

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Distr.
GENERAL

TD/B/C.4/291
14 de noviembre de 1985

ESPAÑOL
Original: INGLES

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Comisión del Transporte Marítimo

DESARROLLO Y MEJORAMIENTO DE PUERTOS

Financiación de puertos

Nota de la secretaría de la UNCTAD

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION	1	1
I. ANTECEDENTES	2 - 7	1
II. RESPUESTAS DE LOS GOBIERNOS Y LAS AUTORIDADES PORTUARIAS .	8 - 13	4
III. INFORMACION PROPORCIONADA POR INSTITUCIONES FINANCIERAS INTERNACIONALES	14 - 27	10
IV. OTRAS FUENTES DE FINANCIACION EXTERIOR	28 - 39	13
V. RESUMEN Y RECOMENDACIONES	40 - 41	16

Anexos

- I. Cuestionario sobre financiación de puertos enviado a todos los Estados miembros de la UNCTAD
- II. Sección sobre la financiación de terminales del cuestionario sobre terminales de contenedores enviado a las principales terminales de los países en desarrollo
- III. Cuestionario enviado a los bancos internacionales de desarrollo
- IV. Instituciones financieras bilaterales
- V. Instituciones financieras multilaterales

INDICE (continuación)

	<u>Lista de cuadros</u>	<u>Página</u>
1.	Aumento estimado de la carga general internacional de 1970 al año 2000	3
2.	Inversiones regionales proyectadas en nuevas instalaciones portuarias para absorber el aumento del tráfico marítimo entre 1970 y el año 2000, según el tipo de puerto	3
3.	Fondos asignados al desarrollo portuario, 1978-1982	6
4.	Fondos que se asignarán al desarrollo portuario en el período 1983-1987	7
5.	Préstamos de fuentes extranjeras a países en desarrollo en el período 1978-1982	8
6.	Condiciones de las instituciones financieras internacionales	11

Lista de figuras

1.	Distribución de los tipos de interés, el plazo de reembolso y el período de gracia de los préstamos extranjeros comunicados por los gobiernos, 1978-1982	9
----	--	---

Siglas y abreviaturas

AID	Organismo para el Desarrollo Internacional de los Estados Unidos
AIF	Asociación Internacional de Fomento
BAfB	Banco Africano de Desarrollo
BAfD	Banco Asiático de Desarrollo
BADEA	Banco Arabe para el Desarrollo Económico de Africa
BAOD	Banco Africano Occidental de Desarrollo
BDC	Banco de Desarrollo del Caribe
BEI	Banco Europeo de Inversiones
BICE	Banco Internacional de Cooperación Económica
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BISD	Banco Islámico de Desarrollo
BIRF	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
CCCE	Caisse Centrale de Cooperation Economique
CDC	Corporación de Desarrollo del Commonwealth
DANIDA	Organismo Danés de Desarrollo Internacional
FAfD	Fondo Africano de Desarrollo
FASD	Fondo Asiático de Desarrollo
FADDEA	Fondo de Abu Dhabi para el Desarrollo Económico Arabe
FADES	Fondo Arabe para el Desarrollo Económico y Social
FASD	Fondo Arabe Saudita para el Desarrollo
FED	Fondo Europeo de Desarrollo
FKDEA	Fondo Kuwaití para el Desarrollo Económico Arabe
FODI	Fondo de la OPEP para el Desarrollo Internacional
KFW	Kreditanstalt für Wiederaufbau (Alemania, República Federal de)
LIBOR	Tipo de interés del mercado interbancario de Londres
OECE	Fondo del Japón para la Cooperación Económica Internacional

INTRODUCCION

1. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en su resolución 144 (VI), pidió al Secretario General de la UNCTAD que preparase un estudio sobre la financiación de puertos para los países en desarrollo. En esa resolución se pidió a la secretaría que determinase la disponibilidad de recursos financieros, las modalidades de las inversiones extranjeras y la disponibilidad y condiciones de la financiación internacional. Los párrafos pertinentes son los siguientes:

"1. Pide al Secretario General de la UNCTAD que examine y actualice el informe de la secretaría de la UNCTAD titulado "Financiación de buques y puertos para los países en desarrollo" (TD/B/C.4/190) con el fin de determinar los recursos financieros y los servicios organizacionales de que podrán disponer los países en desarrollo en sus esfuerzos por aumentar su participación en el transporte marítimo mundial del comercio internacional,...

...

9. Pide al Secretario General de la UNCTAD... que examine... las modalidades de las inversiones extranjeras en puertos,...

10. Pide al Secretario General de la UNCTAD:

a) Que realice un estudio a fondo del desarrollo de terminales de carga a granel, de sus características físicas, gestión y operación y de la disponibilidad y condiciones de la financiación internacional, y que invite a los países donantes y a las instituciones financieras a que envíen información pertinente a la secretaría de la UNCTAD, cuando ésta se la pida, para la publicación cada dos años de adiciones a la guía SHIPASSIST (UNCTAD/SHIP/196 y Add.1), información cuyo ámbito se ampliará para incluir la disponibilidad y condiciones de la financiación internacional para el desarrollo portuario."

I. ANTECEDENTES

2. En la actualidad los proyectos de desarrollo portuario tienden a medirse en decenas y hasta cientos de millones de dólares. En general, la movilización de los fondos necesarios requerirá la colaboración del gobierno central, las municipalidades locales y, cuando corresponda, las organizaciones financieras internacionales. Por lo común, hay que dedicar a ese proceso unos 12 meses 1/.

3. Estudios recientes permiten calcular aproximadamente los fondos necesarios para el desarrollo de puertos en los países en desarrollo. En el cuadro 1 se indica el aumento probable del tráfico marítimo entre 1970 y el año 2000.

1/ Desarrollo portuario. Manual de planificación para los países en desarrollo (publicación de las Naciones Unidas, Nº de venta: S.84.II.D.1), gráfico 8.

En relación con la carga general, el aumento más importante será el de la carga contenedorizable. En el cuadro 2 se hace una estimación de la cuantía de las inversiones regionales requeridas entre el momento presente y el final del siglo. En el período 1970-2000 esas inversiones se elevarán a un total de unos 87.000 millones de dólares de los EE.UU. en todo el mundo y de 26.624 millones en los países en desarrollo 2/.

4. En un estudio preparado por el National Westminster Bank (Reino Unido) se han identificado más de 100 proyectos de desarrollo portuario que están en curso o en estudio. Los proyectos cuyo costo se ha calculado requerirán más de 13.200 millones de dólares de los EE.UU., de los cuales 11.660 millones corresponden a proyectos en los países en desarrollo 3/. Habida cuenta de que un proyecto de desarrollo típico requiere un mínimo de cuatro años, ese estudio da una idea aproximada de las actividades que se emprenderán hasta 1990.

5. Las inversiones en instalaciones portuarias son impuestas por la necesidad de rehabilitar instalaciones ya existentes, por el aumento del volumen del tráfico y por los cambios técnicos. La secretaría de la UNCTAD ha calculado que las cifras reales respecto del tráfico marítimo de los países en desarrollo son un 13% inferiores a las de la proyección de Leontief para 1980. Aunque las cifras relativas a los países en desarrollo correspondientes a 1980, 1981 y 1982 muestran una reducción del tráfico marítimo, el proceso de cambio técnico que lleva a la contenedorización continúa. Por consiguiente, se necesitarán fondos considerables y a menudo éstos deberán proceder de fuentes extranjeras.

