

DISCURSO INAUGURAL

SEMINARIO

**AVANCES EN LA TECNOLOGÍA PORTUARIA Y MARÍTIMA
MUNDIAL Y SU RELEVANCIA EN CHILE**

PRESENTACION DEL SR. RICARDO LAGOS
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS
Santiago, 14 de Mayo de 1997

1. INTRODUCCION

En la primera mitad de este siglo el principal tráfico de carga en el mundo se producía entre Norteamérica y Japón. Hoy en día sin embargo, los centros de consumo y producción se diversifican hacia el Asia, primero con Japón y luego la aparición de países de industrialización reciente como Corea, Taiwan, Singapur y Hog Kong, proceso que hoy continúa en Malasia e Indonesia, y probablemente el siglo XXI sea el siglo de China.

La cuenca del Pacífico se ha convertido en el escenario de una gran actividad económica. En efecto, las tasas de crecimiento económico y el aumento de la participación en el producto mundial del Asia-Pacífico, nos muestran el gran dinamismo de esta zona del mundo, los países del Asia Pacífico, en un plazo de 20 años, entre 1970 y 1990, prácticamente han duplicado su participación en las exportaciones mundiales.

Por otra parte las economías del cono sur de América están en un proceso de apertura económica, y de integración subregional. Es posible esperar un aumento de la participación del sector de bienes transables en el mercado internacional. Existe todavía en el caso de Brasil y Argentina un espacio importante de crecimiento del Comercio Internacional.

Chile puede ofrecer un puente con la Cuenca del Pacífico. Nuestro País tiene ventajas geográficas, una economía de bajo riesgo, estable, con inflación decreciente, con una buena integración al mundo -las exportaciones alcanzan el 35% del producto-, especialmente al Asia-Pacífico, donde participa de la APEC, un sector de telecomunicaciones consolidado, una oferta energética adecuada a la demanda, un mercado de capitales doméstico dinámico y una infraestructura que está en proceso de convertirse en una buena base de operaciones para la actividad productiva y de integración.

Esto le permitirá a Chile perfilarse como una plataforma de negocios que aumentará el flujo de inversiones en nuestro país y un puente para el tránsito de bienes y personas con los países del cono sur que miran hacia el Atlántico.

Para que ello sea posible es fundamental, por un lado, consolidar y profundizar la inserción de Chile en los distintos mercados y bloques existentes, y por otro, desarrollar la infraestructura de transportes y de servicios adecuada para dicho propósito.

La política de apertura a los mercados mundiales y su posición geográfica hacen que para Chile sea imperativo el entrar en una segunda fase de modernización portuaria. Es sabido los avances logrados en lo que respecta a eficiencia, sin embargo, aún ella dista mucho de estar a niveles internacionales.

2. LA PRODUCTIVIDAD Y LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS

Durante muchos años los déficit portuarios se consideraron de mínima importancia, un problema que se podía corregir con mayores asignaciones presupuestarias o simplemente aumentando las tarifas. Sin embargo, alzas tarifarias en países como el nuestro, que han adoptado políticas macroeconómicas orientadas hacia la exportación afectarán en definitiva a los precios de la exportaciones y las importaciones

La competitividad de los productos que se transan internacionalmente está influida en alto grado por el periodo global de tránsito necesario para trasladar mercancías desde su origen a su destino. En la medida en que los servicios portuarios sean excesivamente lentos, representarán un incremento innecesario de los periodos de tránsito y una pérdida de ingresos sobre el capital invertido en existencia. En un estudio exhaustivo sobre la competitividad de los precios en el comercio internacional se determinó que los compradores a menudo están dispuestos a adquirir mercancías de mayor valor si cuentan con plazos de entrega más cortos y altamente confiables.

