los países en desarrollo, en particular para el comercio de mercancías transportadas en contenedores. El 1º de febrero de 2003 entrará en vigor la regla del Servicio de Aduanas relativa a la presentación de una declaración sobre la carga transportada por buques a la aduana antes de su embarque en los puertos extranjeros para reexpedición a los Estados Unidos¹⁷. Esta nueva regla establece que todos los transportistas deben presentar una declaración sobre la carga de cada contenedor destinado a los Estados Unidos 24 horas antes de su embarque. La índole de la carga debe describirse detalladamente y la no presentación a tiempo de la información puede ocasionar la imposición de sanciones monetarias o demoras en la expedición del permiso para descargar. Los contenedores identificados como de alto riesgo deberán ser inspeccionados antes de su embarque.

40. Este requisito aumenta el riesgo de que se produzcan demoras en el embarque de la carga y podría ocasionar congestión en los puertos de carga. El requisito de la notificación previa ha causado gran resistencia en la comunidad comercial tanto dentro de los Estados Unidos como en los demás países y podría dificultar el comercio de las PYMES en los países en desarrollo.

41. Estas iniciativas en materia de seguridad bien pueden ofrecer la oportunidad de establecer un nuevo tipo de instrumento de gestión de los riesgos basado en el concepto de "información para la facilitación del comercio". Esta noción es similar a la aplicada por numerosas administraciones aduaneras, pero su alcance es mayor. Su objeto es reunir suficiente información sobre las comunidades comerciales para separar a los negociantes y transportistas "buenos" de los "malos" y facilitar el comercio legítimo. Ello permitiría a las autoridades aduaneras y de seguridad asignar más recursos a la represión del tráfico ilícito.

42. Cabe preguntarse si las actuales medidas de seguridad añadirán no sólo gastos sino también valor al entorno del comercio institucional y efectivo de los países en desarrollo. La respuesta depende en gran parte de si se ofrece a éstos la asistencia necesaria en forma de recursos técnicos y financieros y la capacidad duradera de establecer una infraestructura autónoma y sostenible de gestión del comercio.

¹⁷ *Federal Register*, vol. 67, N° 211, 31 de octubre de 2002, Rules and Regulations.

TRANSPORTE EFICIENTE Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO: ENTORNO JURÍDICO

A. Necesidad de certeza y previsibilidad

43. El funcionamiento eficiente del comercio y el transporte internacionales depende en gran medida de la existencia de un marco jurídico que responda adecuadamente a los retos planteados por los adelantos tecnológicos y comerciales y que logre crear certeza y previsibilidad.

Un marco jurídico fragmentado y complejo crea incertidumbre, con lo que a su vez aumentan los costos de las transacciones al dar lugar a investigaciones jurídicas y en materia de prueba, pleitos onerosos y una mayor necesidad de seguros. Por ello, los instrumentos jurídicos internacionales relativos al comercio y al transporte internacional tienen por principal objetivo crear un entorno jurídico coherente, transparente y previsible para facilitar el comercio. Esos instrumentos proporcionan a los gobiernos y a la comunidad comercial los mecanismos y las normas necesarias para mejorar el comercio internacional mediante la armonización de las leyes y los reglamentos aplicables, así como la simplificación de los trámites y procedimientos.

44. Sin embargo, para lograr este objetivo, es necesario actualizar las leyes y los reglamentos pertinentes en función de los adelantos tecnológicos y comerciales. En los últimos años, el transporte de mercancías ha sufrido importantes cambios como resultado del desarrollo de nuevos medios de transporte y comunicación. El crecimiento exponencial del transporte por contenedor desde su aparición en los años sesenta, junto con las innovaciones tecnológicas que han mejorado los sistemas para transferir la carga entre los distintos modos de transporte, ha repercutido considerablemente en las modalidades y las prácticas del transporte moderno.

El transporte multimodal o de puerta a puerta es cada vez más importante. Los expedidores y consignatarios a veces prefieren tratar con una parte (empresa de transporte multimodal) que organiza el transporte de la mercancía de puerta a puerta y asume la responsabilidad contractual durante todo el trayecto, independientemente de si se trata de la misma parte que efectivamente se ocupa de las distintas etapas del transporte.