6. En otro estudio 4/ en que se analiza el mercado del transporte marítimo hasta 1995 se hizo una proyección del total de las cargas marítimas. En ese estudio se señaló que el aumento del tráfico entre 1970 y 1980 fue del 42% y se estimó que entre 1970 y 1990 sería de un 60% y entre 1970 y 1995 de un 84%. Estas cifras son muy inferiores a la estimación de Leontief de un aumento del 307% entre 1970 y el año 2000. Una de las principales razones es la gran diferencia en las proyecciones de las cargas líquidas a granel, que ascenderían a 9.285 millones de toneladas métricas según Leontief y a 3.185 según el JAMRI. El estudio del JAMRI se completó en 1983 y el de Leontief en 1978 (pero se basó en cifras correspondientes a 1970), de manera que el primero de estos estudios dispuso de una información más actualizada. El estudio del JAMRI previó una tasa de crecimiento del 4,62% para las otras cargas secas (cargas generales) en el período 1983-1995. Suponiendo que esa tasa de crecimiento se mantenga hasta el año 2000, el volumen de esas cargas que habría que manipular sería más del doble del volumen manipulado en 1983.

2/ Profesor Wassily Leontief, "The future of world ports", en Proceedings of the Eleventh Conference of the International Association of Ports and Harbors, El Havre, mayo de 1979.

3/ "Airports, ports, harbours, railways", resumen de proyectos preparado por el National Westminster Bank Group (sin fecha, alrededor de 1983).

4/ Medium to Long-term Analysis of the Shipping Market (1984-1995), (Japan Maritime Research Institute (JAMRI), Tokio, octubre de 1984), Diagrama IV-6-1.

Cuadro 1

Aumento estimado de la carga general internacional
de 1970 al año 2000

(Importaciones y exportaciones, en millones
de toneladas métricas)

Región	Carga líquida a granel	Carga seca a granel		Carga general	
		Minerales	Otros productos	Carga contenedorizable	Otras cargas
Oriente Medio	3 008	176	37	318	60
América Latina	496	338	53	146	34
Asia	504	246	171	143	26
Africa	113	204	44	107	22

Fuente: Profesor Wassily Leontief, "The future of world ports" (op. cit.).

Cuadro 2

Inversiones regionales proyectadas en nuevas instalaciones
portuarias para absorber el aumento del tráfico marítimo
entre 1970 y el año 2000 según el tipo de puerto

(En millones de dólares de los EE.UU.)

Región	Carga líquida a granel	Carga seca a granel		Carga general	Total de las inversiones en puertos
		Minerales	Otros productos		
Oriente Medio	7 460	162	444	7 399	15 465
América Latina	238	565	636	2 330	3 769
Asia	242	411	2 052	2 128	4 833
Africa	39	341	528	1 649	2 557

Fuente: Véase la nota del cuadro 1.

7. Sobre la base de esos estudios, la secretaría de la UNCTAD estima que las inversiones necesarias en el sector portuario de los países en desarrollo entre 1985 y el año 2000 ascenderán a unos 10.000 millones de dólares de los EE.UU. Esta cifra es inferior a las mencionadas precedentemente y ha sido ajustada a la luz de la declinación actual del tráfico marítimo. No obstante, la secretaría estima que los países en desarrollo deberán hacer inversiones considerables para mantener las instalaciones existentes y transformarlas para que puedan manipular las cargas unitarizadas y a granel.

II. RESPUESTAS DE LOS GOBIERNOS Y LAS AUTORIDADES PORTUARIAS

8. Con el fin de reunir información para preparar el presente estudio, la secretaría de la UNCTAD envió una serie de cuestionarios. En el remitido a los Estados miembros de la UNCTAD (anexo I) se intenta cuantificar los fondos asignados al desarrollo portuario en los cinco años últimos y los fondos requeridos para el desarrollo portuario durante los cinco años próximos. También se solicita información sobre la proporción de los fondos procedentes de fuentes extranjeras y las condiciones de los préstamos extranjeros en los cinco años últimos.

9. Sobre la base de las respuestas recibidas, se presenta en los cuadros 3 y 4 un resumen de los recursos financieros disponibles para el período de 10 años que se estudia. Las respuestas no fueron exhaustivas y por consiguiente no se las podría utilizar para estimar la demanda de financiación, pero indican las fuentes de financiación para los proyectos de desarrollo portuarios. En el período quinquenal transcurrido entre 1978 y 1982 aproximadamente el 28% de los fondos provinieron de fuentes extranjeras, el 26% en la forma de préstamos y el 2% en la forma de donaciones. Las respuestas de tres países desarrollados de economía de mercado indicaron que menos del 1% de los fondos provinieron de fuentes extranjeras.

10. En el cuadro 4 se resumen las respuestas a la pregunta sobre los fondos que se asignarían durante el período quinquenal 1983-1987. En esta muestra limitada, se requerían para ese período quinquenal más de 3.000 millones de dólares de los EE.UU. En ese período las fuentes de financiación extranjeras jugarán un papel más importante, pues proporcionarán fondos por el 53% del valor de los proyectos de desarrollo mencionados. Esto indica una creciente dependencia de la financiación exterior para el desarrollo portuario, que acrecentará la deuda exterior de los países en desarrollo.

11. En el cuadro 5 se indica la gran variación de las condiciones de los préstamos extranjeros en el período 1978-1983, pues los tipos de interés variaron entre el 0,5 y el 12% ^{5/} y los plazos de reembolso variaron entre 5 y 40 años. Para evaluar el costo de los préstamos se calculó el total de los intereses sobre la base de un reembolso anual invariable después del período de gracia. No se descontaron los intereses y en la columna titulada "Costo de los préstamos"

^{5/} El valor máximo del 30% corresponde a un préstamo a Turquía expresado en dólares de los EE.UU. pero probablemente reembolsable en libras turcas, hecho que puede explicar el elevado tipo de interés.

se indica el valor total. Se calculó asimismo la relación entre los intereses y el valor del préstamo, que varía entre 0,02 y 2,28. En la figura 1 se presenta la distribución de los tipos de interés, los plazos de reembolso y los períodos de gracia.

12. También se recibieron respuestas de países de economía de mercado y de un país socialista. En esas respuestas se proporciona información sobre las instituciones financieras bilaterales que aportaron fondos o prestaron asistencia técnica para el desarrollo portuario. En el anexo IV figuran algunas de esas instituciones. Por ejemplo, el Gobierno de los Estados Unidos declaró que de 1976 a 1984 se otorgaron préstamos directos a países en desarrollo por un valor de 61 millones de dólares de los EE.UU., aproximadamente, para introducir mejoras en los puertos. En el período 1978-1983 también se dispuso para proyectos de ese tipo de ayuda financiera bilateral y fondos de cooperación técnica procedentes del Reino Unido. El valor total de los proyectos para este período que figuran en una lista no exhaustiva asciende a más de 32 millones de libras esterlinas.