Para los puertos que no ofrecen servicios eficientes y de costo mínimo 24 horas al día, siete días a la semana, las consecuencias pueden ser enormemente perjudiciales para los ingresos de las divisas de un país, las inversiones internas, la creación de empleos y los ingresos de los exportadores. Los puertos no pueden aumentar la velocidad de las naves, pero sí pueden eliminar el tiempo que las mercancías permanecen en los puertos debido a los factores mencionados por medio de un aumento de la productividad, negociando acuerdos laborales que reflejen las exigencias del intercambio comercial, llevando a cabo programas de capacitación y colaborando con grupos de usuarios para facilitar la documentación y los procedimientos del intercambio comercial. Los puertos pueden entonces crear una importante ventaja competitiva para los productos de un país en los mercados internacionales por medio de mejoras en la productividad y de la calidad de los servicios.

El reconocimiento de esa realidad se traduce también en una toma de conciencia de que los puertos son estructuralmente competitivos, es decir, aunque gozan de situaciones de monopolio en relación con sus regiones interiores, deben responder a la competencia a que se enfrentan las mercancías que manejan con el fin de sobrevivir comercialmente. El costo de los servicios portuarios influye directamente en la capacidad de las mercancías de competir en los mercados internacionales. Muchos productores de América han llegado a la conclusión de que las ventajas competitivas de sus mercancías en los mercados internacionales han sido erosionadas por la ineficiencia y los altos costos de los puertos.

3. OFERTA PORTUARIA EN CHILE

Los servicios de transporte marítimo se distinguen entre aquellos de línea destinados a servir principalmente la carga general y contenedorizada, y los ocasionales o “tramp” que atienden cargas masivas principalmente cargas refrigeradas, graneles sólidos y líquidos. Los primeros generan servicios portuarios de alto valor agregado.

Los terminales de carga general y contenedores, que pueden constituir parte o el total de un puerto, se caracterizan por requerir de altos niveles de inversión en equipos, áreas de respaldo, sistemas de gestión, etc. Paradojalmente estos terminales no requieren de grandes calados pues los volúmenes de carga no ameritan buques de gran capacidad; es así que las proyecciones hasta el año 2000 indican que no se requerirán calados superiores a 13 metros. Por otra parte, con un leve aumento en la tasa de transferencia, si se hubiera concentrado el total de la carga chilena movilizada en contenedores en 1994 se hubiera requerido de sólo tres sitios de atraque.

Los Terminales de Graneles son en general especializados por tipo de producto existiendo en Chile principalmente los forestales y mineraleros. Las características de la infraestructura portuaria dependen entonces de la especialización y de los volúmenes de carga. Es así que a nivel mundial los mayores calados, 14 metros o superiores, los tienen los terminales de hidrocarburos, los de mineral de hierro y en algunos casos los cereales.

En 1995 los puertos de Chile transfirieron más de 44 millones de toneladas; de ellos 5 millones fueron contenedores y 9 millones carga general en su gran mayoría movilizados por la empresa de propiedad estatal EMPORCHI. Adicionalmente se transfirieron 8 millones de graneles líquidos y 2 millones de toneladas de carga refrigerada, los 21 millones restantes fueron graneles sólidos.

Las cargas de cabotaje son mínimas al igual que las de tránsito, ambas constituyen cerca del 5% del total. Los diversos puertos privados movilizan principalmente graneles sólidos transportando cerca del 60 % de la carga total, presentando un alto grado de descentralización a lo largo de la costa del país. Es decir, la tendencia de las exportaciones chilenas de graneles sólidos es a utilizar el puerto más cercano, o a construir su propia infraestructura portuaria, con un grado muy bajo de concentración de las cargas.

El 95% de las exportaciones frutícolas, a diferencia de otros productos donde existen puertos especializados, se realiza utilizando exclusivamente los puertos EMPORCHI; el 5% restante se divide uniformemente entre el transporte aéreo y terrestre.

Esto demuestra la importancia que tiene para la agricultura el desarrollo portuario, tanto en su tamaño como en su eficiencia. Algunos ejemplos: uvas 98.5%, manzanas 97%, peras 99%, kiwis 96%, ciruelas 93%. Sólo en espárragos, frambuesas y berries el 100% es por vía aérea.

