

Informe *Integrar*

Instituto de Integración Latinoamericana
Universidad Nacional de La Plata (IIL–UNLP)
Calle 10 N° 1074 - (1900) La Plata - República Argentina
Tel/Fax: 54-0221-421-3202
E-mail integra@netverk.com.ar
www.iil.orq.ar

N° 7 - Mayo 2000

Sumario

- Transporte terrestre: identificación de proyectos de infraestructura
- MERCOSUR: integración educativa. Las instituciones de educación superior
- Economías de América Latina y el Caribe en 1999: un balance preliminar
- Comercio electrónico
- Publicaciones
- Direcciones electrónicas útiles

● Transporte terrestre: identificación de proyectos de infraestructura

Marta Fohs ⁽¹⁾

Cada vez con mayor frecuencia aparecen en múltiples y variadas publicaciones notas acerca de la construcción de puentes, avances en la traza de corredores biocénicos y el proyecto de la hidrovía Paraná-Paraguay, nuevos sistemas de autopistas y conexiones para el transporte multimodal, entre otros. Se sostiene que estos proyectos de infraestructura tienen por objeto mejorar la comunicación entre los países miembros del MERCOSUR y con el interior de las regiones de cada uno de ellos.

Esto no significa que los proyectos en infraestructura de transporte terrestre "sean un proceso de equipamiento del territorio a partir de una tabla rasa sin estructuras preexistentes", sino más bien una adecuación a las nuevas necesidades, ya sea por mejora de las existentes o construcción de tramos nuevos en caso de ser necesario.¹

Entonces cabe formular algunas preguntas: por ejemplo ¿cómo se identifican los proyectos?, ¿cuáles y por qué son considerados prioritarios?, ¿quién, dónde y cómo se toman las decisiones para su ejecución?

En esta nota se intentará aclarar algunos de estos interrogantes.

⁽¹⁾ Geógrafa.

¹ Laurelli, Elsa y otros, "El despliegue territorial de la reestructuración económica y los procesos de integración", en De Mattos, Carlos y otros (compiladores), *Globalización y territorio. Impactos y perspectivas*, Fondo de Cultura Económica, 1997, pag.504.

En primer lugar, es necesario destacar que el transporte es el medio indispensable para movilizar personas y cargas e involucra diversos modos (vial, ferroviario, marítimo y aéreo). En cuanto a su relación con el comercio internacional influye en su dirección, volumen, velocidad, tiempo y costo del seguro.

La infraestructura del transporte terrestre que vincula a los países miembros del MERCOSUR es deficiente e inadecuada. Se plantea entonces la necesidad de adecuar y mejorar las vías de circulación existentes y de encarar la construcción de nuevas obras a fin de desarrollar la infraestructura de todos los medios de transporte de la región, para apoyar y complementar los procesos de integración física ya fomentados por el desarrollo comercial.

Uno de los principales objetivos de este proceso de integración económica regional es el de confeccionar un plan integral para favorecer las conexiones físicas de la infraestructura de los diferentes medios de transporte tanto de carga como de pasajeros. Por ello, con el objeto de dar un tratamiento ágil a este tema tan complejo han sido creados diversos grupos de trabajos multilaterales, sectoriales y técnicos.

Los grupos técnicos pueden ser agrupados en nacionales, binacionales, intra-MERCOSUR, y latinoamericanos, y de alguna manera se encuentran interrelacionados, porque en la mayoría de los casos es un mismo técnico el que forma parte de más de un grupo.

A nivel nacional son las Secretarías de Transporte -de cada uno de los países- las que tienen a su cargo las planificaciones de la infraestructuras requeridas, y las que elevan los proyectos a sus respectivos gobiernos para la aprobación presupuestaria o, en caso contrario, dar participación al sector privado mediante un llamado a licitación pública sujeto al régimen de concesión.

Al suscribirse en marzo de 1991 el Tratado de Asunción se establece la estructura orgánica del MERCOSUR, que luego es modificada por el Protocolo de Ouro Preto en 1995. En estos documentos quedó institucionalizado el Grupo Mercado Común, integrado por varios subgrupos técnicos. El que reviste interés para el caso en estudio es el SGT N°5 Transporte e Infraestructura.

En el ámbito latinoamericano, a comienzos de la década del 1970 se crea la Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas del Cono Sur. En el mes de noviembre de 1992, esta reunión es transformada en la Conferencia de Ministros Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, que nuclea a las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Perú y Uruguay. Sus principales objetivos fueron: a) dar un enfoque regional a la identificación y desarrollo de nuevos proyectos, b) impulsar el mantenimiento de la red existente, con el fin último de diseñar una red fundamental de transporte del Cono Sur y c) participar al sector privado. A fin de dar cumplimiento con lo estipulado en los objetivos, cada país participante en la Conferencia se comprometió a elaborar un inventario de proyectos de infraestructura estableciendo como prioridad lo regional sobre lo nacional.