13. En el cuestionario que se incluye en el anexo II, que fue remitido a las principales terminales de contenedores de los países en desarrollo, se pidió que se desglosaran las fuentes de financiación para el desarrollo de la terminal de contenedores. Veintinueve terminales respondieron al cuestionario sobre la financiación de las terminales. El costo indicativo de una terminal de contenedores es de unos 33 millones de dólares de los EE.UU. para un movimiento de unos 80.000 contenedores o 1 millón de toneladas de carga general. Dieciséis de esas terminales indicaron que la financiación de la infraestructura, la superestructura y el equipo procedía enteramente de fuentes nacionales. Otras cuatro terminales financiaron más del 50% de la terminal con fondos procedentes de fuentes nacionales, mientras que las nueve terminales restantes recibieron de fuentes extranjeras más del 50% de los fondos.

Cuadro 3
Fondos asignados al desarrollo portuario, 1978-1982
(En millones de dólares de los EE.UU.)

País	Instalaciones para cargas que no se cargan a granel					Instalaciones para cargas a granel					Total
	Préstamos			Donaciones		Préstamos			Donaciones		
	Reservas	Extranjeros	Nacionales	Extranjeras	Nacionales	Reservas	Extranjeros	Nacionales	Extranjeras	Nacionales	
Angola a/	0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00
Argentina	0,00	0,00	30,46	0,00	0,00	0,00	95,19	2,00	0,00	0,00	127,65
Bangladesh a/	0,00	0,00	0,00	0,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,76
Belice	0,00	10,50	0,00	0,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	11,08
Benin	2,04	44,80	1,40	12,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	60,54
Colombia	4,55	4,55	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,10
Dominica	0,00	3,67	0,06	1,42	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,15
Grecia	51,49	0,00	5,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	56,69
Côte d'Ivoire	16,22	8,58	0,00	0,00	4,93	2,88	0,00	0,00	0,00	2,19	34,79
Jordania	17,70	3,21	1,95	0,00	15,69	0,00	2,21	0,00	0,00	0,00	40,76
Kuwait	38,41	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	38,41
Maldivas	0,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18
Malta	29,40	8,20	0,00	7,37	0,00	11,60	3,23	0,00	2,91	0,00	62,71
Nigeria	0,00	66,02	0,00	0,00	934,80	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 000,81
Perú	0,00	42,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	42,33
Filipinas	63,17	82,43	5,47	2,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	153,85
San Vicente	0,00	0,00	0,00	0,09	0,00	0,00	0,33	0,00	0,00	0,00	0,42
El Salvador	0,00	0,00	7,43	0,00	0,00	0,00	0,00	4,44	0,00	0,00	11,86
Senegal	0,00	17,71	0,00	8,38	2,26	0,00	22,45	0,00	0,00	5,06	55,86
Seychelles	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15
Singapur	316,57	2,44	0,00	0,00	0,00	7,47	0,00	0,00	0,00	0,00	326,48
Somalia a/	0,00	9,60	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,60
Sri Lanka	15,56	37,44	0,00	1,86	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	54,85
Sudán	6,16	28,62	0,00	3,07	0,00	2,65	9,02	0,00	0,00	0,00	49,52
Tanzania, Rep. Unida de	30,10	11,60	0,00	3,30	0,00	2,10	0,20	0,00	0,00	0,00	47,30
Tailandia	0,00	15,03	0,00	0,31	14,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30,16
Togo	0,00	56,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	56,11
Trinidad y Tabago	0,50	0,00	23,75	0,00	26,13	0,00	0,00	0,00	0,00	22,48	72,85
Turquía	6,86	72,61	100,81	0,00	0,00	0,30	0,47	0,00	0,00	0,00	181,05
Total	598,90	525,45	176,52	43,22	998,61	27,16	133,09	6,44	2,91	29,73	2 542,04
Porcentaje	23,56	20,67	6,94	1,70	39,28	1,07	5,24	0,25	0,11	1,17	100,00

Fuente: Cuadro preparado por la secretaría de la UNCTAD sobre la base de las respuestas recibidas de los gobiernos.

a/ Datos basados en la información recibida del Gobierno de Dinamarca.

Cuadro 4
Fondos que se asignarán al desarrollo portuario
en el período 1983-1987
(En millones de dólares de los EE.UU.)

País	Instalaciones para cargas que no se cargan a granel					Instalaciones para cargas a granel					Total
	Préstamos			Donaciones		Préstamos			Donaciones		
	Reservas	Extranjeros	Nacionales	Extranjeras	Nacionales	Reservas	Extranjeros	Nacionales	Extranjeras	Nacionales	
Benin	0,00	3,45	0,00	3,69	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7,13
Colombia	34,00	34,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	68,00
Dominica	0,50	0,50	0,06	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,46
Côte d'Ivoire	3,59	4,79	0,96	0,00	0,00	17,87	7,19	0,00	0,00	32,57	66,97
Kuwait	137,93	0,00	0,00	0,00	0,00	51,72	0,00	0,00	0,00	0,00	189,66
Maldivas	0,07	0,95	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,02
Malta	9,11	13,82	0,00	2,71	0,00	60,18	8,89	0,00	0,00	0,00	94,71
Nigeria	0,00	404,00	0,00	0,00	105,33	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	609,33
Perú	55,13	49,13	0,00	0,00	0,00	15,63	50,00	0,00	0,00	0,00	169,89
Filipinas	99,49	163,56	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	263,05
San Vicente	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,07	0,62	0,81	0,00	3,50
El Salvador	0,00	54,44	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	54,44
Senegal	0,00	19,17	0,00	0,00	4,07	0,00	0,98	0,00	0,00	0,62	24,85
Seychelles	0,00	5,24	4,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,60
Singapur	415,70	0,00	0,00	0,00	0,00	4,75	0,00	0,00	0,00	0,00	420,45
Sri Lanka	0,00	42,51	0,00	6,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	48,53
Sudán	46,87	330,60	0,00	0,00	0,00	65,37	19,78	0,00	0,00	0,00	462,62
Tanzania, Rep. Unida de	75,10	14,42	0,00	50,01	0,00	15,00	0,00	0,00	14,25	0,00	168,78
Tailandia	0,00	100,82	16,10	0,00	36,97	0,00	36,87	16,10	0,00	0,00	206,86
Trinidad y Tabago	4,17	10,00	0,00	0,00	19,85	0,00	0,00	0,00	0,00	26,78	60,79
Turquía	41,05	131,11	20,00	0,00	0,00	12,11	5,70	0,00	0,00	0,00	209,97
Total	922,70	1 382,50	41,48	62,83	166,22	242,63	231,48	16,72	15,06	59,98	3 141,60
Porcentaje	29,37	44,01	1,32	2,00	5,29	7,72	7,37	0,53	0,48	1,91	100,00

Fuente: Cuadro preparado por la secretaría de la UNCTAD sobre la base de las respuestas recibidas de los gobiernos.