Es importante señalar también que el 50% del comercio exterior chileno se realiza a través de los puertos de Valparaíso y San Antonio. Un 88% de las exportaciones de frutas y hortalizas se concentra en estos puertos y el 70% de las ventas de estos productos que se realizan al exterior se lleva a cabo a través del puerto de Valparaíso. Otra cifra importante a destacar es que el 97% de la producción exportada vía marítima proviene de las regiones V, VI, VII y Región Metropolitana.

Sin embargo, hoy día estos puertos se encuentran en el límite de su capacidad. Lo ratifica el Índice de Ocupación Promedio, que es el número de horas en que el puerto estuvo ocupado en relación con el total de horas que éste estuvo disponible a trabajar.

Valparaíso y San Antonio tienen Índice de Ocupación Promedio superior al 60% del grado de utilización de la capacidad instalada. En temporadas peak de exportaciones de frutas, los porcentajes se ubican entre 85 y 90%; esto se aprecia claramente en el mes de febrero, en que hay atochamiento, demoras y congestión.

Los niveles de ocupación de los puertos de la zona central hasta la Región VIII de Chile son superiores a los óptimos económicos, alcanzando cifras en el entorno del 60% al 80%, y aún mayores en la épocas de mayor demanda, constituyéndose en un cuello de botella en algunas estaciones del año. En contraposición de lo anterior, los puertos del norte presentan indicadores de ocupación comercial aceptables e incluso en algunos casos existe capacidad ociosa.

La mayoría de los puertos nacionales presentan deficiencias en los servicios complementarios particularmente en los espacios destinados a la consolidación y desconsolidación de carga, en las vías de acceso, en la capacidad de almacenamiento, en el equipamiento para la transferencia de las cargas, etc.

Al sur de la región central, Chile no cuenta con servicios marítimos de línea para el movimiento de contenedores y de carga general (excepto uno menor). Ello se debe en parte a que los puertos de la zona de Concepción sufren una crónica congestión y a que el volumen actual de la carga no compensa el viaje en redondo de las naves.

4 TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL

Con respecto al movimiento de carga, para la totalidad de los puertos chilenos, quizá con la única excepción de Arica, el principal cliente es nuestro propio comercio exterior, que en la última década ha crecido a tasas mayores a las previstas. Nosotros debemos mirar más allá de la contingencia y observar las tendencias del transporte marítimo mundial, que se pueden resumir en los siguientes aspectos: mayor importancia de los contenedores como medio de almacenamiento

de las mercancías, un mayor tamaño de las naves porta contenedores, que requieren puertos más profundos y más eficientes, concentración de la carga en pocos puertos a nivel mundial. Estos fenómenos debemos tenerlos en cuenta para analizar nuestra situación, es posible que en el Pacífico Sur, en un futuro no lejano se desarrolle un puerto concentrador y Chile debe estar preparado para ello, tenemos ventajas naturales derivadas de su posición geográfica y de la existencia de bahías abrigadas y profundas, nuestra economía es sólida y estable, sin embargo nuestro tamaño de mercado es pequeño y debemos trabajar para profundizarlo, desde luego con nuestro propio crecimiento y mejorando las vinculaciones con los vecinos.

Nuestras posibilidades de desarrollo, están vinculadas a la suerte de nuestros vecinos, no sólo por las posibilidades de mayor intercambio comercial con la cuenca del Pacífico, sino que también porque son nuestros clientes más importantes de productos manufacturados y además son los receptores más importantes de la inversión del sector privado.

