



TOGETHER
for a sustainable future

OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50th anniversary of the United Nations Industrial Development Organisation.



TOGETHER
for a sustainable future

DISCLAIMER

This document has been produced without formal United Nations editing. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries, or its economic system or degree of development. Designations such as “developed”, “industrialized” and “developing” are intended for statistical convenience and do not necessarily express a judgment about the stage reached by a particular country or area in the development process. Mention of firm names or commercial products does not constitute an endorsement by UNIDO.

FAIR USE POLICY

Any part of this publication may be quoted and referenced for educational and research purposes without additional permission from UNIDO. However, those who make use of quoting and referencing this publication are requested to follow the Fair Use Policy of giving due credit to UNIDO.

CONTACT

Please contact publications@unido.org for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at www.unido.org



17833-S

Distr. LIMITADA

ID/WG.482/5(SPEC.)
14 de junio de 1989

Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

Reunión Preparatoria Global para la Tercera
Consulta sobre la Industria de Bienes de
Capital, con especial referencia al
Equipo de Transporte Rural

Viena (Austria), 29 de mayo a 1° de junio de 1989

INFORME*

45/5

* El presente documento es traducción de un texto que no ha pasado por los servicios de edición.

V.89-56693 7675D

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
PREFACIO		3
 <u>Capítulo:</u>		
I. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES CONVENIDAS	1 - 2	4
II. ORGANIZACION DE LA REUNION	3 - 6	7
III. RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES	7 - 20	8
IV. CLAUSURA DE LA REUNION	21	10
 <u>Anexos</u>		
I. LISTA DE PARTICIPANTES		11
II. LISTA DE DOCUMENTOS		14

PREFACIO

El Sistema de Consultas es un instrumento que permite a la ONUDI servir a los países desarrollados y en desarrollo como foro para sus contactos y consultas encaminadas a la industrialización de los países en desarrollo. Las Consultas permiten a las partes interesadas que lo desean celebrar negociaciones al mismo tiempo que las reuniones o después de ellas. Los participantes de cada país miembro incluyen representantes de gobiernos, la industria, la mano de obra, grupos de consumo y demás, a discreción de cada gobierno.

Entre los beneficios derivados de esa actividad cabe citar la identificación de obstáculos al crecimiento industrial en países en desarrollo, la posibilidad de seguir las tendencias de la industria mundial con objeto de buscar medidas pragmáticas para aumentar la parte de los países en desarrollo en la producción mundial y la determinación de nuevas formas de cooperación industrial internacional en las relaciones Norte-Sur y Sur-Sur.

Tercera Consulta sobre la Industria de Bienes de Capital, con especial referencia al Equipo de Transporte Rural

De conformidad con la decisión adoptada por la Junta de Desarrollo Industrial de octubre de 1986 y con el programa de trabajo aprobado, la Tercera Consulta sobre la Industria de Bienes de Capital, con especial referencia al Equipo de Transporte Rural, se celebrará en Viena (Austria) los días 4 a 8 de diciembre de 1989.

Actividades preparatorias realizadas por la ONUDI

Como preparación para la Consulta, los trabajos iniciales empezaron con un examen de las actividades de la ONUDI (en forma de proyectos de asistencia técnica) relacionadas con el desarrollo y la promoción de modalidades específicas de equipo de transporte para contribuir al desarrollo rural y agrícola. Además, la ONUDI realizó estudios en los que se analizaron los problemas y dificultades del subsector de equipo de transporte rural, y organizó una Reunión Preparatoria Global que tuvo lugar en Viena (Austria) del 29 de mayo al 1° de junio de 1989.

I. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES CONVENIDAS

1. La Reunión reconoció los siguientes principios:

1.1 Debido a la importancia del transporte para el desarrollo rural y la producción agrícola, es indispensable que los países en desarrollo otorguen prioridad a la fabricación de medios de transporte rural en sus objetivos de desarrollo nacional. El equipo de transporte rural debe situarse en el contexto de la planificación del transporte y este último en el contexto de la planificación nacional. La elección de los modos de transporte y sus vinculaciones han de ser definidas claramente y darse generalmente a conocer con objeto de sensibilizar y movilizar la actividad a todos los niveles, incluidas las comunidades rurales, las empresas pequeñas y medianas, las instituciones de investigación, etc.