Cuadro 5
Préstamos de fuentes extranjeras a países en desarrollo
en el período 1978-1982
(En millones)

País	Moneda	Valor	Interés	Plazo de reembolso	Período de gracia	Costo del préstamo	Relación costo/valor	Fuente
Argentina	\$US	4,00	7,45	10,0	2,0	2,41	0,60	(M)
	\$US	30,46	7,50	6,5	0,0	9,13	0,30	(B)
	\$US	72,14	LIBOR/8,0	10,0	2,5	63,30	0,88	(M)
	DM	37,33	8,00	20,0	4,0	50,66	1,36	(M)
Belice	\$US	10,50						BDC(M)
Benin	\$US	11,00	0,75	40,0	10,0	2,60	0,24	AIF(M)
	\$US	3,00	0,75	40,0	10,0	0,71	0,24	FED(M)
	\$US	7,30	6,00	10,0	5,0	4,81	0,66	BADEA(M)
	U.C.	2,42	4,00	20,0	5,0	1,63	0,67	BAFD(M)
	\$US	4,50	0,50	5,0	3,0	0,14	0,03	FODI(M)
	FCFA	1 000,00						BAOD(M)
FCFA	90,00						CCCE(B)	
Colombia	\$US	4,55	8,00	11,5	4,5	4,22	0,93	(M)
Dominica	\$US	3,67	1,50	40,0	10,0	1,79	0,49	(M)
Jordania	\$US	5,42	5,00	20,0	0,0	3,28	0,60	(M)
Malta	Riyals	70,60	3,00	19,0	5,0	33,64	0,48	FASD(B)
	Dirhams	28,00	3,00	18,0	5,0	12,85	0,46	FADDEA(B)
	ECU	5,00	1,00	40,0	10,0	1,59	0,32	FED(M)
Nigeria	Naira	18,70	7,50	15,0	1,0	14,48	0,77	BIRF(M)
	Naira	16,95	7,50	15,0	1,0	13,12	0,77	(M)
Perú	Yen	1 743,00	4,25	25,0	7,0	1 639,05	0,94	OECE(B)
	Libras	1,02	7,75	8,5	2,5	0,61	0,60	Banco comercial(B)
	\$US	8,00	LIBOR+1,0	10,5	4,0	9,40	1,17	Banco comercial(B)
	Libras	4,19	7,75	10,5	2,5	2,90	0,69	Banco comercial(B)
	\$US	4,29	LIBOR+1,1	10,0	4,0	4,94	1,15	Banco comercial(B)
	\$US	1,15	7,75	8,5	2,5	0,69	0,60	Banco comercial(B)
	\$US	5,12	LIBOR+1,2	9,0	2,5	4,72	0,92	Banco comercial(B)
	Florines	5,00	4,75	7,0	1,0	1,23	0,25	(B)
	Libras	0,18	LIBOR+1,0	8,5	2,5	0,16	0,86	(B)
Filipinas	Pesos	618,21	5,26	15,0	7,0	518,58	0,84	(M)
Senegal	FCFA	6 429,00	9,00	15,0	4,0	7 849,06	1,22	(M)
	FCFA	2 639,50	7,00	14,0	2,0	1 955,42	0,74	(B)
	FCFA	2 819,50	6,50	19,0	5,0	3 087,24	1,09	(M)
	FCFA	5 591,50	5,00	15,0	4,0	3 607,27	0,65	(B)
Singapur	\$S	6,20	7,50	16,0	0,0	4,65	0,75	(M)
Somalia	\$US	4,10						DANIDA(B)
	\$US	5,50	0,75	40,0	10,0	1,30	0,24	AIF(M)
Sri Lanka	Yen	7 600,00	2,75	30,0	10,0	5 749,65	0,76	OECE(B)
San Vicente	\$EC	0,90	4,00	40,0	5,0	1,10	1,22	(B)
Sudán	\$US	37,64	8,00	17,0	3,0	41,54	1,10	(B)
Tanzania, Rep. Unida de	\$US	2,50	0,75	40,0	10,0	0,59	0,24	AIF(M)
	\$US	9,36	2,50	20,0	4,0	3,58	0,38	FKDEA(B)
Tailandia	\$US	15,03						BIRF(M)
	\$US	73,73						OECE(B)
	\$US	63,95	10,10	25,0	5,0	145,83	2,28	BAAD(M)
Togo	ECU	4,40	8,00	20,0	4,0	5,97	1,36	BEI(M)
	DM	50,00	6,00	33,0	9,0	92,95	1,86	KFW(B)
	Riyals	33,50	2,00	20,0	5,0	10,83	0,32	FASD(B)
	FCFA	1 133,00	11,80	5,0	2,0	698,14	0,62	Banco comercial(B)
	FCFA	1 622,35	7,25	7,0	2,0	738,52	0,46	Banco comercial(B)
Turquía	\$US	20,76	30,00	16,0	4,0	105,32	5,07	(M)
	\$US	52,32	8,12	12,0	2,5	42,13	0,81	(B)

Fuente: Cuadro preparado por la secretaría de la UNCTAD sobre la base de las respuestas recibidas de los gobiernos.

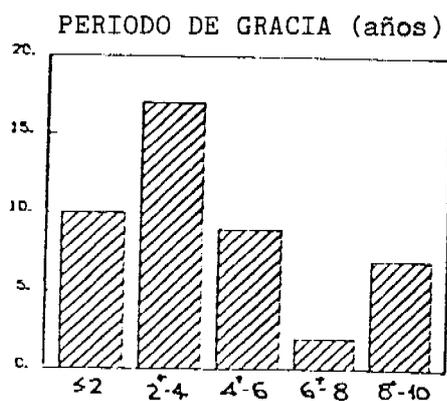
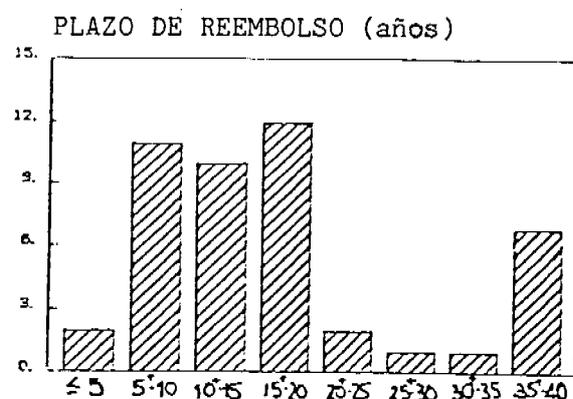
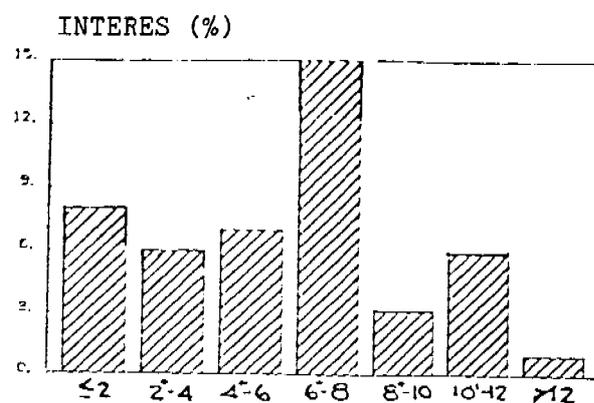
Nota: Para estimar el costo de los préstamos se postuló un tipo de interés LIBOR del 10%.

(B) = Bilateral

(M) = Multilateral

Figura 1

Distribución de los tipos de interés, el plazo de reembolso y el período de gracia de los préstamos extranjeros comunicados por los gobiernos, 1978-1982



Fuente: Gráfico preparado por la secretaría de la UNCTAD sobre la base de las respuestas recibidas de los gobiernos.