Respecto al futuro, pensando en un horizonte de 20 años puede afirmarse que en la costa este de Sudamérica, Brasil probablemente será el país que albergará un megapuerto mayoritariamente de contenedores, en la costa oeste lo probable es que habrá un gran puerto situado en Perú o en el norte de Chile. Lo anterior no significa que la carga general y la contenedorizada crezcan a altas tasas principalmente en la región central y en segundo lugar en la Región VIII. El crecimiento de los complejos portuarios de la zona norte de Chile tales como Arica, Iquique, Antofagasta y Mejillones dependerá fundamentalmente del desarrollo de sus economías. Es así que es fácil predecir crecimiento sustantivos en el movimiento de graneles líquidos, principalmente ácido sulfúrico, y graneles sólidos, mayoritariamente concentrados de minerales, de los puertos de la Región II consecuencia del extraordinario aumento en la actividad e inversiones mineras.

Sin embargo, la concentración de graneles, en un número menor de puertos en la Región I y II, podría ser económicamente rentable, sólo para puertos con menores distancias terrestres, y con sistemas de costo eficiente de ferrovías y estaciones de transferencia moderna.

Es posible pensar, que existan grandes puertos basados en la utilización de graneles con actividades industriales en las cercanías que aprovechen las ventajas económicas de la región. El caso más interesante es el de la riqueza forestal que podría dar origen a importantes industrias, que aporten un mayor valor agregado a la madera, localizadas en las cercanías de los puertos.

Las estadísticas indican que los puertos chilenos presentan niveles de calado superiores aunque no en términos sustantivos. En general, en Chile con relación a los puertos del Atlántico, particularmente Argentina, se presenta la ventaja de una mayor profundidad, y la desventaja de requerir la construcción de molos de abrigo debido a la escasez de bahías tranquilas. Sin embargo, la ventaja chilena no es de magnitud preponderante pues los puertos del Atlántico recurren al

cabotaje hacia puertos más profundos, a dragados, o a otros sistemas para profundizar sus sitios, todos ellos con costos que en el volumen de su comercio no son determinantes.

No existen puertos chilenos con instalaciones modernas especializados en importantes productos agrícolas del cono sur tales como la soya, el trigo y el mosto de uva; tampoco existen facilidades de acopio para los graneles sólidos e incluso el servicio agrícola y ganadero (SAG) limita el tiempo en que pueden almacenarse productos agrícolas extranjeros en puertos nacionales.

En lo referente a Argentina, recientemente se privatizó la gestión portuaria de Buenos Aires siendo muy alentadores los resultados iniciales en materia de aumento en la eficiencia pues por un lado, se disminuyó el costo de embarque de 350 a 130 US/Container en 1997 y por otro lado, el rendimiento aumentó de 17 a 50 Container/Hr, incluso en una terminal se llegó a cifras del orden de 70 Container/Hr.. Argentina también cuenta con el puerto de Bahía Blanca de calado superior a 14 metros.

Los puertos brasileños mueven los mayores volúmenes de carga de la región, pero subsisten en ellos poderosos gremios que disminuyen sustancialmente su eficiencia; en la actualidad se encuentran muy atochados, particularmente Santos, por lo que parte de su movimiento se ha derivado a Panagua.

Los puertos del sur del Perú, vale decir Ilo y Matarani, son actualmente de menor movimiento y ocupación comercial, de buenas condiciones naturales, pero de escaso equipamiento y con conexiones terrestres deficientes, particularmente con respecto a Bolivia. Cabe destacar que sus características son similares a las del norte de Chile. El equipamiento, conexiones terrestres, infraestructura, y volumen de operaciones actual los hace menos competitivos que los del norte de Chile, pero esta situación puede ser revertida en el mediano plazo. Al respecto, declaraciones de personeros oficiales del Perú han anunciado importantes inversiones portuarias, camineras y futuras privatizaciones.

5. EL PUERTO Y LA CIUDAD

Al enfrentar la formulación de un plan de desarrollo portuario de largo plazo y gran envergadura, resulta esencial examinar la interrelación de estos desarrollos con su entorno urbano. En efecto, los principales puertos están inseros en ciudades, las que no sólo forman un casco poblado que rodea íntegramente los recintos portuarios respectivos, sino que también proporcionan una parte importante de la base de servicios personales, financieros y de transporte que requiere la operación de los puertos. Así, mientras las ciudades necesitan las fuentes de trabajo que genera la actividad portuaria, los puertos necesitan del apoyo de la ciudad, incluyendo también entre estos una

infraestructura vial que permita un flujo expedito de las cargas hacia y desde los puertos a su área de afluencia.