"El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), fiel a su tradición de servir de apoyo a la integración regional y consciente del elevado potencial económico

que representa el MERCOSUR, junto a la ayuda prestada a cada país, concedió en donación en enero de 1993 una cooperación técnica con el objetivo de contribuir a la puesta en marcha del proceso de integración. Su finalidad fue ofrecer apoyo técnico a los países para reforzar la integración regional, especialmente en materia de coordinación y armonización de políticas macroeconómicas y sectoriales".² Sobre la base de esa cooperación técnica y para la coordinación sectorial -a nivel del Mercosur- se realizó un diagnóstico de competitividad agropecuaria y agroindustrial, y otro sobre la competitividad del sector industrial. En función de los estudios realizados, surge que el sector que más requiere del apoyo el BID es el de la infraestructura física para el transporte terrestre.

A fines de abril de 1995, se crea un Grupo de Trabajo Multilateral sobre Corredores Bioceánicos, integrado por las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. El objetivo del Grupo de Trabajo es identificar y definir el establecimiento de posibles corredores bioceánicos mediante una planificación conjunta de proyectos para la región, y su presentación ante organismos financieros internacionales con la finalidad de obtener los recursos necesarios para su materialización. Este grupo de Trabajo, posee dos Comisiones, una de Infraestructura Física y otra de Facilitación de Tránsito y Simplificación de Normas.

La Comisión de Facilitación de Tránsito y Simplificación de Normas se dedica a la elaboración de un sistema normativo y operacional para facilitar el tránsito en los corredores bioceánicos y ha tratado de avanzar dentro del marco propuesto en la "Convención Interamericana sobre Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera",³ en procura del perfeccionamiento y la simplificación de los procedimientos.

"El Grupo de Trabajo buscó acuerdos que posibiliten obtener el financiamiento destinado a la infraestructura vial de dos o más países en forma conjunta, paralela y simultánea cuando las obras a ser financiadas sean de interés común entre los países, según el criterio de importancia de los tramos identificados bajo el principio de igualdad de tratamiento y reciprocidad para los proyectos de integración física. Entere tanto, cada uno de los integrantes estableció que las partes internas de uso exclusivo serán responsabilidad del país".⁴

Por su parte, la Comisión de Infraestructura Física se dedica a los estudios destinados a definir el trazado de los corredores y su prioridad. Durante el año 1995, en el marco de esta Comisión se confeccionó una lista (basada en la información suministrada por cada Estado miembro) con todos los proyectos elaborados por los departamentos de planificación de cada uno de ellos e incluidos en los presupuestos anuales sobre la base de nuevos proyectos, mejoramiento de rutas, ferrovías e hidrovías existentes y en buen estado y los que necesitan un mejoramiento.

² Iglesias, Enrique V., "BID estudia la integración", en *Gazeta Mercantil Latinoamericana*, N°2, Buenos Aires, 8-4-96, pág. 29.

³ Documento suscripto en ocasión de celebrarse la Conferencia Interamericana de Derecho Internacional Privado IV, realizada en Montevideo en 1989.

⁴ Sant'Anna, José Alex, *Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur. Transporte Terrestre*. BID/INTAL, Buenos Aires, 1997.

Al SGT N°5 le "cupó la definición de las directivas básicas para la integración física de los países del MERCOSUR, de donde se derivó una lista de obras prioritarias de infraestructura convenientemente interconectadas con las redes viales de los países miembros".⁵ Este subgrupo "en el mes de octubre de 1997 recomendó al Grupo Mercado Común (GMC) la aprobación de un proyecto de resolución relativo al Desarrollo de la Red Básica de Infraestructura Vial del MERCOSUR".⁶ Está previsto que la realización de esta red incluya la definición de una Red Preliminar de Infraestructura Vial y su eventual integración en una Red de Infraestructura Intermodal de Transporte del MERCOSUR.

De la mencionada lista se deduce que los principales proyectos tratan de integrar las áreas económicas más desarrolladas, caracterizadas por constituir grandes centros urbanos, concentrar un alto grado de facilidades e instalaciones y responder a las inversiones previstas a una elevada tasa esperada de crecimiento.

Los proyectos a los que el BID ha dado prioridad de financiamiento, son aquellos que atienden las alternativas de los corredores bioceánicos, y comprenden el eje Río de Janeiro - Buenos Aires - Santiago.

En síntesis, el legado de etapas anteriores es lo que nos permite planificar hoy. Queda claro que las infraestructuras existentes fueron construidas hace décadas y que en la actualidad son poco adecuadas para el volumen de cargas, el tipo y modo de transporte, por lo que la implementación de los nuevos proyectos de infraestructura de transporte tiene como punto de partida las estructuras existentes. La originalidad del nuevo proceso es, por un lado, la superposición de intervenciones sobre estructuras y sistemas ya en operación, adecuando los equipamientos a las nuevas modalidades de transporte multimodal y la introducción de los nuevos fenómenos de competencia interregional en las áreas receptoras. Por el otro, se procura favorecer las nuevas conexiones estratégicas, a lo largo de un eje troncal principal. A manera de ejemplo podemos citar el Puente Buenos Aires-Colonia y el Túnel de Baja Altura en Mendoza.