III. INFORMACION PROPORCIONADA POR INSTITUCIONES FINANCIERAS INTERNACIONALES

14. El cuestionario que se reproduce en el anexo III fue remitido a instituciones financieras internacionales para obtener información sobre las condiciones de la financiación internacional. En el anexo V se incluye una lista de las instituciones financieras multilaterales a las que se envió el cuestionario. Se recibieron respuestas de ocho de las trece instituciones mencionadas. La Corporación de Desarrollo del Commonwealth indicó que no financiaba proyectos de desarrollo portuario. En el cuadro 6 se resumen las respuestas recibidas de las siete instituciones restantes. Cinco instituciones proporcionaron información sobre el valor total de los préstamos pendientes y el valor total de los préstamos pendientes destinados al desarrollo portuario. La proporción de los préstamos destinados a instalaciones portuarias en el total de los préstamos varía entre el 0,21 y el 10,92% y probablemente refleja la demanda de este tipo de préstamo y no la política de la institución. En el período transcurrido entre 1980 y 1984 ó 1985, los tipos de interés de los préstamos, con excepción de los de la AIF, ha tendido a aumentar.

15. En ocasiones los organismos multilaterales financian proyectos de países que no pueden obtener fondos comerciales. Esto se aplica especialmente a los préstamos destinados a la infraestructura, por ejemplo al desarrollo portuario. En función de la cuantía de los préstamos el organismo más importante es el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, que es un organismo especializado de las Naciones Unidas. El BIRF fue creado en 1945 y es propiedad de los 139 Estados miembros. Para poder obtener un préstamo el prestatario debe ser un gobierno miembro. El BIRF otorga préstamos a largo plazo con tipos de interés que reflejan el costo de los fondos. El organismo hace una evaluación económica y financiera de la inversión. Según informaciones recibidas recientemente por la secretaría de la UNCTAD el BIRF y la AIF están evaluando actualmente unos 50 proyectos de desarrollo de terminales de contenedores.

16. La Asociación Internacional de Fomento fue establecida en 1960 y funciona de un modo similar al BIRF, pero otorga créditos en condiciones favorables que pesan menos en la balanza de pagos de los países prestatarios que tienen un bajo PNB por habitante. En general, se aplica a los préstamos una comisión por servicios del 0,75% y un período de gracia de 10 años, seguido por un plazo de reembolso de 40 años.

17. El Banco Europeo de Inversiones es propiedad de los gobiernos de los países miembros de la Comunidad Económica Europea. Desde 1979, en que la CEE firmó la segunda Convención de Lomé con 58 Estados de Africa, el Caribe y el Pacífico, el BEI y el Fondo Europeo de Desarrollo han financiado proyectos en esos Estados. Los tipos de interés están subvencionados y en general varían entre el 5 y el 8% anual. Por lo común los préstamos del BEI cubren un máximo del 50% de los costos del capital fijo y se los otorga con la condición de que se movilicen fondos procedentes de otras fuentes. El Fondo Europeo de Desarrollo se estableció en 1957 en el marco de la Comunidad Económica Europea. El objetivo del Fondo es otorgar donaciones y préstamos en condiciones especiales a todos los países que han firmado la Convención de Lomé.

Cuadro 6
Condiciones de las instituciones financieras internacionales
(Valor en millones)

Banco	Año	Número de préstamos	Valor	Tipo de interés	Plazo de reembolso	Período de gracia	Plazo total
Banco Asiático de Desarrollo (\$US) 479 130 (31.12.83) <u>a/</u> 4,16% <u>b/</u>	1980	3	89,50	5,80	26,0	5,1	31,1
	1981	1	71,40	10,10	25,0	5,0	30,0
	1982	1	5,40	11,00	10,0	2,0	12,0
	1983	0	-	-	-	-	-
	1984	2	131,80	10,25	20,0	4,0	24,0
	1985	1	11,00	-	-	-	-
Banco Africano de Desarrollo (U.C.) 17 186 (31.12.82) <u>a/</u> 3,07% <u>b/</u>	1980	1	10,00	7,00	15,0	5,0	20,0
	1981	1	10,00	7,00	16,0	4,0	20,0
	1982	2	27,00	8,85	12,0	4,3	16,3
	1983	1	14,74	9,50	16,0	4,0	20,0
	1984	1	6,00	9,50	11,0	4,0	15,0
	1985	-	-	-	-	-	-
Banco de Desarrollo del Caribe (\$US) 25 629 (31.12.82) <u>a/</u> 10,92% <u>b/</u>	1980	2	1,21	8,00	15,0	2,0	17,0
	1981	5	6,30	7,00	20,0	5,0	25,0
	1982	2	2,74	7,00	18,0	5,0	23,0
	1983	3	4,72	8,00	15,0	5,0	20,0
	1984	2	6,00	12,00	15,0	3,0	18,0
	1985	-	-	-	-	-	-
Banco Interamericano de Desarrollo (\$US) 18 322 (31.12.82) <u>a/</u> 0,21% <u>b/</u>	1984	1	20,00	9,50	15,0	3,5	18,5
Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (\$US) No hay datos	1980	4	209,50	8,03	16,5	4,0	20,5
	1981	1	47,00	9,25	20,0	4,0	24,0
	1982	2	156,40	11,60	17,5	4,0	21,5
	1983	1	22,50	10,47	20,0	4,0	24,0
	1984	1	326,30	10,40	17,5	4,0	21,5
	1985	-	-	-	-	-	-
Asociación Internacional de Fomento (\$US) No hay datos	1980	1	2,50	0,75	9,0	4,0	13,0
	1981	1	11,00	0,75	40,0	10,0	50,0
	1982	3	48,50	0,75	40,0	10,0	50,0
	1983	2	20,20	0,75	40,0	10,0	50,0
	1984	1	7,50	0,75	40,0	10,0	50,0
	1985	-	-	-	-	-	-
Fondo Kuwaití para el Desarrollo Económico Árabe (dinares) 16 372 (31.12.83) <u>a/</u> 1,36% <u>b/</u>	1980	1	1 400,00	2,00	19,6	2,6	22,2
	1981	1	3 500,00	2,00	21,6	4,6	26,2
	1982	1	3 000,00	1,00	39,3	9,3	48,6
	1983	0	-	-	-	-	-
	1984	1	2 400,00	4,00	19,2	4,2	23,4
	1985	-	-	-	-	-	-

Fuente: Cuadro preparado por la secretaría de la UNCTAD sobre la base de las respuestas recibidas de los organismos de crédito.
a/ Valor total de los préstamos destinados al desarrollo portuario pendientes en la fecha indicada.
b/ Préstamos destinados al desarrollo portuario como porcentaje del total de los préstamos pendientes.

18. El Banco Árabe para el Desarrollo Económico de África fue establecido en 1974 por 17 Estados árabes para estimular la cooperación económica, financiera y técnica entre los Estados islámicos y africanos y promover las inversiones privadas árabes. El Banco se ha concentrado en proyectos para mejorar la infraestructura y la agricultura.

19. El Banco Asiático de Desarrollo fue creado en 1966 para fomentar el crecimiento y la cooperación económicos en la región de Asia y el Pacífico y contribuir al desarrollo económico. Son miembros 31 países de la región. El Banco proporciona o facilita financiación otorgando préstamos directos o participando en ellos, ofrece asistencia técnica para la preparación y ejecución de proyectos, para estudios sectoriales, para la elaboración de políticas y para el desarrollo institucional.