Esta interrelación, muchas veces no es del todo armónica, se distinguen un conjunto de efectos ambientales negativos asociados a la actividad portuaria, los que pueden agruparse en tres categorías:

- Efecto contaminante de cargas dañinas al atravesar el casco urbano o ser movilizados en el puerto;
- Contaminación acústica, interferencia con el tránsito urbano y polución atmosférica generadas por los camiones que movilizan las cargas portuarias; y,
- Bloqueo del borde marino por parte de las instalaciones portuarias o sus servicios accesorios, que amurallan las ciudades y le quiten su atractivo residencial y turístico.

Un examen detenido de las cargas que actualmente movilizan los puertos, o pudieran con alta probabilidad movilizar en el futuro, indica que las cargas peligrosas, particularmente de ácido sulfúrico y los óxidos de cobre, mal manejados, podrían constituir un elemento contaminante de significación.

Desde un punto de vista positivo, la actividad portuaria presenta efectos dinamizadores a las ciudades, como los siguientes

- * Generación de una intensa actividad económica, orientada a servicios, que a su vez es el inicio de una cadena de actividades relacionadas que penetra profundamente en la ciudad (bancos, comercio, hotelería, diversiones especiales, etc.).
- * Utilización de gran cantidad de mano de obra, tanto especializada como básica. Consecuentemente, el aumento de la actividad portuaria genera un mayor empleo.
- * Atracción turística que representa un puerto con barcos atracados a sus muelles.
- * Potencialmente es un polo de desarrollo de industrias que tomen ventajas de estar cerca del puerto y conectados con los principales centros de consumo nacionales y extranjeros.

Hoy se tiene una visión de lo que deberían ser las ciudades puerto y que en una consecuente y estrecha interrelación deben racionalizar las actividades. Para potenciar este recurso estratégico es necesario consolidar esta nueva forma de actuar. Es necesario considerar a la ciudad y al puerto

como un Sistema Ciudad-Puerto, con una perspectiva superior de análisis y de gestión, con la participación, compromiso y autonomía en las decisiones de todos los organismos, instituciones, empresas y representantes destacados de la zona, que se integren a esta nueva forma de vida y de gestión.

6. INVERSIÓN PÚBLICA

En los últimos años, el esfuerzo de inversión pública se ha concentrado en los puertos de la V y VIII Región, para los próximos años el estado irá paulatinamente dejando paso al sector privado, en efecto, la inversión programada en puertos comerciales del estado para el período 1996-1999 es de 54,5 millones de dólares, estas inversiones están destinadas a: la readecuación de explanadas y servicios y la construcción de los sitios de atraque 2 y 1 del puerto de Valparaíso; el sitio 3 recientemente fué concluido, la explanada para contenedores en el puerto de San Antonio; el mejoramiento del sitio número 1 de San Vicente; y obras complementarias en el puerto de Punta Arenas.

PROGRAMA INVERSIONES PORTUARIAS EN EJECUCIÓN

PROYECTO	INV. MMUSS	PLAZO	OBSERVACIONES
Bahía Catalina	5	Jun. 1997	Llamado a licitación, ley de Emporchi
Puerto Valparaíso. Reconstrucción de sitios y Obras de Apoyo	36	1999	Terminar el mejoramiento y rehabilitación sitios 3-2-1. Sitio 3 terminado.
Obras de apoyo Puerto San Antonio	11	Agosto 1998	Terminar la construcción de explanada
Obras de apoyo Puerto San Vicente	1,4	Sept. 1997	Terminar la construcción
Total	53,4		

Por otro lado, el gobierno chileno ha enviado un proyecto de ley al congreso con el objeto de modernizar la gestión de los puertos de propiedad del Fisco e incorporar a estos la inversión de los privados. EMPORCHI prevee necesidades del orden de 1450 millones de dólares para los próximos 20 años.

