



Universidad Austral de Chile

Facultad de Ciencias de la Ingeniería

Escuela de Ingeniería Naval

LA INFLUENCIA DE LOS TRATADOS DE LIBRE COMERCIO (TLCs) EN EL SECTOR PORTUARIO CHILENO (Aplicado al Puerto de San Antonio)

**Tesis para optar al grado de
Licenciado en Ingeniería Naval,
mención Transporte Marítimo.**

**PROFESOR PATROCINANTE
Sra. Astrid Tatiana Santander Arroyo
Ingeniero Naval
Lic. Ing. Naval; M. Sc.**

Patricio Alejandro Hernández Vergara

VALDIVIA-CHILE

2004

Esta tesis ha sido sometida para su aprobación a la Comisión de Tesis, como requisito para obtener el grado de Licenciado en Ciencias de la Ingeniería.

La tesis aprobada, junto con la nota de examen correspondiente, le permite al alumno obtener el título de Ingeniero Naval, con mención Transporte Marítimo.

EXAMEN DE TÍTULO

Nota de Presentación	(Ponderado) (1)	:
Nota de Examen	(Ponderado) (2)	:
Nota Final	(1 + 2)	:

COMISIÓN EXAMINADORA

..... DECANO FIRMA
..... EXAMINADOR FIRMA
..... EXAMINADOR FIRMA
..... EXAMINADOR FIRMA
..... SECRETARIO ACADÉMICO FIRMA

Valdivia,

Nota de Presentación = $NC/NA * 0,6 + \text{Nota de Tesis} * 0,2$

Nota Final = $\text{Nota de Presentación} + \text{Nota de Examen} * 0,2$

NC = Sumatoria Notas de Curriculum, sin Tesis

NA = Número de Asignaturas Cursadas y Aprobadas

Agradecimientos:

*Doy Gracias a Dios por haber permitido llevar a cabo mis sueños.
Gracias a mi Familia que siempre estuvo a mi lado y me apoyo en todo momento, en especial a mi
Abuelita, aunque no me alcanzo a ver se que desde el más allá lo sabrá.
Gracias a mis amigos del Fuerte Santa María a los camioneros Pato y Rodrigo; al arrastrero por popa
Ronaldo; y en especial a Manuel por su buena voluntad y ayuda que recibí de su parte.Gracias son
todos buena onda.
Ya la persona más especial de este mundo, tú Amorcito Mío, que siempre estuviste a mi lado, tanto en
los buenos como malos momentos que viví en la "U". Gracias por tu apoyo y amor incondicional.....
Esto es para todas esas personas que de alguna u otra manera estuvieron y seguirán estando, no los
olvidaré.....
Gracias a Todos.....*

Índice

Contenido	Página
Índice	
Resumen	
Summary	
Introducción	
Capítulo I Comercio Internacional	
A. Globalización	1
<i>Dimensiones de la Globalización</i>	2
i. Dimensión Social	2
ii. Dimensión Política	2
iii. Dimensión Tecnológica	3
iv. Dimensión Económica	3
a. Globalización económica	4
1. Organización Mundial de Comercio (OMC / WTO)	6
1.1. ¿Qué es la OMC (WTO)?	7
1.2. Ámbito de la OMC	7
1.3. Principales objetivos de la OMC	8
1.4. Estructura	9
1.5. ¿Qué buscan los acuerdos de la OMC?	12
1.6. Principales Acuerdos	13
a) Acuerdo sobre Agricultura (AsA)	13
b) Acuerdo General sobre el Comercio de los Servicios (AGCS/GATS)	13
c) Acuerdo sobre Propiedad Intelectual (TRIPS/ADPIC)	14
d) Acuerdo Básico para el Comercio de Mercancías (GATT)	15
e) Acuerdo sobre Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MsFs)	15
2. Chile y la OMC (WTO)	15
2.1. El valor de la OMC para Chile	15
2.2. Principales compromisos adquiridos por Chile en la Ronda Uruguay	16
3. Fondo Monetario Internacional (FMI)	17
3.1. ¿Qué es el Fondo Monetario Internacional?	17
3.2. Objetivos	18
3.3. Estructura	20
4. Banco Mundial (BM)	20