45. Además, la tecnología de la información desempeña un papel importante en el funcionamiento y la eficiencia del comercio internacional y los servicios de transporte. Los medios electrónicos de comunicación se utilizan para intercambiar información, celebrar contratos, localizar mercancías en tránsito y cumplir las funciones de los documentos de transporte tradicionales en la esfera del comercio internacional.

46. Para aprovechar al máximo estos adelantos es necesario contar con un marco jurídico uniforme de apoyo.

B. Transporte multimodal

47. Pese a los diversos intentos que se han efectuado para establecer un régimen internacional uniforme que rija la responsabilidad en el caso del transporte multimodal, no se ha establecido hasta la fecha un régimen de esta clase. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1980 no obtuvo un número suficiente de ratificaciones para entrar en vigor. Las reglas de la UNCTAD y la CCI relativas a los documentos de transporte multimodal, que entraron en vigor en enero de 1992, son una serie de cláusulas tipo concebidas para la incorporación en los contratos comerciales. A causa sin

embargo de su naturaleza contractual, las Reglas están sujetas a cualquier texto legislativo aplicable que tenga fuerza vinculante y, como consecuencia, no pueden constituir una reglamentación internacional uniforme.

48. De ahí que el marco jurídico actual se componga de una combinación de instrumentos internacionales concebidos para reglamentar el transporte unimodal (marítimo, ferroviario, aéreo y por carretera), diversas leyes y reglamentos regionales, subregionales y nacionales y contratos tipo¹⁸. La falta de un régimen uniforme mundial ha obligado a los países en desarrollo a buscar soluciones a nivel regional o subregional, como las leyes y los reglamentos preparados por la Comunidad Andina, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN). La proliferación de leyes y reglamentos regionales, subregionales y nacionales en los últimos años ha creado una tendencia hacia una mayor "desunificación" a nivel internacional. Un estudio realizado por la secretaría de la UNCTAD reveló que, si bien las leyes y los reglamentos adoptados a nivel regional, subregional y nacional se basan en cierta medida en el Convenio sobre el Transporte Multimodal y las Reglas de la UNCTAD y la CCI, existen importantes diferencias sobre cuestiones clave, como la responsabilidad, la limitación de responsabilidad y la prescripción. La actual situación se expone en detalle en el informe de la secretaría de la UNCTAD relativo a la aplicación de las reglas sobre el transporte multimodal (UNCTAD/SDTE/TLB/2 y Add.1).

49. En cumplimiento de las recomendaciones de un grupo de expertos convocado por la secretaría de la UNCTAD en noviembre de 2001, la secretaría realiza actualmente un estudio de viabilidad para determinar si sería deseable, aceptable y práctico contar con un instrumento internacional que regule la responsabilidad derivada del transporte multimodal. Se prevé que los resultados del estudio se darán a conocer a comienzos de 2003 y que contribuirán a las deliberaciones de un grupo de trabajo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), que en fecha reciente comenzó a examinar un proyecto de instrumento sobre el derecho de transporte¹⁹. El proyecto de instrumento, que fue preparado por el Comité Marítimo Internacional (CMI), se refiere principalmente al transporte marítimo, pero se propone que también se aplique a todos los contratos multimodales que incluyan un tramo por mar. La cuestión de si esta solución mejoraría el actual marco reglamentario que rige el transporte multimodal sigue siendo tema de debate.

50. El proyecto de instrumento que tuvo ante sí el Grupo de Trabajo de la CNUDMI tiene importantes repercusiones para las perspectivas de desarrollo de los países en desarrollo, en

¹⁸ Como el FBL 1992 de la Federación Internacional de Asociaciones de Transportistas y MULTIDOC 1995 del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO).

¹⁹ Documento A/CN.9/WG.III/WP.21 de la CNUDMI, disponible en el sitio web www.uncitral.org. A raíz de una petición de la CNUDMI, las secretarías de la UNCTAD y la CEPE han proporcionado comentarios sobre el proyecto de instrumento (documento A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1 de la CNUDMI), disponible en el sitio web www.uncitral.org. Los comentarios de la UNCTAD, en cuyo texto se incluye el proyecto de instrumento para facilitar las consultas, también figuran en el sitio web www.unctad.org (UNCTAD/SDTE/TLB/4).

particular los menos adelantados, y afectaría considerablemente la capacidad de esos países para seguir participando en el comercio internacional. El proyecto adopta un nuevo enfoque en relación con la distribución de los riesgos entre los portadores y los propietarios de la carga, que favorece considerablemente a los transportistas. Además, su aplicación al transporte multimodal afectaría seriamente la capacidad de los países en desarrollo, en particular los países sin litoral, para aprovechar las posibles ventajas que ofrece la contenedorización y el transporte multimodal. Es importante que se preste a los países en desarrollo la asistencia necesaria en las negociaciones, de manera que se tengan en cuenta sus intereses en la preparación del proyecto de instrumento. La participación de la UNCTAD en estas deliberaciones debe considerarse en este contexto.