Todos "estos proyectos se articulan en estrategias no explicitadas en ningún documento pero se verifican en el territorio",⁷ desde el momento que el originario sistema de circulación con diseño radial se va transformando en un sistema de circulación con diseño transversal.

MERCOSUR: integración educativa. Las instituciones de educación superior

O. Beatriz De Luca*

⁵ Saldanha, Alcides, Ministro de Transporte de Brasil, "Mejores rutas para el MERCOSUR", en *Gazeta Mercantil Latinoamericana*, Buenos Aires, 5-1-97, pág. 25.

⁶ BID-INTAL, "Informe MERCOSUR, N°3, Buenos Aires.

⁷ Laurelli, Elsa. "Reestructuración económica en América Latina: ¿ Integración o fractura de los territorios fronterizos?, en *Fronteiras na América Latina*, Universidade Federal do Rio Grande Do Sul, 1997, pág.177

Paralelamente a la integración económica, los temas relacionados con la educación han sido objeto de importantes esfuerzos por parte de las instituciones que se han unido y formado grupos para iniciar acciones conjuntas. Se trata de lograr un mejor aprovechamiento de la masa crítica de recursos humanos especializados para las funciones de docencia, educación continua, investigación y desarrollo, innovación tecnológica y transferencia de tecnología, eficiencia en la gestión de las instituciones académicas e interacción de éstas con la sociedad en un espacio integrado.

En lo que respecta a educación superior, en 1993, se unieron un grupo de universidades brasileñas del sur. Ellas son: Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul, Universidade do Passo Fundo (UPF), Universidade de Caxias do Sul (UCS), Universidade da Região da Campanha (URCAMP), Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões (URI), Universidade de Cruz Alta (UNICRUZ), Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC), Universidade Católica de Pelotas y la Federação de Estabelecimentos de Ensino Superior de Novo Hamburgo. Todas ellas constituyen el Consorcio de Universidades Comunitarias Gaúchas (COMUNG), al reconocer el importante papel que desempeñan las instituciones de educación superior en los procesos de integración.¹

En ese mismo año 1993, se firma en Montevideo un Convenio de Cooperación General y Asistencia Recíproca entre el COMUNG y la Comisión Sectorial para el Mercosur. Se conforma así el GRUPO ARCAM constituido por varios subgrupos.

Las universidades públicas argentinas que forman parte del Grupo ARCAM son: Universidad Nacional de Entre Ríos, Universidad Nacional del Litoral, Universidad Nacional de Córdoba, Universidad Nacional de La Rioja, Universidad Nacional de Río Cuarto, Universidad Nacional de La Matanza y Universidad Nacional de Rosario.

En cuanto a las universidades privadas lo integran: Universidad de la Patagonia Austral, la Universidad Centro de Altos Estudios en Ciencias Exactas (CAECE), Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA), Universidad de la Marina Mercante, Universidad Blas Pascal, Universidad Católica de Santa Fe, Universidad Católica de Córdoba, Universidad del Museo Social Argentino, Instituto de Ciencias de la Salud de la Fundación Barceló, Universidad Austral y Universidad Hebrea Argentina Bar Ilán.

También integran ARCAM La Universidad Católica Nuestra Señora de la Asunción, de Paraguay, y en Uruguay la Universidad de la República, Universidad Católica del Uruguay Dámaso Larrañaga y Universidad ORT.

Los objetivos del Grupo ARCAM son:

- incrementar las relaciones entre las universidades del MERCOSUR;

*Socióloga, Magister en Administración Pública, Facultad de Ciencias Económicas, UBA.

¹ Meirelles Ferrugem, Morvan, "Consorcio de Universidades Gaúchas", en *Temas de Integração com enfoques no MERCOSUL*, vol. 1, Brasil, 1997.

- unir esfuerzos a los efectos de coordinar proyectos de interés regional en forma conjunta;
- encarar proyectos de investigación y volcar sus frutos en beneficio de la asociación interuniversitaria y de la sociedad en su conjunto, tomando en consideración las ventajas competitivas de las universidades del Grupo ARCAM;
- formar recursos humanos mediante el intercambio de docentes y alumnos;
- realizar actividades relacionadas con la educación, la investigación y el intercambio tecnológico;
- potenciar el uso de los recursos humanos y materiales de los centros de estudio;
- promover el desarrollo académico, científico y tecnológico, fortaleciendo además la vinculación sociedad-universidad;
- proponer a las fuerzas productivas de la sociedad del MERCOSUR la utilización de los servicios universitarios, como consultorías multidisciplinarias de máximo nivel;
- incentivar la interacción bilateral, multilateral y global, a fin de ofrecer soluciones a la problemática regional de mayor incidencia en el MERCOSUR.