4.1. Objetivos	21
4.2. Estructura	21
a) El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF)	21
b) La Asociación Internacional de Fomento (AIF)	22
c) La Corporación Financiera Internacional (CFI)	22
d) El Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (OMGI)	22
e) El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI)	22
5. Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)	22
5.1. Objetivos	24
5.2. Compromisos de los países miembros	24
5.3. Importancia económica	24
5.4. Funcionamiento	25
6. Chile y la OCDE	28
6.1. Historia de la relación	28
6.2. Comités en los que participa Chile	29
i. Comité de Comercio	29
ii. Comité de Inversiones	29
iii. Comité de Políticas Públicas	29
iv. Comité de Agricultura	29
v. Comité de Educación	29
6.3. Implicancias de la incorporación de Chile	30
7. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD)	30
7.1. ¿Qué es la UNCTAD?	31
7.2. Objetivos	32
a) Globalización, interdependencia y desarrollo	32
b) Comercio internacional	32
7.3. Estructura	32
i. División de la Mundialización y las Estrategias de Desarrollo	33
ii. División del Comercio Internacional de Bienes y Servicios y de los Productos Básicos	33
iii. División de la Inversión, el Fomento de la Empresa y la Tecnología	33
iv. División de la Infraestructura de Servicios para el Desarrollo y de la Eficiencia Comercial	33
v. Oficina del Coordinador Especial para los Países en Desarrollo Menos Avanzados, sin Litoral e Insulares	33

7.4. Mecanismos intergubernamentales	34
a) La Conferencia	34
b) La Junta de Comercio y Desarrollo	34

Capítulo II Tratados de Libre Comercio

Generalidades	35
1. Conceptos de Comercio Internacional	36
1.1. Economías cerradas	36
1.2. Economías abiertas	36
2. Reducción de Aranceles	36
3. Bloques Económicos	37
3.1. Objetivo General	37
3.2. Objetivos Específicos	37
3.3. Principales Bloques Comerciales	38
3.4. Países Miembros de los Principales Bloques Económicos	39
a) Unión Europea (UE)	39
b) Foro de Cooperación Asia-Pacífico (APEC)	39
c) Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), NAFTA	39
d) Mercado Común del Sur (MERCOSUR)	39
e) Comunidad del Caribe (CARICOM)	39
f) Mercado Común Centroamericano (MCCA)	39
g) Comunidad Andina de Naciones (CAN)	40
4. Intercambio Comercial de Chile con los Principales Bloques Económicos del Mundo	40
4.1. Destinos de las exportaciones	40
4.2. Origen de las importaciones	40
5. Tratados Comerciales	41
5.1. ¿Qué es un Tratado?	41
5.2. Acuerdo Comercial	41
5.3. Tipos de Acuerdos Comerciales	41
a) De Cooperación internacional	41
b) De Integración internacional	42
6. Tipos de Acuerdo OMC	42
6.1. Acuerdo Bilateral	42
6.2. Acuerdo Multilateral	42

6.3. Acuerdo Plurilateral	42
7. Tratados de Libre Comercio (TLCs)	43
7.1. ¿Qué es un Tratado de Libre Comercio (TLC)?	43
7.2. Objetivos de los TLCs	43
7.3. Finalidad de los Tratados de Libre Comercio, TLCs	44
7.4. Aspectos principales de un TLC	44
i. El trato preferencial	44
ii. El trato discriminatorio	45
iii. Establecimiento de órganos de gobierno del acuerdo	45
8. Tipos de Acuerdos de Libre Comercio	45
8.1. Zonas de Libre Comercio (ZLC)	46
8.2. Unión Aduanera (UA)	47
a) Mercado Común	47
b) Unión Económica	48
8.3. Zonas de preferencia (ZP)	49
9. ¿Por qué el Libre Comercio?	49
10. En los Tratados de Libre Comercio, ¿Qué se negocia?	50
10.1. Comercio de bienes	50
a) Acceso a mercados	50
b) Reglas de origen	51
c) Procedimientos aduaneros	51
d) Salvaguardias	51
10.2. Comercio de servicios	51
10.3. Inversiones	52
10.4. Disciplinas Comerciales	52
a) Políticas de competencia	52
b) Subsidios	52
c) Mecanismos antidumping	52
d) Normas técnicas	53
e) Solución de controversias	53
10.5. Otros temas de negociaciones posibles	53
a) Propiedad intelectual	53
b) Transparencia	53
c) Compras de gobierno	54
d) Comercio electrónico	54
e) Medidas sanitarias y fitosanitarias	54
f) El tema ambiental	54