En particular, el Ministerio de Obras Públicas se han aumentado los presupuestos destinados a caletas pesqueras, transporte insular y obras portuarias menores compensando la disminución paulatina de inversión pública de los puertos comerciales.

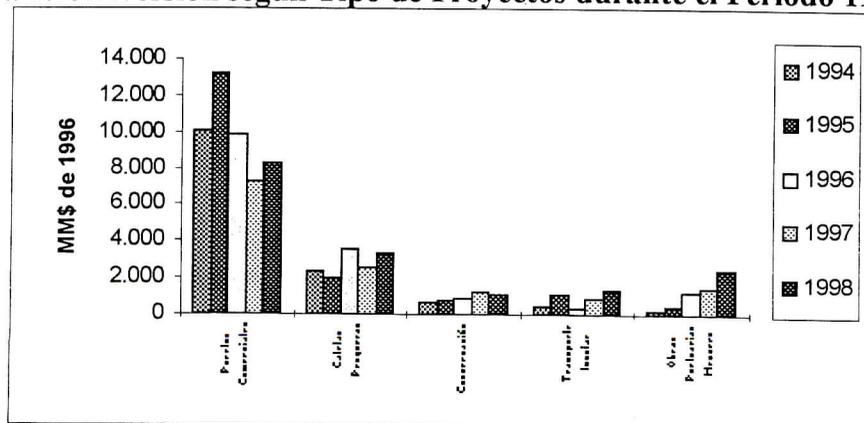
En el cuadro 3.1 se presenta la inversión, desagregada según tipología de obras, ejecutada por la Dirección durante 1994 y 1995, el presupuesto vigente a mayo de 1996, y los montos exploratorios para 1997 y 1998, así como las tasas anuales de crecimiento.

**Cuadro 3.1: Resumen de Inversión 1994-1998 por Tipologías
(En Millones de Pesos de 1996)**

TIPOLOGIA	1994	1995	1996	1997
Puertos Comerciales	10.033	13.188	9.824	7.256
Caletas Pesqueras	2.378	2.055	3.582	2600
Conservación	663	795	938	1.281
Transporte Insular	451	1.106	377	883
Obras Portuarias Menores	185	401	1.274	1.511

Gráficamente se tiene que el aumento de las inversiones en puertos comerciales ha sido considerable en relación a las otras tipologías. Esto se muestra claramente en la figura 3.1.

Figura 3.1: Inversión según Tipo de Proyectos durante el Período 1994-1998.



7. PRINCIPIOS ORIENTADORES DE POLÍTICA PORTUARIA

Dentro de algunas propuestas de solución para el déficit de infraestructura portuaria se consideran:

- Mayor participación privada en el desarrollo de infraestructura portuaria, con la incorporación del sector privado en la inversión en la provisión y gestión de facilidades portuarias como sitios, explanadas, muelles, etc., con el objeto de aumentar la eficiencia y expandir la oferta de infraestructura portuaria.
- Deben existir reglas claras y estables en políticas de inversiones que incentiven la competencia entre puertos y al interior de ellos.
- Marco tarifario transparente y competitivo, evitando subsidios y comportamientos discriminatorios.
- Regionalización de puertos. Esto permitiría que los puertos pudieran competir entre sí, lo que evitaría subsidios cruzados para atraer carga ya sea chilena o extranjera impulsando el logro de mejores niveles de eficiencia.

8. CONCLUSIONES

El desafío de modernizar nuestros puertos es un objetivo país, son parte de un sistema mayor que considera infraestructura de accesos, conexiones viales y ferroviarias, servicios financieros, de telecomunicaciones, conformando una cadena de comercio y como todo sistema, debe ser visualizado en forma global.