Dentro de este marco se acordaron diversos proyectos:

- Universidad Nacional de La Matanza y el COMUNG, de cooperación y asistencia recíproca de carácter académico, cultural y servicios (1995);
- Acta de Compromiso entre la Universidad de Ciencias de la Salud de la Fundación Barceló y el COMUNG, para elaborar una red informática entre las universidades que posibilite el intercambio electrónico de datos y programas de investigaciones comunes (1995);
- Convenio Marco de Cooperación Académica y Tecnológica entre la Universidade de Regiao da Campanha (Brasil) y la Universidad Nacional de Rosario, con el fin de intercambiar información entre bibliotecas, personal docente e investigadores y facilitar los estudios conjuntos (1995);
- Acuerdo Específico de Cooperación entre el Centro de Estudios Interdisciplinarios (CEI), la Universidad de la Regiao da Campanha (URCAMP) y el Instituto Lazarte de la Universidad Nacional de Rosario, para incentivar la formación de recursos humanos a nivel de postgrado en el área de salud pública (1996).

A su vez el GRUPO ARCAM conformó el SIPRIUM (Sistema de Proyectos Integrados de las Universidades del MERCOSUR) para llevar a cabo determinados proyectos que involucren instituciones de nivel superior.

El organigrama de este Sistema indica que lo constituyen una Asamblea General Universitaria, una Comisión Coordinadora, un Comité Ejecutivo y seis Comisiones por área temática: Ciencias Jurídicas y Sociales; Ciencias de la Salud; Educación y Cultura; Ciencias Económicas y Empresariales; Ciencias Biológicas y Ambientales, y Comisiones varias. Asimismo, cuenta con una Secretaría General.

Por su parte otro conjunto de universidades conformaron el GRUPO MONTEVIDEO, que reúne universidades públicas de los cuatro países. En primer lugar, pusieron en práctica un programa operativo de cooperación entre universidades, mientras las distintas instituciones asumieron la responsabilidad de coordinar un área disciplinaria. Así la Universidad de Buenos Aires encaró las actividades relacionadas con matemáticas aplicadas, la Universidad de la República de Uruguay se centró en virología molecular, la Universidad Nacional de Rosario en microelectrónica, la Universidad Federal de Paraná (Brasil) en evaluación institucional y la Universidad Nacional de Asunción en farmacología de productos naturales.

Todas estas agrupaciones de instituciones de educación superior procuran formar parte activa del proceso de integración. Las pautas establecidas en el acta de creación de las Reuniones de Ministros de Educación (lo que se conoce como MERCOSUR EDUCATIVO) indica: "Existe consenso en reconocer que la educación desempeñará un papel central en las estrategias de desarrollo de los países latinoamericanos, para afrontar los desafíos planteados por el avance de la revolución científico-tecnológica, la transformación productiva, la democratización y los procesos de integración continental".

● Economías de América Latina y el Caribe en 1999: un balance preliminar

Notas de la Cepal dedica el número especial de enero de este año al balance preliminar de las economías de la región correspondiente a 1999. Los aspectos considerados para elaborarlo son el sector externo, las políticas macroeconómicas y el desempeño interno.

La revisión del sector externo abarca el ingreso de capitales, la deuda externa, las importaciones, el comercio intrarregional, los precios de los productos. De las políticas macroeconómicas se estimó la política monetaria, la banca, la política cambiaria, el déficit fiscal y el ritmo de las reformas. El desempeño interno se pudo evaluar con referencia a la evolución del producto regional, la inversión, la inflación, los mercados laborales y las perspectivas para el 2000.

El examen de todos estos aspectos confluyó en el esbozo del panorama regional. Para configurarlo, el necesario correlato es el contexto internacional. En él se destacó la expansión de la economía estadounidense y la recuperación de Asia. A estos factores positivos se contraponen la prevalencia de la incertidumbre financiera, que generó un financiamiento internacional reducido, irregular, de altos costos y de corto plazo. La transferencia de recursos desde el exterior fue de signo negativo, es decir que los pagos al exterior por intereses y remesas de utilidades de empresas extranjeras sobrepasaron los ingresos por capital.

Asimismo, en el área comercial los efectos adversos derivaron del descenso de los precios de las materias primas -excepto el petróleo- y la retracción del comercio intrarregional. Aunque se efectuaron ajustes cambiarios, el valor de las exportaciones regionales disminuyó (2%), salvo en México.

En resumen, la economía de América Latina y el Caribe tuvo un crecimiento nulo. No obstante, en un escenario global de recesión en América del Sur, las variaciones están dadas por un moderado crecimiento de México y el también

destacable de algunos países de América Central y el Caribe, consecuencia de los estrechos vínculos que mantienen con una economía próspera como la de Estados Unidos.

Desempeño regional

En el *sector externo*, pese a que los precios de las importaciones y las exportaciones disminuyeron, gran parte de los países de la región registró un deterioro en los términos de intercambio. Si el déficit comercial disminuyó esto se debió al descenso de las importaciones y, en general, también descendieron las exportaciones. Las cifras revelan una disminución del déficit en cuenta corriente, cubierto con flujos compensatorios, reservas internacionales y entrada de capitales. Respecto de estos últimos, el monto (42.000 millones de dólares) fue menor que el de 1998 y algo más de la mitad de los ingresos de 1997.