Capítulo III Chile y los Acuerdos Económicos Internacionales

1. Evolución de la política comercial de Chile	55
1.1. Breve síntesis histórica	55
1.2. Apertura Comercial de Chile	57
2. Acuerdos Económicos Internacionales	59
2.1. Acuerdos Regionales	60
a) ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración)	60
b) APEC(Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico)	61
<i>Chile y APEC</i>	61
c) ALCA (Área de Libre Comercio de las Américas)	62
2.2. Acuerdos de Complementación Económica	63
a) Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela	63
b) Cuba	64
c) MERCOSUR (Mercado Común del Sur)	64
2.3. Tratados de Libre Comercio	65
a) Canadá	65
b) México	65
c) Centroamérica	66
d) EFTA (European Free Trade Association)	66
e) UE (Unión Europea)	67
f) Corea del Sur	68
g) Estados Unidos	70

Capítulo IV Economía Mundial y la Evolución del Comercio Exterior de Chile

1. Previsiones sobre la Economía Mundial	72
1.1. Evolución del Comercio Mundial de Bienes y Servicios	73
1.2. Análisis de la Evolución del Comercio Mundial de Bienes y Servicios	74
2. Previsiones sobre la Economía Chilena	75
2.1. Evolución del PIB real de Chile	75
2.2. Proyecciones Económicas de Chile 2004-2005	77
a) Proyección de las Exportaciones Chilenas	77
b) Proyección de las Importaciones Chilenas	77
2.3. Indicador Mensual de Actividad Económica	78
3. Intercambio Comercial de Chile	79
3.1. Exportaciones Chilenas	79

3.2. Importaciones Chilenas	80
4. Evaluación del Comercio Exterior, a través de los Principales Tratados de Libre Comercio suscritos	80
5. Tratado de Libre Comercio Chile-Corea	81
5.1. Economía Mundial	81
5.2. La importancia de Corea del Sur en la consolidación de la estrategia exportadora chilena	81
5.3. Intercambio comercial de Chile con Corea del Sur	82
a) Exportaciones Chilenas a Corea del Sur	83
b) Importaciones provenientes desde Corea del Sur	84
6. Tratado de Libre Comercio Chile-Unión Europea (UE)	86
6.1. Economía Mundial	86
6.2. Intercambio Comercial de Chile con la Unión Europea	87
a) Exportaciones de Chile a la Unión Europea	87
b) Importaciones provenientes desde la Unión Europea	89
7. Tratado de Libre Comercio Chile-Estados Unidos	90
7.1. Intercambio Comercial de Chile con EE.UU.	90
a) Exportaciones de Chile a Estados Unidos	91
b) Importaciones desde Estados Unidos	92

Capítulo V Los Nuevos Desafíos que Deberá Enfrentar el Sector Portuario Chileno

1. Puertos Chilenos “Eficientes y Eficaces”	96
1.1. Puerto Eficiente	96
1.2. Puerto Eficaz	97
a) Integración de las Actividades y Servicios Portuarios	97
b) Adquisición de Nuevas Tecnologías	97
c) Certificación ISO, referidas a Normas de Gestión de la Calidad	97
<i>Política de Gestión de la Calidad</i>	98
1.3. La Eficiencia de los Puertos Chilenos	98
1.4. Desafíos del Servicio Nacional de Aduanas en la Facilitación de Comercio Internacional y Fluidez del Tráfico Portuario	99
a) Medidas de Facilitación del Comercio, adaptación a la OMC y la Facilitación de las Exportaciones e Importaciones	100
b) Administración Aduanera	100
c) Modernización de las Aduanas	101
i. Uso de Internet	101