1.2 La diversidad de situaciones exige una variedad de modos y medios de transporte rural y destaca la importancia de adoptar tecnologías, repuestos, y sistemas de mantenimiento adaptados principalmente a las condiciones locales. Los centros técnicos pueden desempeñar al respecto una función protagónica.

1.3 El fomento del equipo de transporte rural en los países en desarrollo puede desempeñar una función clave en el fortalecimiento de la articulación de la agricultura y la industria, las zonas urbanas y las rurales, así como de los sectores modernos y tradicional; se trata de un subsector clave para el logro de objetivos sociales y económicos, dotado de una dinámica propia.

1.4 Los requisitos previos para el desarrollo de un equipo de transporte rural dinámico son:

a) un marco y políticas institucionales conducentes a un desarrollo integrado del equipo de transporte rural;

b) la promoción de formas asociativas de producción y comercialización que puedan reforzar el desarrollo de equipo de transporte rural en el marco de un desarrollo integrado de programas rurales;

c) el desarrollo de la industria de bienes de capital;

d) la creación de caminos rurales secundarios;

e) el desarrollo de modelos apropiados de equipo de transporte pertinentes a las condiciones locales;

f) el desarrollo de capacidades empresariales, de gestión y técnicas;

g) el suministro y la producción de insumos, repuestos y servicios de mantenimiento;

h) medidas y reglamentos de seguridad para la prevención de accidentes y la protección del medio ambiente.

1.5 Se subrayaron los requisitos de diseño y tecnología para el desarrollo de un equipo de transporte y equipo auxiliar a la vez eficaz en función de los costos y seguro:

- a) capacidades de diseño;
- b) búsqueda de otras posibilidades tecnológicas, inclusive unidades flexibles;
- c) plantas experimentales;
- d) centros técnicos;
- e) vinculaciones con servicios auxiliares (equipo de almacenamiento, equipo frigorífico, etc.).

1.6 La Reunión destacó la importante función que la comunidad internacional podía desempeñar en la prestación de asistencia financiera y técnica, reconociendo que con ello se elevan los niveles de vida de la población rural. Los proyectos en este sector ofrecen posibilidades para la obtención de oportunos beneficios para las poblaciones más pobres. Hizo también hincapié en la necesidad de complementariedades de producción, intercambio de experiencia e información, programas de capacitación, etc.

RECOMENDACIONES

2. La Reunión aprobó las siguientes recomendaciones:

2.1 Los gobiernos, así como los actores que participan en los países en desarrollo, deben dar alta prioridad en los planes y programas nacionales de desarrollo al fomento del transporte rural y a la fabricación de equipo de transporte rural.

2.2 Al elaborar estrategias, políticas y medidas promocionales, debe prestarse debida consideración a lo heterogéneo de las situaciones, atendidas las condiciones geográficas y de la infraestructura, los recursos naturales, los objetivos nacionales y las diferentes formas de organización de la producción y la comercialización.

2.3 Al fomentar el subsector del equipo de transporte rural, debe hacerse hincapié en la determinación y selección de la producción agrícola y demás producción rural que haya de transportarse, así como en la necesidad de mejorar la articulación de los diversos modos de transporte, como caminos secundarios, carreteras, vías de navegación interior y ferrocarriles.

2.4 En el desarrollo del equipo de transporte rural, debe prestarse especial consideración a la fabricación de equipo, a fin de asegurar la integración de las diferentes etapas de producción y comercialización de las principales cadenas de producción en los países en desarrollo.

2.5 Debido a la diversidad y a la estructura de la demanda en cuanto a necesidades de transporte en las zonas rurales y a nivel de las capacidades tecnológicas nacionales, cada país debe definir sus propias rutas tecnológicas, haciendo especial hincapié en las unidades flexibles de producción.

2.6 Al fomentar las unidades de producción flexibles, los países en desarrollo deben perseguir la eficacia en función de los costos mediante una amplia utilización de los recursos locales. A tal fin, ha de prestarse especial consideración al perfeccionamiento de aptitudes para el diseño de productos y la gestión.

2.7 Debe promoverse la cooperación regional e internacional para aumentar las complementariedades de la producción que traigan aparejado un mejor aprovechamiento de los recursos en los planos nacional y regional, los programas de capacitación para el dominio de las tecnologías de fabricación, la difusión de información, la investigación y el desarrollo, mantenimiento y la transferencia de tecnología. Además la cooperación internacional debe encaminarse a movilizar recursos para la asistencia financiera y técnica a los programas de desarrollo rural.