Cabe señalar que en el financiamiento externo la proporción de capitales volátiles fue mucho menor que en el bienio anterior y la inversión extranjera directa sobrepasó el importante monto de 1997-1998. Si bien el acceso a recursos externos privados fue insuficiente, los préstamos de fuentes oficiales, procedentes de organismos multilaterales, contribuyeron a saldar el déficit.

La expansión de la deuda externa fue leve ya que la variación nominal sólo alcanzó 0,5%, la más baja del decenio. En el segundo semestre de 1999, Ecuador no pagó los intereses de los bonos Brady con garantías y de otros compromisos del gobierno con acreedores privados. Honduras y Nicaragua procuran acogerse a una iniciativa para la reducción de la deuda de los países pobres muy endeudados, a la que obtuvieron su incorporación Bolivia y Guyana.

En el *área macroeconómica*, pese a la declinación de ingresos, no disminuyeron los gastos fiscales, es decir no se aplicaron medidas tan contractivas como las de 1998. Salvo los casos de paridades fijas con el dólar - Argentina, El Salvador, Panamá y algunas pequeñas economías del Caribe Oriental-, los sistemas cambiarios de América Latina se enrolaron en la libre flotación. En varios países se adoptaron tipos de cambio flexible, por estimar que las condiciones regionales e internacionales así lo exigían. No obstante, no se descartaron distintos grados de intervención. Así se procedió repetidamente en México y Brasil, para atenuar las fluctuaciones de la tasa de cambio.

En 1999 el *desempeño global de la región* se caracterizó por un crecimiento nulo, descenso de la inversión y el consumo. No resulta extraño entonces la caída de la creación de empleo respecto del año anterior y el ascenso del desempleo. En cuanto a los salarios reales del sector formal tuvieron una evolución relativamente ventajosa en Chile, Colombia, Costa Rica, Nicaragua y Uruguay. En estos países el aumento de los salarios se basó en la desaceleración de la inflación, a semejanza del bajo ritmo inflacionario que tuvo toda la región. En Chile, Colombia y Uruguay, este efecto se potenció debido a que los precios aumentaron menos de lo previsto. En cambio, en Argentina, México y Paraguay los salarios reales se estancaron, mientras que en Brasil y Perú descendieron.

De los datos, cifras, cuadros y gráficos de este balance preliminar de CEPAL, extraemos algunas observaciones formuladas por la Comisión:

- la proyección del organismo para el año 2000 apunta a una tasa de crecimiento regional de 3,6 por ciento;
- los mercados financieros internacionales adoptarán una postura más favorable para la región;
- los precios de los productos básicos experimentarán un repunte;
- la contracción del comercio entre agrupaciones regionales y los conflictos originados en la diferencia de posición en política económica tienen su contrapartida en el avance de las negociaciones institucionales intrarregionales. □ A-G.

● Comercio Electrónico

Susana Darín

El concepto de comercio electrónico cubre cualquier forma de transacción comercial o intercambio de información utilizando nuevas tecnologías de comunicación entre empresas, entre empresas y consumidores, o entre empresas y la administración pública, así como los mecanismos de pago telemáticos, el dinero digital, los métodos de seguridad en el comercio *on-line* y las operaciones bancarias cibernéticas.

Debido a la interacción, las empresas tienen la posibilidad de participar en un nuevo escenario en donde varios miles de operadores del mundo pueden explicar en tiempo real sus productos, servicios, o anuncios específicos, y otros tantos sus necesidades o demandas inmediatas.

El ordenador personal ha pasado a ser una de las plataformas más poderosas con la que cuentan las empresas para la planificación integral de sus estrategias comerciales, y en consecuencia incrementan la efectividad y rentabilidad de sus negocios.

En un esquema general del comercio electrónico se presentan tres tipos de relaciones:

- a) Empresa-consumidor final. Se reúne de forma virtual la oferta y la demanda a nivel minorista. Los consumidores pueden seleccionar los productos o servicios dentro del gran mercado virtual y realizar la compra.
- b) Empresa-administración pública. Las actividades tradicionales entre las empresas y los diferentes niveles de la administración pública se efectúan en forma virtual. Esta relación se ha visto fortalecida por el desarrollo integral del comercio electrónico, ya que a través de medios

Licenciada en Relaciones Internacionales, Universidad del Salvador; Master en Comercialización y Estrategia de Negocios, Universidad del Museo Social Argentina; docente universitaria.

telemáticos, los empresarios pueden participar de licitaciones públicas y concesiones, solicitar permisos, pagar impuestos, tasas y otros derechos, acceder a estadísticas y a ciertos organismos públicos.

c) Empresa-empresa. Las tecnologías de la información generan lazos entre empresas, con intereses complementarios. En estas relaciones la red actúa como canal de información o directamente como canal de distribución de bienes y servicios.