ii. Proyecto ISIDORA	102
d) Fiscalización Aduanera, Exacta y Oportuna	104
1.5. Desafíos del Servicio Nacional de Salud (SNS) y del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) en la Facilitación de Comercio Internacional y Fluidez del Tráfico Portuario	105
2. Puertos Chilenos “Seguros”	105
2.1. Importancia de la Seguridad en los Puertos Chilenos	106
2.2. Cambio en el escenario mundial	106
2.3. Nueva preocupación: Seguridad en puertos	107
2.3. Iniciativa de Seguridad de la Organización Mundial de Aduanas (OMA)	107
2.5. Aduanas en la Iniciativa OMA	108
<i>RILO (Regional Intelligence Liason Office)</i>	108
2.6. Acuerdo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC)	109
<i>La iniciativa STAR (Secure Trade in the APEC Region)</i>	109
2.7. Implementación del Código ISPS (International Ship and Port Facility Security Code)	110
2.8. La Container Security Initiative (CSI)	111
<i>US Customs 24 Hour Advance Manifest Rule</i>	111
2.9. Bioterrorismo	111
3. Puertos Chilenos “Preocupados por Medio Ambiente y la Comunidad”	112
3.1. Protección del Medio Ambiente	112
3.2. Certificación ISO, referidas a Normas de Gestión Medioambiental	112
3.3. Los Puertos y la Comunidad	112

Capítulo VI El Sector Portuario de la Región y la Importancia del Puerto de San Antonio

1. La importancia de los puertos en la economía globalizada	114
1.1. ¿Cuáles son las funciones de un puerto?	114
1.2. Los puertos en la Economía Globalizada	114
2. El Crecimiento del Mercado para Operaciones Portuarias	114
3. Desarrollo Portuario de la Región de América Latina y el Caribe	115
3.1. Tráfico Portuario de Contenedores en la Región	115
3.2. Participación de los Países de la Región en el Comercio Contenedorizado	115
3.3. Crecimiento del Tráfico Portuario por País de la Región	117
3.4. Intercambio Comercial de Chile por Vía Marítima	118

a)	Importaciones Chilenas por Vía Marítima	118
b)	Exportaciones Chilenas por Vía Marítima	119
3.5.	Principales Productos Intercambiados por Chile, a través de la Vía Marítima	119
a)	Principales Productos Importados por Vía Marítima	119
b)	Principales Productos Exportados por Vía Marítima	120
3.6.	Tráfico Portuario de Contenedores en Chile	121
3.7.	Movimiento Portuario de los 20 Principales Puertos de la Región	121
3.8.	El principal Puerto Chileno y sus más Cercanos Competidores	122
4.	Puerto de San Antonio	122
4.1.	Área de Influencia Geográfica (Hinterland)	123
4.2.	Zona de Influencia Económica	123
4.3.	Terminales	123
4.4.	Descripción y Principales Características de los Terminales	124
a)	San Antonio Terminal Internacional (STI)	124
b)	Puerto Panul S.A.	125
c)	Vopak Terminal San Antonio Ltda.	126
d)	Terminal Multioperado (TEM)	127
4.5.	Longitudes y Calados de los Terminales del Puerto de San Antonio	127
4.6.	Superficie	128
4.7.	Infraestructura	128
a)	Grúas	128
b)	Unidades para el Porteo de Contenedores	129
c)	Almacenamiento	130
4.8.	Vías de Acceso	131
4.9.	Evolución Histórica de Carga General v/s Graneles	132
4.10.	Evolución Histórica de los TEUs en el Puerto de San Antonio	133
4.11.	Composición según Tipo de Carga 2001-2003	134
4.12.	Análisis de la Evolución Histórica por Tipos de Carga	135
a)	Regresión Lineal de la Evolución de Carga 1990-2003	136
b)	Regresión Lineal de la Evolución de Carga 2001-2003	137
4.13.	Participación Cabotaje (y transbordo) versus Comercio Exterior	139
4.14.	Flujo de Cargas Correspondientes a Comercio Exterior	139
4.15.	Cargas por Zona de Origen	140
4.16.	Cargas por Zona de Destino	140
4.17.	Evolución Mensual del Tipo de Carga en el Puerto de San Antonio	141
4.18.	Análisis de la Evolución Mensual del Tipo de Carga en el Puerto de San Antonio	142