2.8 Los países aportantes deben asignar una alta prioridad a sus programas de ayuda al fomento del sector del transporte rural en los países en desarrollo.

2.9 La ONUDI debe crear un grupo asesor industrial, si hay fondos disponibles, que asista a la Secretaría en el proceso de preparación y seguimiento de la Consulta por lo que respecta al equipo de transporte rural.

2.10 La Reunión recomendó que la Tercera Consulta sobre la Industria de Bienes de Capital, con especial referencia al Equipo de Transporte Rural examinara los siguientes puntos:

- a) estrategias de desarrollo integrado del equipo de transporte rural en los países en desarrollo;
- b) fomento de la fabricación local de equipo de transporte rural y cooperación internacional.

2.11 La Reunión recomendó además que, con respecto al primer punto, a saber, las "estrategias de desarrollo integrado del equipo de transporte rural en los países en desarrollo", se tuvieran en cuenta, entre otros, los siguientes aspectos:

- Problemas de la planificación del equipo de transporte rural;
- Consideración del equipo de transporte rural en los planes nacionales de desarrollo;

- Función del equipo de transporte rural en la articulación de las zonas urbanas y las rurales, la agricultura y la industria, y los sectores moderno y tradicional;
- Definición de prioridades para los diferentes tipos de equipo de transporte rural que han de fabricarse;
- Equipo de transporte necesario para lograr la integración de las diferentes fases de la elaboración y la comercialización de las principales cadenas de la producción agropecuaria;
- Necesidades institucionales y de infraestructura;
- Medidas normativas de apoyo.

2.12 Con relación al tema 2, "Promoción de la fabricación local de equipo de transporte rural y cooperación internacional", la Reunión recomendó que se tuvieran en cuenta los siguientes aspectos:

- Determinación de los problemas principales que impiden la producción local de equipo de transporte;
- Formas de producción (unidades de producción flexibles, empresas especializadas);
- Factores que se deben tener presentes para alcanzar la eficacia en función de los costos (diseño, capacidades de gestión, capacitación, tecnología, materias primas, repuestos, mantenimiento);
- Cooperación regional e interregional (complementariedades de la producción, diseño y desarrollo de productos, transferencia de tecnología, plantas experimentales, centros técnicos, mantenimiento y producción de repuestos, capacitación, intercambio de experiencias e información, movilización de recursos financieros para la asistencia técnica a los programas de desarrollo rural).

II. ORGANIZACION DE LA REUNION

3. Asistieron a la reunión 18 participantes de 11 países en desarrollo y de tres países industrializados 1/.

4. En la ceremonia de apertura hizo una declaración el Director General Adjunto del Departamento de Promoción Industrial, Consultas y Tecnología.

5. Después de la ceremonia de apertura, la reunión eligió la Mesa, compuesta por los siguientes miembros:

Presidente:	K.R. Lakhapal (India)
Vicepresidente:	Celsio L. Casale (Brasil)
Relator:	Zachary N. Mwaura (Kenya)

1/ Anexo 1: Lista de participantes.

6. Se aprobó el programa siguiente:

1. Apertura de la reunión por el Director General Adjunto del Departamento de Promoción Industrial, Consultas y Tecnología de la ONUDI.

2. Elección de la Mesa (Presidente, Vicepresidente y Relator) y aprobación del programa.

3. Presentación del documento de discusión por la Secretaría: necesidades de transporte rural para el desarrollo agrícola e industrial: situación actual, problemas y perspectivas.

4. Requisitos previos para un desarrollo integrado del subsector del equipo de transporte rural en países en desarrollo:

- Modalidades y tipologías de transporte para zonas rurales
- Estrategias y políticas de transporte
- Desarrollo institucional y de infraestructura
- Medidas de fomento y el desarrollo de las capacidades empresariales.

5. Opciones tecnológicas:

- Desarrollo de capacidades para el diseño, la fabricación, la producción de repuestos, la reparación y el mantenimiento en unidades flexibles pequeñas y medianas;
- Prestación de servicios de extensión y de instalaciones comunes en centros rurales.

6. Cooperación internacional.

7. Selección de los puntos para Consulta.

8. Aprobación del informe y clausura de la reunión.

9. Contactos bilaterales oficiosos sobre asistencia técnica, fomento de la inversión y tecnología.

III. RESUMEN DE LAS DELIBERACIONES

7. Varios participantes subrayaron la importancia del transporte para el desarrollo rural y agrícola de los países en desarrollo. Hicieron hincapié en la necesidad de conceder prioridad al equipo para ese sector en los objetivos de desarrollo nacional. En efecto, los encargados de la adopción de decisiones y de los planes no prestaban la debida atención a esta esfera. Dada la complejidad del tema, éste constituía un desafío para la Consulta.