El comercio electrónico da una mayor eficacia a las transacciones y a la capacidad de reacción y también es un factor de reducción de costes de comunicación y logística. Las oportunidades se expanden de manera exponencial y el comercio fluye. Aumenta la oferta, la demanda y la transparencia de los mercados. Para las pequeñas empresas de reciente creación representa un medio para ampliar su radio de acción a uno mayor de lo que era posible anteriormente. Asimismo, existen muchos proyectos de gobiernos regionales en esta materia. Algunos se dirigen a la creación de un centro comercial virtual de promoción de productos de su región y a la formación y adiestramiento de los comerciantes.

En los dos últimos años se ha comenzado a perfilar lo que va a ser el futuro de las relaciones comerciales empresa-empresa o mejor aún de empresa internacional-empresa internacional.

Esto significa que en todos los países del mundo se están estableciendo nuevos sitios de comercio exterior, redes de valor agregado (VAN) para intercambio electrónico de información (EDI), Mailing List, Newsgroups de Usenet, chat rooms, Gopher y canales de voz específicos para la promoción de productos y servicios de comercio exterior. Sus creadores son particulares, compañías privadas o gobiernos nacionales, o bien organizaciones internacionales como ONU, Banco Mundial, Banco para el Desarrollo de Asia, FMI, IRAM, Banco de Desarrollo de América del Norte, OCDE y muchas más.

En consecuencia, el comercio internacional se está volviendo más competitivo debido a la presión sobre los precios. Los productos y servicios mejoran en calidad y en contenido tecnológico, y los productores y consumidores ahorran tiempo y recursos económicos. Se han abierto enormes posibilidades para los empresarios y emprendedores que ven el mundo como un lugar accesible, en donde la innovación tecnológica y la simplicidad de la distribución de la información han reducido mucho el tiempo y las distancias operativas transaccionales.

Principales tendencias del comercio electrónico

A pesar de que muchos productos se han adaptado perfectamente a este nuevo canal de comercialización, aún existe cierto temor por parte de los consumidores a dar información bancaria o crediticia al realizar el pago. De todos modos la red se ha convertido en más rentable, sobre todo para los pioneros de los servicios tecnológicos, porque de hecho, los que ganan dinero son las empresas que venden publicidad en sus sitios web, en especial aquellas que mantienen poderosos motores de búsqueda: Infoseek, Lycos, Yahoo, Netscape o Excite.

Tiempo y espacio virtual

El comercio tradicional está caracterizado por la participación de un gran número de intermediarios que hacen posible que los bienes y servicios lleguen desde el productor hasta el consumidor. El sistema se construye básicamente, con relaciones bilaterales. Así, por ejemplo, el productor sólo mantiene contactos con sus proveedores y con la empresa responsable de importar sus productos en el territorio extranjero. Antes de llegar a su destino final, los bienes son manejados, transportados y almacenados múltiples veces. Los flujos de bienes y servicios monetarios también atraviesan diversas etapas, mientras que la información es fraccionada, con lo que pierde calidad y utilidad.

En el contexto del comercio electrónico, las barreras de tiempo y espacio que delimitaron tanto cuantitativa como cualitativamente a las transacciones comerciales tradicionales decrecieron de modo considerable. En la actualidad se opera de manera dinámica, al poner en interacción a las partes que participan en la transacción, independientemente del lugar geográfico en el que se encuentren. Todo esto es llevado a cabo en tiempos reales. Como nunca se ha visto con anterioridad, el concepto de *just in time* pasa a ser una condición primordial de la nueva forma de operar del mercado. El comercio electrónico ha abierto la posibilidad de que las operaciones ocurran dentro de un espacio virtual, no específico.