C. Documentación sobre comercio y transporte: alternativas electrónicas

51. La Ley modelo sobre comercio electrónico (1996) y la Ley modelo sobre las firmas electrónicas (2001) de la CNUDMI han ofrecido a los gobiernos normas y principios internacionalmente aceptados para eliminar las barreras jurídicas al uso de medios electrónicos de comunicación en el comercio internacional a nivel nacional. Sin embargo, siguen existiendo incertidumbres debido a que las convenciones internacionales anteriores que rigen el transporte se aplican a los documentos impresos y que la sustitución de los documentos de transporte negociables tradicionales por alternativas electrónicas todavía presenta dificultades importantes para la industria del transporte.

52. El tiempo y los gastos necesarios para tramitar numerosos documentos, los períodos de espera de la llegada del conocimiento de embarque en el puerto de descarga, y los costos y responsabilidades resultantes de la entrega de mercancías sin presentación del conocimiento de embarque original o de la entrega contra la presentación de "cartas de garantía" son algunos de los problemas que pueden evitarse utilizando un sistema electrónico. Esto es especialmente importante para los países en desarrollo que desean introducir sus materias primas y productos básicos en el mercado mundial siguiendo un sistema "justo a tiempo". Se observa, sin embargo, que en las relaciones comerciales en las que el conocimiento de embarque negociable es un instrumento fundamental del proceso de transporte suelen intervenir sobre todo países en desarrollo. El comercio de productos como el arroz, el azúcar y el café se realiza por lo general por vía marítima, al igual que el del petróleo y sus productos derivados. Por consiguiente, es esencial que los países en desarrollo participen en el fomento del comercio electrónico, en particular en el sector marítimo²⁰. Puede afirmarse en general que los países en desarrollo pueden beneficiarse enormemente de la utilización de un sistema electrónico. Actualmente los costos relacionados con la producción de documentos tradicionales impresos son desproporcionadamente altos para esos países, en particular en los casos en que no se exigen esos documentos a los fines de la transacción.

53. El proyecto de instrumento sobre el derecho del transporte, que actualmente examina la CNUMDI, permite la utilización tanto de "documentos electrónicos" como de "documentos de transporte impresos" y considera que ambos tienen el mismo valor jurídico. Si se aprueba el proyecto de instrumento, y cuando ello suceda, se habrá dado un paso importante en la

²⁰ Véase el documento TD/B/COM.3/EM.12/2, parte II.

eliminación de las barreras jurídicas al uso de documentos de transporte electrónico, y la facilitación del comercio y el transporte internacional.

54. No obstante, la labor de la CNUMDI está en una etapa preliminar, y pasarán muchos años antes de que entre en vigor un instrumento internacional. Entretanto, de conformidad con las recomendaciones formuladas por la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo en su sexto período de sesiones, la secretaría ha iniciado un estudio para determinar el grado de uso de los documentos de transportes negociables en el comercio internacional y las posibilidades de su sustitución por alternativas electrónicas. En este contexto, el cuestionario enviado por la secretaría a distintos sectores de la industria, entre otros, operadores, comerciantes, bancos e intermediarios, ha generado una respuesta e interés considerables. El resultado del estudio se dará a conocer a los Estados miembros y a la Comisión en su próximo período de sesiones.

55. Indudablemente, estas cuestiones revisten una importancia capital, y todos los que participan o se interesan en la facilitación del comercio internacional mundial, tanto en el sector público como en el privado, deben prestarles la debida atención y examinarlas cuidadosamente.