8. Varios participantes destacaron la diversidad de situaciones en los países en desarrollo. A ese respecto, era necesario evaluar las diferentes modalidades de transporte y sus vinculaciones, y definir los tipos de equipo de transporte adecuados a las condiciones del país que debían promoverse.
9. Un participante señaló la conveniencia de mantener las carreteras existentes y de ampliar el número de caminos secundarios con objeto de facilitar el transporte de insumos y productos agrícolas.
10. Otro participante manifestó que, dada la índole de los productos agrícolas que debían transportarse, era necesario establecer una distinción entre transporte dentro de las explotaciones y fuera de ellas. Se necesitaría, pues, una gran variedad de equipo de transporte rural para hacer frente a las diversas necesidades de transporte en las zonas rurales.
11. Muchos participantes reconocieron que era necesario realizar urgentemente en los países en desarrollo una reevaluación amplia y profunda de la situación del transporte y de los medios de aumentar la contribución del sector a la realización de los objetivos socioeconómicos. A ese respecto, debía perseguirse como objetivo el lograr un enfoque integrado de la planificación a medio y a largo plazo del sector mediante una planificación multimodal y sectorial en el contexto de la planificación del desarrollo nacional y de la coordinación de las actividades de transporte.
12. Diversos participantes se refirieron a las posibilidades de industrialización para la producción nacional de equipo de transporte rural y otros bienes de capital. A ese respecto, algunos participantes destacaron que, para fomentar una industrialización dinámica en los países en desarrollo, era importante incorporar tecnologías, tanto tradicionales como nuevas, que fuesen sobre todo adecuadas a las necesidades locales y de bajo costo.
13. Varios participantes consideraron que, a fin de lograr un desarrollo integrado, era necesario definir los instrumentos y los mecanismos básicos para conseguir un desarrollo equilibrado y mutuamente complementario de la agricultura y la industria, las zonas urbanas y las rurales y los sectores modernos y tradicionales de la economía. Ello exigía una estrecha vinculación de los encargados de la planificación y de la adopción de políticas, los técnicos especializados, los empresarios y los dirigentes de las comunidades rurales.
14. La promoción de la capacidad tecnológica nacional en el subsector requiere criterios orientados al desarrollo de las especializaciones y de la cooperación institucional, basándose en un análisis minucioso de las dificultades tecnológicas por las que atraviesa el subsector a fin de poder determinar así la capacitación necesaria para el dominio de las tecnologías, sistemas adecuados de mantenimiento y reparación, producción de piezas de recambio e investigación y desarrollo para seleccionar tecnologías alternativas.

15. Los participantes convinieron en que no existía un modelo universal para el desarrollo del subsector. Cada país debía formular su propia estrategia de conformidad con sus necesidades y posibilidades específicas. Debían tomarse en consideración parámetros tales como el volumen de los mercados, la capacidad de diseño, los centros técnicos en materia de mecanización agrícola, las medidas de promoción y las disposiciones y normas de seguridad. A ese respecto, se consideró necesario examinar el estado de la industria de los bienes de capital con miras a su reestructuración y reorientación hacia las necesidades del sector rural.

16. Algunos participantes estimaron que existían diversas formas de participar en el mercado internacional: establecimiento de una industria nacional para el mercado local, cooperación en el desarrollo de empresas locales de exportación, y cooperación en la creación de un clima favorable para atraer las inversiones extranjeras.

17. Después de examinar los tres temas propuestos por la Secretaría, los participantes sugirieron que se mantuviese el tema 1 y se combinasen los temas 2 y 3 (promoción de la fabricación local de equipo de transporte rural y cooperación internacional). Esos dos temas se someterían a la consideración de la Tercera Consulta sobre la Industria de Bienes de Capital, con especial referencia al Equipo de Transporte Rural, que debía celebrarse en Viena (Austria) los días 4 a 8 de diciembre de 1989.

18. En lo que respecta al Tema 1, los participantes propusieron que se tomasen en consideración aspectos tales como la integración del equipo de transporte rural en los planes nacionales de desarrollo, las necesidades infraestructurales e institucionales, y el papel del equipo de transporte rural en la articulación de la agricultura y la industria.