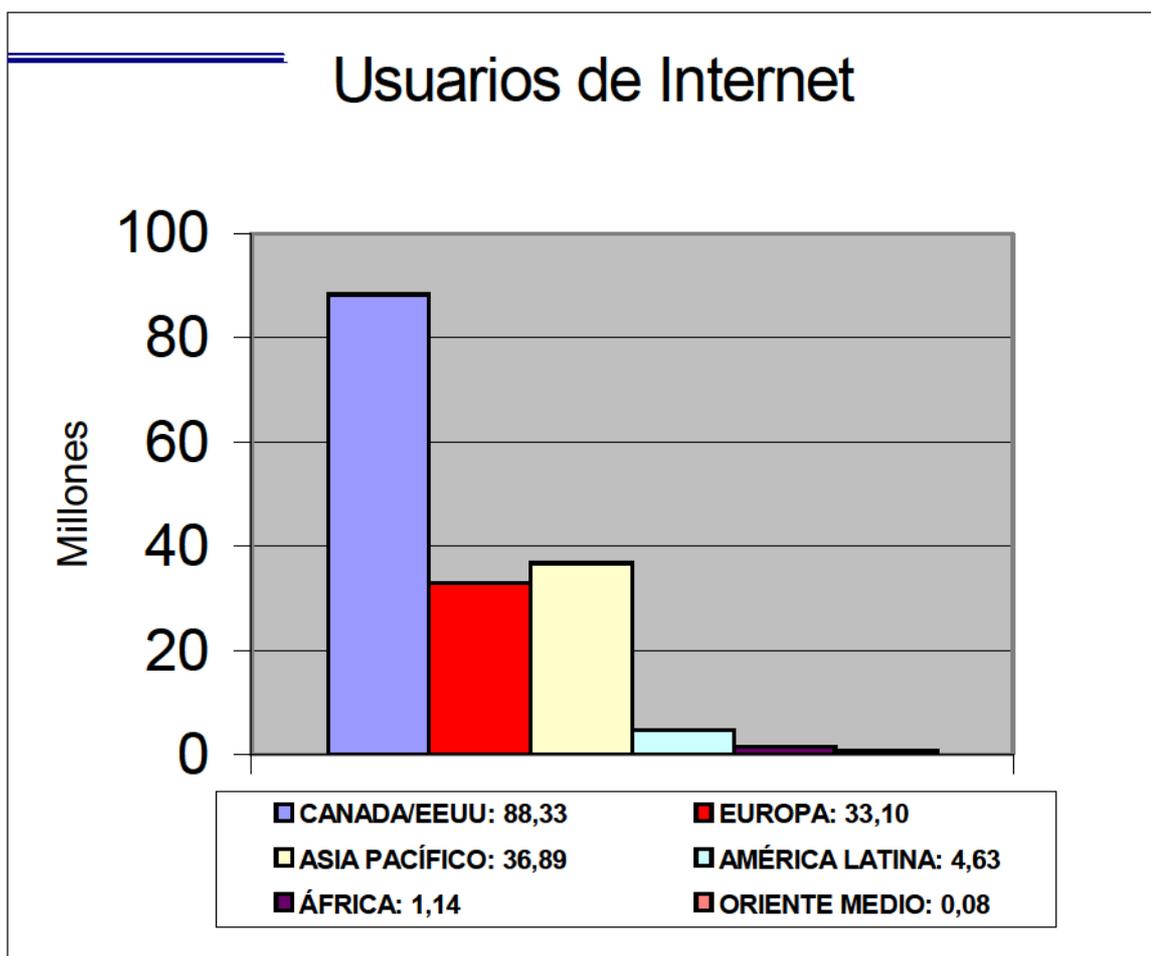
Con el desarrollo y uso del comercio electrónico a través de la red, el mercado pasa a ser global y no reconoce fronteras. Así las actividades involucren a individuos dispersos en distintas áreas del mundo y que con toda probabilidad nunca se reunirán. Específicamente en el caso de los bienes y servicios digitalizados esto es una realidad plena.

Al tener la operación comercial un mercado virtual, el comercio electrónico permite eliminar el costo que implica mantener múltiples espacios físicos. Ya no habrá necesidad de alquilar o comprar un local a los fines de establecer la base de operaciones comerciales. Con el comercio se opera en un espacio cibernético que tiene sus puertas abiertas las 24 horas, los 365 días del año.

Dadas las perspectivas que ofrecen las transacciones electrónicas, cabe señalar que en el ámbito de ALCA se ha constituido el Comité de Expertos del Sector Público y Privado en Comercio Electrónico, al que le compete efectuar recomendaciones sobre el comercio global de esta área.

<u>¿Qué es el comercio electrónico?</u>	<u>Retos del comercio</u>
Intercambio electrónico de datos para dar soporte a transacciones comerciales, es decir intercambio electrónico de valores entre un vendedor y un comprador.	<ul style="list-style-type: none">• Costo de implementación• Integración con sistemas existentes• Aceptación de pago electrónico• Preocupación por la seguridad• Cómo atraer y retener clientes

<p style="text-align: center;"><u>Ventajas</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Fijación estándar de precios • Cambio del papel de los intermediarios • Creación de mercados • Mayor eficiencia en la circulación de capitales • Creación de intranets • Nueva competencia • Ventaja competitiva 	<p style="text-align: center;"><u>Desventajas</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Dificultades organizativas • Divulgación de información • Mantenimiento de los sitios web • Barreras culturales y lingüísticas • Formas de pago • Baja velocidad de acceso • Congestión de la red • Falta de seguridad
<p style="text-align: center;"><u>Cambios en la economía</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Usuarios de Internet 3 millones en 1994 y 160 millones en 1998 El acceso desde hogares llegó a 32% en 1998 • Negocios en Internet El tráfico por la red se duplica cada 100 días La velocidad de acceso se duplica cada 2 años El volumen de transacciones mundial por e-commerce llegará a \$300.000 millones en el año 2002 • Velocidad de penetración Radio 38 años Televisión 13 años Celular 9 años Internet 5 años. 	<p style="text-align: center;"><u>Cambios en la empresa</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Base de datos con los perfiles de los consumidores, sus preferencias y sus patrones de comportamiento en las compras • Promociones dinámicas altamente dirigidas a consumidores • Personalización de la información que ve o recibe el consumidor • Diferenciación sobre la base de servicios o programas de lealtad
<p style="text-align: center;"><u>Cambios para los consumidores</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejor y más rápido conocimiento del mercado • Acceso ilimitado a grandes cantidades de información • Facilidad para efectuar transacciones en el acto • Publicidad altamente dirigida • Comunicación en tiempo real • Mercadotecnia focalizada en el consumidor (customer focus) 	<p style="text-align: center;"><u>Perspectiva y horizonte futuro</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 2450 millones de personas utilizarán computadoras en el año 2000 • Aumento del número de usuarios de Internet de 150 millones en la actualidad a más de 700 millones en el año 2001 • Los datos de las unidades de mensajes telefónicos y la TV interactiva brindarán a los expertos en marketing una verdadera mina de oro de información • La negociación computarizada reemplazará inevitablemente a las bolsas de comercio • La mayoría de las órdenes de compra serán electrónicas. Los remates por computadora se multiplicarán. Serán cada vez más los clientes que utilicen el pago electrónico