a) Tonelaje de Carga Transportada en Contenedores	142
b) Tonelaje de Carga Fraccionada	143
c) Tonelaje de Graneles Sólidos	144
d) Tonelaje de Graneles Líquidos	145
e) Tonelajes Totales	146
4.19. Participación Parcial según Tipo de Carga	147
4.20. Líneas Navieras que Visitaron el Puerto durante el 2003	147
4.21. Distribución de las Cargas Contenedorizadas por Empresa Naviera	148
4.22. Principales Cliente del Puerto	149
4.23. Principales Embarques y Desembarques 2003	150
a) Cobre	150
b) Automóviles	150
4.24. Participación en el Mercado Regional de Puertos de Uso Público	151
4.25. Evolución de la Participación de los Puertos de la V Región, según Tipo de Carga	152
4.26. Evolución y Distribución de las Cargas Argentinas en Tránsito	154
4.27. Participación de los Terminales en el Puerto de San Antonio 2003	156
5. Análisis Macroeconómico del Mercado de Cargas	157

Capítulo VII Análisis del Rendimiento Portuario (Puerto de San Antonio)

1. Rendimiento Portuario	160
1.1. Rendimiento de un Terminal Portuario	161
1.2. Cálculo del Rendimiento de un Terminal Portuario (Método 1)	161
Rendimiento Diario de un Terminal	161
Rendimiento Mensual de un Terminal	163
Rendimiento Anual de un Terminal	163
1.3. Cálculo del Rendimiento de un Terminal Portuario (Método 2)	163
a) Rendimiento Diario de un Terminal	163
b) Rendimiento Mensual de un Terminal	165
c) Rendimiento Anual de un Terminal	165
2. Cálculo de Rendimientos del Puerto de San Antonio 2003	165
2.1. Rendimiento Promedio de los Terminales del Puerto de San Antonio 2003	166
2.2. Rendimiento Promedio de los Terminales que Movilizan TEUs 2003	167
2.3. Rendimiento Promedio del Puerto de San Antonio 2003	167
3. Cálculo de Rendimientos a Futuro del Puerto de San Antonio	167
3.1. Crecimiento del Flujo de Cargas en el Puerto de San Antonio	167

a) Estimación mediante Regresión Lineal	168
b) Estimación mediante Promedio Móviles	169
3.2. Crecimiento del Flujo de TEUs en el Puerto de San Antonio	170
a) Estimación mediante Regresión Lineal	170
b) Estimación mediante Promedios Móviles	172
3.3. Rendimientos Futuros del Puerto de San Antonio, según Tonelajes Totales	173
a) Rendimiento Promedio del Puerto, según Datos de la Estimación de Cargas por Regresión Lineal	173
b) Rendimiento Promedio del Puerto, según datos de la estimación de cargas por Promedios Móviles	174
c) Rendimiento Promedio de Cada Año del Puerto de San Antonio, período 2001 – 2010	174
d) Correlación de los Métodos de Estimación de Rendimientos	175
3.4. Rendimientos Futuros del Puerto de San Antonio, según TEUs Totales	176
a) Rendimientos del Puerto, según datos de la estimación de TEUs por Regresión Lineal	176
b) Rendimientos del Puerto, según datos de la estimación de TEUs por Promedios Móviles	176
c) Rendimiento Promedio de Cada Año del Puerto de San Antonio, período 2001 – 2010	177
d) Correlación de los Métodos de Estimación de Rendimientos	177
4. ¿Será capaz, el puerto de San Antonio, de movilizar los tonelajes de carga esperados (o estimados) con las maquinarias de transbordo existentes?	178
4.1. Descripción y Número de Máquinas de Transbordo por Terminal	178
4.2. Rendimientos de las Maquinarias de Transbordo de cada Terminal, en Funcionamiento Óptimo	178
a) Rendimientos Óptimos de Todas las Maquinarias del Puerto v/s Estimaciones de Tonelajes de Carga 2004-2010	179
b) Rendimientos Óptimos de las maquinarias especializadas en movilizar TEUs v/s Estimaciones de TEUs 2000-2010	182
5. Capacidad de Almacenamiento y Congestión del Puerto	184
5.1. Almacenamiento	184
5.2. Congestión del Puerto de San Antonio	184
Conclusiones	185
Bibliografía	192