La demanda actual y potencial de carga a movilizar por nuestros puertos, tiene como principal cliente a nuestro comercio exterior, con un sector exportador que ha presentado en los últimos años tasas de crecimiento altas y sostenidas. Se requiere por tanto una oferta en expansión, que permita enfrentar situaciones de déficit y congestión, especialmente en las regiones V y VIII en algunas épocas del año.

La infraestructura de transporte y particularmente las facilidades portuarias son parte importante de la competitividad del país. Si queremos lograr mejores niveles de desarrollo, debemos dar un salto cuantitativo y cualitativo en este campo, lo que sólo es posible con la incorporación de recursos y gestión privados.

El Estado por una parte debe ser un agente catalizador, con visión de largo plazo y por otra debe establecer un marco regulatorio que incentive la competencia y facilite la participación del sector privado.

El transporte marítimo muestra tendencias de concentración de cargas, buscando aprovechar economías de escala. Hay oportunidades, como la ubicación geográfica, nuestra estabilidad económica y acuerdos comerciales con países vecinos y del Asia que pueden sustentar el desarrollo de un gran puerto en el Pacífico Sur. Si unimos estos fenómenos, este gran puerto podría ubicarse en Chile, la tarea de hoy es generar incentivos adecuados, que permitan modernizar nuestra infraestructura, con el aporte de todos, actores privados y públicos.

URS, Mayo 1997

Algunas estadísticas de Comercio

1. Tasa de crecimiento Exportaciones APEC periodo 1990-1995	13,8%
2. Tasa de crecimiento Importaciones APEC periodo 1990-1995	13,7%
3. Porcentaje del comercio de APEC en relación al comercio global	46,0 %
4. Transacción intraregional APEC	
	(Million US\$)
1990	897.859
1993	1.187.325
5. Tasa de Crecimiento comercio Chile-APEC periodo 1990-1995	19,4%
6. Tasa de Crecimiento comercio Chile-Cuenca del Pacífico 1990-1994	15,5 %
7. Participación del comercio de Chile con APEC versus global	49,0%

**EVOLUCION DE LA PARTICIPACION DEL ASIA PACIFICO
Y AMERICA LATINA EN EL PIB MUNDIAL (%)**

	1970	1980	1989
ASIA PACIFICO	11.6	15.1	20.1
ALADI	4.2	6.5	4.6
RESTO DEL MUNDO	84.2	78.4	75.3
TOTAL MUNDIAL	100	100	100

FUENTE : BANCO MUNDIAL

**EVOLUCION DE LA PARTICIPACION DEL ASIA PACIFICO
Y AMERICA LATINA EN EL COMERCIO MUNDIAL (%)**

	PARTICIPACION EN LAS EXPORTACIONES MUNDIALES			PARTICIPACION EN LAS IMPORTACIONES MUNDIALES		
	1970	1980	1989	1970	1980	1989
ASIA PACIFICO	12.6	14.7	21.6	12.9	15.3	19.5
ALADI	4.5	4.1	3.7	4.1	4.2	2.7
PAISES INDUSTRIALIZADOS 1/	69.4	53.8	60.5	69.5	58.9	63.3
RESTO DEL MUNDO	11.5	27.4	14.3	13.5	21.7	14.5
TOTAL MUNDIAL	100	100	100	100	100	100

FUENTE : COMTRADE, GATT, COMERCIO INTERNACIONAL
1/ INCLUYE NORTEAMERICA, UNION EUROPEA Y AELC.

**Participación del Comercio Internacional en el PIB
(1993)**

Países	Comercio Internacional MMUS\$	PIB MMUS\$	% del Comercio Internacional en el PIB
Argentina	31.369	244.013	12,9
Brasil	64.461	471.978	13,7
Bolivia	1.897	5.382	35,2
Chile	19.611	43.684	44,9
Paraguay	2.736	6.995	39,1
Uruguay	3.963	12.314	32,2