● Publicaciones

TAMAMES, RAMÓN, con la colaboración de BEGOÑA GONZALEZ HUERTA; Estructura económica internacional, Madrid, Alianza Editorial, 1999, 570 páginas.

La estructura económica internacional es expuesta en este volumen en cinco secciones que abarcan una multiplicidad de temas.

A partir del proceso de formación de la economía mundial -del que se consideran las etapas iniciales del comercio internacional- se avanza hacia su relación con los niveles de desarrollo para referirse también al globalismo y a las cuestiones puntuales de la organización internacional.

La segunda parte encara la cooperación económica internacional. Después de reseñar sus orígenes, ubicados en el período inmediatamente posterior al fin de la segunda guerra mundial, se describen las características de organismos

como el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial, GATT-OMC, la UNCTAD y las relaciones Norte-Sur.

La integración económica ocupa la tercera parte. Explicado este concepto en términos generales, se considera la Unión Europea y la EFTA, así como lo sucedido con el COMECON y el futuro de Europa Central y Oriental.

En cuanto a la integración de las Américas se pasa revista al Acuerdo de Libre Comercio Canadá-Estados Unidos, el Acuerdo de Libre Comercio Canadá-Estados Unidos-México, el Área de Libre Comercio de las Américas, el Mercado Común Centroamericano. Asimismo, se plantea la viabilidad de un área de libre comercio transatlántica (TAFTA, en sus siglas en inglés), un emprendimiento asociativo Norte-Norte.

Al proseguir con el encuadro geográfico, hacia el sur es el turno de ALALC, ALADI, Comunidad Andina, Grupo de los Tres, MERCOSUR y la propuesta del Área de Libre Comercio Sudamericana. También está incorporada la región caribeña: CARIFTA, CARICOM y Asociación de Estados del Caribe. Esta tercera parte se completa con la integración y cooperación en África y en la zona Asia-Pacífico. En esta última se perfilan ASEAN, APEC, el área de libre comercio Australia-Nueva Zelanda (ANZCERTA), y el agrupamiento de los dos países insulares y dependencias coloniales del Pacífico (SPARTECA).

La consideración de los grandes temas actuales abarca las empresas multinacionales, la población y alimentación mundial, las cuestiones energéticas (referidas a la producción y consumo de petróleo, las fuentes alternativas y el cambio climático), y las fluctuaciones económicas, relativas a las crisis de 1929, 1973, 1989-1993 y 1998.

En la última parte del volumen se delinearán las características diferenciales de las grandes potencias económicas entre las que se sitúan -cada una en una subsección- Estados Unidos, la URSS y la nueva Rusia, Japón y la República Popular China.

Pese a su extensión y a la variedad de cuestiones abordadas, cabe admitir que el profesor Tamames proporciona un análisis que permite individualizar los factores articulados en el soporte de la economía mundial. De los esquemas de integración en todos los continentes -consideradas las razones de su génesis, marchas y contramarchas-, es posible efectuar su seguimiento y perspectivas al establecer la necesaria correlación región-mundo. El enfoque global adoptado por esta publicación proporciona elementos para intentar la tarea.

• A-G

● [Direcciones electrónicas útiles](#)

<p>Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación (Argentina) http://www.sagpya.mecon.gov.ar</p>	<p>Portal sociopolítico de información latinoamericana http://www.nuevamayoria.com</p>	<p>Biblioteca del Congreso de la Nación Argentina http://www.bcbib.gov.ar</p>
--	---	--

Autoridades del IIL-UNLP	Informe Integrar
<u>Directora:</u> Noemí Mellado	<u>Director editor:</u> Marcelo Halperin
<u>Secretarios de la Maestría:</u> Marcelo Halperin	
Sergio R. Palacios	<u>Comité de Redacción y Coordinación Académica:</u>
<u>Secretario Académico:</u>	Clara Amzel-Ginzburg
Luis Manuel Urriza	Agustina Peretti

Esta publicación es propiedad del Instituto de Integración Latinoamericana de la Universidad Nacional de La Plata. Registro de la Propiedad Intelectual N° 960.725.
 Hecho el depósito que marca la Ley 11723. Impreso en Argentina.
 Las notas publicadas en **Informe Integrar**, que expresan exclusivamente la opinión de sus autores, se pueden reproducir con indicación de la fuente.