20. A fines de 1984, el BASD había otorgado préstamos por un total de 623 millones de dólares de los EE.UU. para apoyar 35 proyectos portuarios. Esos proyectos pueden clasificarse en tres grandes grupos:

- a) Rehabilitación de instalaciones portuarias ya existentes;
- b) Expansión de instalaciones portuarias;
- c) Desarrollo de nuevos puertos.

Veintidós de esos proyectos han sido completados, con préstamos por un total de 259 millones de dólares de los EE.UU. El BASD seguirá proporcionando asistencia para aumentar la capacidad de puertos importantes con el fin de asegurar:

- i) Que se disponga de una capacidad adecuada para el servicio del tráfico creciente y para adaptarse a los cambios técnicos;
- ii) Que los puertos estén bien administrados y funcionen con eficiencia;
- iii) Que los puertos obtengan un rendimiento adecuado de las inversiones efectuadas.

21. El Banco Africano de Desarrollo se estableció en 1963 para contribuir al desarrollo económico y el progreso social de sus miembros, conjuntamente y por separado. El Banco financia proyectos que interesan a varios Estados miembros, que acrecientan el carácter complementario de sus economías o que conducen a la expansión del comercio exterior. El Banco selecciona, estudia y prepara proyectos, moviliza recursos para proyectos financieros, promueve la inversión de capitales públicos y privados y ofrece asistencia técnica. Son miembros los gobiernos de 50 Estados.

22. El Fondo Africano de Desarrollo fue establecido en 1972 para asistir al BAfD en la promoción del desarrollo económico y social y proporcionar a los países africanos préstamos en condiciones favorables (reembolsables en 40 años luego de un período de gracia de 10 años). En el período transcurrido entre 1977 y 1980 se otorgaron préstamos por un total de 990,5 millones de DEG para 143 proyectos (el 27,2% del valor total estuvo destinado a proyectos en la esfera del transporte).

23. El Fondo Árabe para el Desarrollo Económico y Social cuenta con 22 miembros y comenzó sus actividades en 1974. El Fondo promueve el desarrollo económico y social de los países árabes, haciendo hincapié en los proyectos regionales. Los proyectos se ejecutan principalmente en los sectores del transporte, las comunicaciones, la electricidad, la industria manufacturera y el abastecimiento y la depuración de agua. La financiación de instalaciones portuarias ha sido una esfera importante de inversiones para el Fondo. En relación con los proyectos de infraestructura el tipo de interés es normalmente del 4%, el período de gracia medio es de 3,5 años y el plazo de reembolso es de 14 años.

24. El Banco de Desarrollo del Caribe fue creado en 1970 para promover el crecimiento y desarrollo económico de los países miembros. El Banco trata de identificar proyectos, inclusive en el sector del transporte, en los países miembros menos adelantados. Cuenta con 16 países miembros y 5 miembros donantes (el Canadá, los Estados Unidos, México, el Reino Unido y Venezuela).

25. El Banco Interamericano de Desarrollo fue creado en 1959 para contribuir al desarrollo económico de los Estados miembros, otorgar o garantizar préstamos para los Estados miembros, organismos y empresas privadas y ofrecer asistencia técnica y asesoramiento. Son miembros 43 países.

26. El Banco Internacional de Cooperación Económica fue creado en 1963 por diez Estados miembros. La finalidad del Banco es promover la cooperación y el desarrollo económicos en los Estados miembros. Los países en desarrollo miembros (Cuba, Mongolia y Viet Nam) reciben préstamos con tipos de interés que varían entre el 0,5 y el 2%.

27. El Banco Islámico de Desarrollo fue establecido en 1975 para financiar el desarrollo económico y social de los miembros y de las comunidades islámicas. El Banco proporciona capital social, invierte en proyectos relativos a la infraestructura económica y social, otorga préstamos a los sectores privado y público y ofrece asistencia técnica. El BISD también ha adquirido material de manipulación para puertos y lo ha entregado en alquiler ofreciendo la posibilidad de comprarlo al finalizar el arrendamiento. Las condiciones de los préstamos son una comisión por servicios del 2,5 al 3%, un período de gracia de 10 años y un plazo de reembolso de 40 años. Son miembros 30 países.

IV. OTRAS FUENTES DE FINANCIACION EXTERIOR

28. Otra fuente de financiación del desarrollo portuario son las inversiones extranjeras. Se entiende por inversiones extranjeras las fuentes del exterior del país, como las empresas transnacionales, que invierten fondos para desarrollar las instalaciones portuarias y conservan algún grado de propiedad en relación con la proporción de las inversiones que han financiado. En ese caso, el inversor extranjero ejercerá algún control sobre las instalaciones. No se dispone de datos que permitan cuantificar esta forma de financiación. Las inversiones podrían asumir la forma de una compra directa o un arrendamiento a largo plazo de tierras, el desarrollo de la infraestructura y la superestructura y la compra

de equipo para la manipulación de la carga. Normalmente las inversiones en puertos forman parte de inversiones más amplias, por ejemplo, para la explotación de una mina y de la conexión ferroviaria con ésta 6/.

29. En general las terminales para la carga de petróleo a granel son propiedad de las compañías petroleras y están explotadas por ellas. La mayoría de las terminales tienen oleoductos submarinos que llegan hasta sistemas de amarre de boya única o largos espigones hasta muelles de gran calado para reducir al mínimo las instalaciones marítimas. Por lo común esas terminales han sido financiadas directamente por las compañías interesadas y su propiedad ha sido afectada por la nacionalización de las compañías petroleras.

30. Normalmente las terminales para la carga de mineral de hierro son financiadas por una empresa transnacional como parte de la red de transporte, con alguna participación de empresas nacionales. En cambio, las terminales para la descarga en general son propiedad de las acerías que las explotan, y que a menudo son empresas nacionales.

31. La mayoría de los puertos para la carga de cereales a granel en grandes buques son explotados por empresas cerealistas internacionales, cooperativas agrícolas o autoridades portuarias. Esto indica también la propiedad y la fuente de financiación para el desarrollo de la terminal. En la mayoría de los casos, los puertos y las terminales para grandes buques graneleros que reciben cargas de cereales son propiedad de empresas privadas o son arrendados por ellas. La mayoría de estas terminales de descarga son explotadas por empresas cerealistas internacionales o por empresas de carga y descarga que se especializan en la manipulación y el almacenamiento de cereales. En cambio, en los puertos que manipulan cantidades limitadas de cereales a granel en instalaciones para carga general, las autoridades portuarias o la empresa de carga y descarga proporcionan normalmente el equipo para la manipulación de cereales.

32. Las terminales para la carga de carbón en los países en desarrollo son propiedad en general de organismos nacionales y son financiadas mediante préstamos y donaciones. Las terminales forman parte de la red nacional de transporte de carbón para las centrales termoeléctricas o se las utiliza para importar carbón para las acerías. No obstante, en el caso de algunos grandes proyectos de exportación de carbón, las empresas transnacionales y los productores nacionales han establecido empresas mixtas para desarrollar la producción y las instalaciones de transporte.