19. En relación con el Tema 2, los participantes expresaron su deseo de que se hiciese hincapié, entre otras cosas, en aspectos tales como unidades flexibles pequeñas y medianas de producción, centros técnicos, plantas experimentales, políticas de fomento de la complementariedad en la producción (materias primas, piezas de recambio, etc.) y cooperación internacional.

20. Los temas se indican con detalle en los párrafos 2.11 y 2.12.

IV. CLAUSURA DE LA REUNION

21. El Presidente agradeció a los participantes su intervención activa en las deliberaciones y su importante contribución a ellas. El Director de la División del Sistema de Consultas, en sus observaciones finales, expresó su gratitud al Presidente por la pericia con que había dirigido la Reunión. Agradeció también a los participantes su valiosa contribución a ésta así como su interés por las actividades del Sistema de Consultas.

Anexo I

LISTA DE PARTICIPANTES

Brasil

Celso Luis Casale
Rural Equipments Industry
Casale Equipamentos Ltda/Rod.
Washington Luiz, K237
S. Carlos, S.P.

Colombia

Antonio Londoño-Vélez
Jefe de Estudios Industriales
Planeación Nacional
Calle 26 No. 13-19
Bogotá

Côte d'Ivoire

Clément Assemien
Directeur du Centre de Machinisme
Agricole
Ministère de l'agriculture
B. Postale V9
Abidjan

India

K.R. Lakhanpal
Director, Dept. of Industrial Development
Ministry of Industry
c/o UNDP
P.O. Box 3059
New Delhi

Kenya

Zachary N. Mwaura
Senior Planning Officer
Ministry of Planning & National Development
P.O. Box 30005
Nairobi

Niger

Jerôme Oumarou Trapsida
Chef de division a la direction du
développement industriel
Ministère de l'industrie
B.P. 16251
Niamey

Filipinas

Renato M. Cantos
Senior Investment Development Specialist
Board of Investments
Makati, Metro Manila

Tailandia

Virat Tандаechanurat
Deputy Director
Metalworking and Machinery Industries
Development Inst.
Department of Industrial Promotion
Ministry of Industry
Bangkok 10110

Yugoslavia

Jovan Todorovic
Professor, University of Belgrade
Faculty of Mechanical Engineering
Ulica 27 Marta 32
11000 Belgrade

Bélgica

José Libert
Secrétaire général
Conseil central de l'économie
Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21
1040-Bruxelles

Ginette Parent-Colson
Secrétaire de la Commission Relations extérieures
Conseil central de l'économie
Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21
1040-Bruxelles

Jean A. Vandormael
General Product Support Manager
CHANIC S.A.
Chaussée de la Hulpe, 177 Bte 3
1170 Bruxelles

Francia

Bernard Cheze
Directeur du Centre d'études et d'expérimentation
du machinisme agricole tropical (CEEMAT)
Parc du Tourvoie
F-92160 Antony

República Democrática Alemana

Guenter Heinrich
Deputy Director
Transport Consult International Berlin
Frankfurter Allee 218
1130 Berlin

Armin Edelhagen
Trade Department, Embassy of the GDR in Austria
Frimbergergasse 4-8
1130 Vienna

Consultores de la ONUDI

Kumar Sardesai
12 Framroze Court
Netaji Subhas Road
Bombay 400 020, India

Jorge Arturo Portocarrero Barreda
Calle 22 - M.O. 220
Urb. CORPAC, San Borja
Lima, Perú

Liu Honglin
Chief Engineer
Bureau of Agricultural Machinery
Ministry of Machinery Electronics Industries
46, Sanlihe Rd.
Beijing, China

Anexo II

LISTA DE DOCUMENTOS

<u>Título</u>	<u>Nomenclatura</u>
Estudio sobre la industria de equipo de transporte rural en América Latina	ID/WG.482/1(SPEC) E/F/I
Equipo de transporte rural para cargos agrícolas en Asia	ID/WG.482/2(SPEC) E/F/I
El equipo de transporte interior y su función en el desarrollo industrial y agrícola. La importancia del transporte por carretera y las necesidades percibidas de transporte, sobre todo para el desarrollo rural	ID/WG.482/3(SPEC) E/F/I
Documento de discusión: equipo de transporte para el desarrollo agrícola y rural en los países en desarrollo	ID/WG.482/4(SPEC) E/F/I