EL CAMINO A SEGUIR

56. Como se ha examinado en este documento, los servicios de transporte y logística multimodales son esenciales para aumentar la eficiencia del transporte, facilitar el comercio y reducir los costos de las transacciones. La logística se ha convertido en un importante servicio que añade valor a la producción y comercialización mundiales de mercancías procedentes de países en desarrollo y países desarrollados. También ha modificado el enfoque aplicado a la producción, el comercio y el transporte, lo que ha afectado tanto a los expedidores como a los proveedores de servicios de transporte.

57. El crecimiento de la contenedorización y el uso de contenedores para el transporte puerta a puerta han facilitado el transporte directo de mercancías utilizando distintos modos de transporte. Como se indica anteriormente, con la globalización y el comercio de mercancías manufacturadas, se prevé que la contenedorización aumentará al doble en el próximo decenio, por lo que aumentará la demanda de servicios de logística y de transporte multimodal.

58. Otro proceso revolucionario que ha caracterizado la contenedorización y el transporte multimodal puede observarse en el uso de la tecnología y los sistemas de información y comunicación. Los sistemas modernos de gestión y operaciones basados en la tecnología de la información y comunicación permiten un control eficiente de los gastos, un uso óptimo del equipo y una nueva calidad en las relaciones con los clientes. La utilización de dicha tecnología acelera el intercambio de información, facilita información anticipada para la planificación, reduce las demoras relacionadas con la información, ofrece a los usuarios una mayor gama de opciones y mejora la calidad del servicio. El uso de esta tecnología es necesaria para introducir sistemas de gestión de la cadena de suministros.

59. Los países en desarrollo deben aumentar su capacidad para proporcionar servicios de logística y de transporte multimodales. La prestación de esos servicios requiere mejoras en la infraestructura física, institucional y jurídica y ofrece un mercado potencial a las empresas

relacionadas con el comercio y las empresas de transporte de los países en desarrollo. Las estrategias podrían consistir en unas políticas de apoyo para fortalecer a las empresas locales y aumentar su competitividad, en la eliminación de los obstáculos de los proveedores de servicios nacionales y en medidas para elaborar marcos institucionales apropiados que permitan la creación de asociaciones entre empresas explotadoras nacionales y regionales y los principales proveedores internacionales de servicios de logística. La cooperación bilateral y regional podría considerarse un primer paso en esa dirección.

60. Entre los servicios que han de prestar las empresas de logística de los países en desarrollo están el transporte de bienes, las operaciones de carga y descarga, el almacenamiento y depósito, despacho de aduana, los servicios de las agencias de transporte, los servicios de las estaciones y los depósitos de contenedores, la gestión de inventarios, la tramitación de pedidos y la planificación y el control de la producción.

61. La facilitación del comercio es un factor fundamental para el desarrollo, en particular de los países en desarrollo. El actual marco posterior a Doha ofrece una oportunidad a los miembros de la OMC para tratar de encontrar conjuntamente las condiciones más apropiadas para aplicar las medidas que tengan por objeto "agilizar aún más el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de mercancías, incluidas las mercancías en tránsito"²¹.

62. Deberían determinarse distintas medidas multilaterales de cooperación para la evaluación de las posibles consecuencias de las normas mundiales para la facilitación del comercio como parte del sistema comercial de la OMC y las modalidades de aplicación de estas medidas vinculantes de facilitación del comercio en los países en desarrollo a nivel nacional y regional. Debería estudiarse la posibilidad de crear planes de cooperación entre la UNCTAD y la OMC para poner en marcha actividades de asistencia técnica que sean coherentes, amplias y complementarias.

63. Se necesita asistencia a fin de proporcionar a los países en desarrollo la capacidad sostenible para planificar y aplicar iniciativas nacionales y regionales de facilitación del comercio y el transporte como parte de sus estrategias para prestar servicios de logística.

64. Estas cuestiones exigen un análisis profundo de todas las partes interesadas, incluidos los usuarios propietarios de la carga, transportistas, comisionistas de transporte, empresas de logística, aduanas, encargados de adoptar políticas y gestores del transporte y el comercio. Se prevé convocar una reunión de expertos para analizar las repercusiones de las últimas novedades ocurridas en la esfera de la logística y el transporte multimodales en los países en desarrollo y las condiciones en que éstos pueden participar en la prestación de dichos servicios.

²¹ Párrafo 27 de la Declaración Ministerial de Doha (www.wto.org).