33. La gran mayoría de las terminales para la exportación de la materia prima para el aluminio, la bauxita y la alúmina, son controladas y explotadas por las empresas productoras. Lo mismo sucede con las terminales para la descarga de bauxita y alúmina. El número de las terminales explotadas por las empresas de carga y descarga o las autoridades portuarias es relativamente pequeño. Puede

6/ En un proyecto relativo al aluminio en Indonesia y otro relativo al carbón en Colombia, la parte correspondiente al puerto en el costo total fue del 11,6 y el 13,6%, respectivamente.

suponerse lógicamente que el desarrollo de esas terminales ha sido financiado por las empresas productoras, la mayoría de las cuales son empresas transnacionales. La mayoría de las terminales para la exportación de fosfato a granel en los países en desarrollo han sido construidas por el productor nacional.

34. Las inversiones extranjeras son más frecuentes en las terminales a granel, pero también pueden destinarse a instalaciones de carga general. Un ejemplo sería la compra de equipo de manipulación de la carga para su utilización en una terminal ya existente, como las carretillas elevadoras de gran potencia para la manipulación de contenedores. Normalmente se encargará de esa compra la empresa naviera, y el equipo quedará en custodia de su agente o de la autoridad portuaria, en el entendimiento de que la empresa naviera lo utilizará exclusivamente o con prioridad y de que se cuidará de su mantenimiento.

35. Otro ejemplo es el acuerdo concluido recientemente entre empresas navieras (nacionales y extranjeras) y las autoridades portuarias del Brasil 7/. Las empresas navieras construirán instalaciones portuarias para manipular contenedores y podrán explotar las terminales de contenedores. Este acuerdo se está aplicando en el puerto de Río Grande del Sur y si los resultados son satisfactorios se lo extenderá a otros puertos.

36. Otro método para aumentar el volumen de los fondos nacionales e internacionales disponibles para el desarrollo portuario es privatizar las instalaciones portuarias para atraer las inversiones necesarias de fuentes privadas. Distintos gobiernos están estudiando este método 8/. Por ejemplo, en Malasia el Gobierno desea que el sector privado se haga cargo de inversiones adicionales en los puertos. A cambio de eso, se establecería una empresa mixta para administrar una terminal de contenedores y esa empresa asumiría el pleno control después de un período de prueba inicial. En Tailandia, se arrendarán al sector privado algunas nuevas instalaciones portuarias. Las empresas privadas tendrán que aportar su propio equipo de manipulación y por consiguiente deberán obtener el capital necesario. En ambos casos el Gobierno o la autoridad portuaria se encargaría de la infraestructura y de parte de la superestructura, mientras que el sector privado se encargaría del equipo y de la parte restante de la superestructura.

37. Otra fuente potencial de fondos para el desarrollo portuario sería la emisión de obligaciones. El emisor potencial de obligaciones portuarias tendría que encargar la realización de un estudio de viabilidad a una empresa consultora independiente en relación con el nuevo proyecto o la expansión de una instalación ya existente. En el estudio se expondrían la utilización y la necesidad del capital, se prepararía un cálculo detallado de costos y se harían proyecciones de las corrientes financieras.

38. Luego de eso la autoridad portuaria u otro órgano estatal podría emitir y vender obligaciones generales, obligaciones respaldadas por ingresos u obligaciones de desarrollo industrial para obtener fondos para el proyecto. Los tipos

7/ Sobre ese acuerdo se informa en Portos e Navios, febrero de 1984, pág. 33, y en Informativo ALAMAR Nº 473 (16/28 de febrero de 1985), pág. 6.

8/ Véase "Privatisation - the answer to funding problems?", en Cargo Systems, febrero de 1985, págs. 51 a 53.

de interés de las obligaciones pueden ser fijos o variables y el plazo de vencimiento sería normalmente de 10 ó 20 años. En un calendario de vencimientos se indicarían los pagos por concepto de principal e intereses previstos durante el período en que las obligaciones estuvieran en circulación.

39. Las obligaciones generales estarían acompañadas de un compromiso del Estado o el gobierno de que se establecerían impuestos para pagar el principal y los intereses de las obligaciones pendientes. En el caso de las obligaciones respaldadas por ingresos se comprometerían las rentas procedentes de diversas actividades económicas portuarias para reembolsar las obligaciones. Finalmente, en el caso de las obligaciones de desarrollo industrial las instalaciones financiadas por la emisión de obligaciones se arrendarían a empresas privadas y los pagos del arrendamiento se utilizarían para reembolsar las obligaciones. Algunos países en desarrollo podrían atraer fondos internacionales recurriendo a esta técnica. Pero probablemente la mayoría de los países en desarrollo seguirán dependiendo de los fondos que puedan obtener en el país y de préstamos de ayuda en condiciones favorables de las organizaciones financieras internacionales.

V. RESUMEN Y RECOMENDACIONES

40. Presentamos a continuación un resumen de las principales observaciones que se desprenden del estudio de la financiación de puertos:

- a) Entre 1985 y el año 2000 será necesario hacer inversiones por un valor aproximado de 10.000 millones de dólares de los EE.UU. en el sector portuario de los países en desarrollo.
- b) Hay un gran número de fuentes de financiación del desarrollo portuario, tanto nacionales como extranjeras.
- c) Los países en desarrollo dependen cada vez más de fuentes extranjeras para financiar proyectos de desarrollo portuario, y la principal fuente de fondos extranjeros son los préstamos y no las donaciones.
- d) Los diferentes organismos financieros ofrecen distintas condiciones para financiar el desarrollo portuario y algunas organizaciones financieras internacionales ofrecen préstamos en condiciones favorables.
- e) Los tipos de interés de los préstamos para el desarrollo portuario se ajustan a los tipos corrientes en los países desarrollados.
- f) Las inversiones extranjeras también son una fuente de financiación del desarrollo de instalaciones para la carga a granel, pero no se dispone de datos sobre la importancia de este tipo de financiación ni respecto de sus condiciones.

41. Habida cuenta de los beneficios considerables que reporta el aumento de la eficiencia de los puertos, se justifica que los gobiernos asignen a los proyectos portuarios una elevada prioridad. Esos beneficios se deben a la reducción de los

costos de manipulación, la reducción del tiempo de rotación de los buques en el puerto, el mejoramiento de las condiciones del tráfico y la eliminación de los costos elevados que supone la congestión portuaria. No obstante, los gobiernos deberían tratar de reducir todo lo posible su dependencia de fuentes extranjeras para la financiación del desarrollo portuario. Teniendo presente este objetivo y sobre la base de las conclusiones de este informe, se formulan las recomendaciones siguientes:

- a) Una utilización más intensiva de las instalaciones existentes y una mejor planificación y supervisión de las operaciones podrían acrecentar el movimiento y reducir o aplazar considerablemente la necesidad de financiación. Por ejemplo, una atención más intensiva de los buques en el muelle puede aumentar el movimiento del muelle y reducir el tiempo de rotación de los buques. Igualmente, una mejor planificación y una mejor supervisión de las operaciones cotidianas y el uso de un equipo apropiado para la manipulación de la carga pueden conducir a un aumento de la productividad en los muelles. Esos cambios en los procedimientos de operación, cuando corresponde introducirlos, pueden reducir considerablemente la necesidad de inversiones de capital.
- b) Convendría que los gobiernos y las autoridades portuarias se cercioraran de que las tarifas portuarias son apropiadas para crear reservas y fondos de renovación que puedan utilizarse para financiar el desarrollo portuario, es decir, que contengan un elemento de divisas extranjeras.
- c) Los gobiernos deberían verificar si las obras propuestas son compatibles con otras obras en la región para evitar un exceso de inversiones, por ejemplo, la construcción de varios puertos de transbordo, cuando sólo uno o dos se justifican económicamente.
- d) Los gobiernos deberían recurrir en el máximo grado posible a contratistas y consultores locales para reducir la necesidad de divisas.
- e) Los gobiernos deberían tratar de obtener fondos de distintas fuentes para determinar cuáles son las condiciones de crédito más favorables.
- f) Cuando se proponen inversiones extranjeras para el desarrollo de instalaciones portuarias, los gobiernos deberían estudiar las condiciones para asegurarse de que los acuerdos sean beneficiosos tanto para el gobierno como para el organismo inversor.
- g) En algunos países en desarrollo, otro método de financiación de puertos puede ser el ofrecimiento de obligaciones al público en los mercados financieros, con los tipos de interés y las condiciones de amortización corrientes.

Anexo I

CUESTIONARIO SOBRE FINANCIACION DE PUERTOS ENVIADO A
TODOS LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNCTAD

Fondos asignados al desarrollo portuario*
(Total acumulativo correspondiente a los cinco años últimos)

1978-1982	Instalaciones para carga no a granel	Instalaciones para carga a granel	Total
Reservas			
Préstamos:			
- extranjeros			
- nacionales			
Donaciones:			
- extranjeras			
- nacionales			

Préstamos extranjeros

1978-1982	Suma acumulativa aprobada*	Tipo de interés medio	Plazo de reembolso medio (en años)	Período de gracia medio (en años)
Multilaterales				
Bilaterales				

Fondos proyectados para el desarrollo portuario*
(Total estimado para los cinco años próximos)

1983-1987	Instalaciones para carga no a granel	Instalaciones para carga a granel	Total
Reservas			
Préstamos:			
- extranjeros			
- nacionales			
Donaciones:			
- extranjeras			
- nacionales			

* Sírvanse indicar la moneda. Si es distinta del dólar, indíquese, si es posible, el tipo de cambio medio aplicable respecto del dólar de los EE.UU.

Anexo II

SECCION SOBRE LA FINANCIACION DE TERMINALES DEL CUESTIONARIO
SOBRE TERMINALES DE CONTENEDORES ENVIADO A LAS PRINCIPALES
TERMINALES DE LOS PAISES EN DESARROLLO

Financiación de terminales 1/

	Préstamos		Donaciones	
	Nacio- nales	Interna- cionales	Nacio- nales	Interna- cionales
Infraestructura				
Superestructura				
Equipo				

1/ Nos interesan las fuentes de la financiación y no su volumen. Por ejemplo, en relación con la infraestructura (terrenos, muelles, dragado, trabajos para ganar terreno al mar), la superestructura (pavimentado, servicios, caminos, iluminación, edificios) y el equipo (grúas de muelle, carretillas-pórtico, etc.), quisiéramos recibir información sobre el porcentaje del desarrollo de la terminal que ha sido financiado por las propias reservas de las autoridades portuarias, mediante préstamos, tanto nacionales como internacionales, y mediante donaciones, si las hubo, tanto nacionales como internacionales. El total de los porcentajes correspondientes a cada rubro será de 100%. Si la empresa que explota la terminal no dispone de esta información, sírvase transmitir el cuestionario a la autoridad portuaria nacionales para que lo complete.

Anexo III

CUESTIONARIO ENVIADO A LOS BANCOS INTERNACIONALES
DE DESARROLLO

Capital autorizado al 1º de enero de 1983:

Valor total de los préstamos pendientes
al 1º de enero de 1983:

Valor total de los préstamos para desarrollo
portuario pendientes al 1º de enero de 1983:

Préstamos para desarrollo portuario

	Número de los préstamos aprobados	Valor de los préstamos aprobados	Tipo de interés medio	Plazo de reembolso medio	Período de gracia medio
1980					
1981					
1982					
1983 (estimación)					
1984 (estimación)					

Condiciones para poder solicitar un préstamo:

Otras condiciones del préstamo (presentación de planes, contabilidad financiera):

Anexo IV

INSTITUCIONES FINANCIERAS BILATERALES

Fondo de Abu Dhabi para el Desarrollo Económico Árabe
P.O. Box 814
Abu Dhabi
EMIRATOS ARABES UNIDOS

Fondo Árabe Saudita para el Desarrollo
P.O. Box 1887
Riad
ARABIA SAUDITA

Fondo del Japón para la Cooperación Económica Internacional
Lino Building 2-1-1 Uchisaiwai-Cho
2-chome/Chiyoda-ku
Tokyo 100
JAPON

Fondo Kuwaití para el Desarrollo Económico Árabe
P.O. Box 2921
Safat
KUWAIT

Kreditanstalt für Wiederaufbau
Palmengartenstrasse 5-9
6000 Frankfurt/Main 1
REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA

Organismo Canadiense de Desarrollo Internacional
122 Bank Street
Ottawa K1A 0G4
CANADA

Organismo Danés de Desarrollo Internacional
Asiatisk Plads 2
DK-1448 Copenhagen
DINAMARCA

Organismo para el Desarrollo Internacional de los Estados Unidos
21st and Virginia Avenue NW
Washington D.C. 20523
ESTADOS UNIDOS

Organismo Sueco de Desarrollo Internacional
Birger Jarlsgatan 61
Estocolmo
SUECIA

Anexo V

INSTITUCIONES FINANCIERAS MULTILATERALES

Asociación Internacional de Fomento
1818 H Street N.W.
Washington D.C. 20433
ESTADOS UNIDOS

Banco y Fondo Africanos de Desarrollo
B.P. 1387
Abidján 01
COTE D'IVOIRE

Banco Arabe para el Desarrollo Económico de Africa
Abdel Rahman El Mehdi Avenue
P.O. Box 2640
Khartum
SUDAN

Banco Asiático de Desarrollo
P.O. Box 789
Manila 2800
FILIPINAS

Banco de Desarrollo del Caribe
P.O. Box 408
Wildey, St. Michael
BARBADOS W.I.

Banco Europeo de Inversiones
2 Place de Metz
B.P. 2005 Luxemburgo
LUXEMBURGO

Banco Interamericano de Desarrollo
808 17th Street N.W.
Washington D.C. 20577
ESTADOS UNIDOS

Banco Internacional de Cooperación Económica
15 Kuznetskij Most
103031 Moscú K-31
URSS

Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
1818 H Street N.W.
Washington D.C. 20433
ESTADOS UNIDOS

TD/B/C.4/291
Anexo V
página 2

Banco Islámico de Desarrollo
P.O. Box 5925
Jeddah
ARABIA SAUDITA

Corporación de Desarrollo del Commonwealth
33 Hill Street
Londres W1A 3AR
REINO UNIDO

Fondo Árabe para el Desarrollo Económico y Social
P.O. Box 21923
Kuwait City
KUWAIT

Fondo Europeo de Desarrollo
200 rue de la Loi
B-1040 Bruselas
BELGICA