Índice de Figuras

Figura		Página
1	Principales Bloques Económicos	38
2	Comercio Internacional de Chile por Vía Marítima, 1999	106
3	Regional Intellingenc Liason Office (RILO)	108
4	Área de Influencia Geográfica (Hinterland) del Puerto de San Antonio	123
5	Distribución de Terminales en el Puerto de San Antonio	124
6	San Antonio Terminal Internacional (STI)	124
7	Puerto Panul S.A.	125
8	Vopak Terminal San Antonio Ltda.	126
9	Terminal Multioperado (TEM)	127
10	Grúa, Ship to Shore Gantry Crane	128
11	Grúa móvil	129
12	Grúa, Level Luffing	129
13	Grúa Portacontenedor Lleno (Reach Stacker)	129
14	Grúa Portacontenedor Vacío (Reach Stacker)	129
15	Unidad de Porteo, Rubber Tired Gantry	129
16	Tracto Camiones	130
17	Grúas Horquillas	130
18	Chasis	130
19	Estanques	130
20	Bodegas	130
21	Explanadas	131
22	Almacenaje de contenedores	131
23	Vías de Acceso al Puerto de San Antonio	131
24	Vía Férrea de Acceso al Puerto de San Antonio	132
25	Proyecto Dársena: Etapa I	181
26	Proyecto Dársena: Etapa II	181

Índice de Esquemas

Esquema		Página
1	Dimensiones de la Globalización	2
2	Economía de Mercado	6
3	Estructura de la OMC	11
4	Estructura de la OCDE	27
5	Ejemplo de modificación arancelaria pre y post celebración de un Acuerdo de Libre Comercio, del tipo Zona de Libre Comercio (ZLC)	47
6	Situación pre y post celebración de un Acuerdo de Libre Comercio, del tipo Unión Aduanera (UA)	48
7	Situación pre y post celebración de un Acuerdo de Libre Comercio, del tipo Zona de Preferencia (ZP)	49
8	Esquema de Funcionamiento del Proyecto ISIDORA	102
9	Funcionamiento de ISIDORA (Exportación)	103
10	Funcionamiento de ISIDORA (Importación)	103
11	Sistema de Fiscalización en Línea	104

Índice de Cuadros

Cuadro		Página
1	Países miembros de la OCDE y fecha de entrada en la Organización	23
2	Destino de las Exportaciones Latinoamericanas 1960-2000	56
3	Origen de las Importaciones Latinoamericanas 1960-2000	56
4	Proyección del Crecimiento Mundial	72
5	Comercio Mundial en Volumen de Bienes y Servicios	73
6	Evolución del PIB real, previsiones para los años 2004 y 2005	75
7	Proyección de las Exportaciones Chilenas 2004-2005	77
8	Proyección de las Importaciones Chilenas 2004-2005	78
9	Variación del Imacec 1997-2003	78
10	Intercambio Comercial de Chile con Corea del Sur	82
11	Intercambio Comercial de Chile con la Unión Europea	87
12	Intercambio Comercial de Chile con Estados Unidos	90
13	Eficiencia Portuaria por Región	99
14	Tráfico Portuario de Contenedores en la Región de América Latina y el Caribe	115
15	Movimiento Portuario en TEUs de los 20 Principales Puertos	121
16	Longitudes y Calados de los Terminales del Puerto de San Antonio	128
17	Evolución Histórica Anual del Tipo de Carga, Puerto San Antonio	132
18	Evolución Histórica de los TEUs en el Puerto de San Antonio	133
19	Composición según Tipo de Carga	134
20	Evolución Mensual del Tipo de Carga en el Puerto de San Antonio	141
21	Navieras que Visitaron el Puerto de San Antonio 2003	148
22	Principales Clientes del Puerto de San Antonio 2003	149
23	Principales Embarques y Desembarques del Puerto de San Antonio 2003	150
24	Participación en el Mercado Regional de Puertos de Uso Público	151
25	Participación de los Puertos de la V Región, según Tipo de Carga 2000	152
26	Participación de los Puertos de la V Región, según Tipo de Carga 2003	153
27	Participación de los Terminales en el Puerto de San Antonio 2003	156
28	Carga y % de Participación de los Terminales en el Puerto de San Antonio 2003	166
29	Rendimiento Promedio de los Terminales del Puerto de San Antonio 2003	166
30	Rendimiento Promedio de los Terminales que Movilizan TEUs 2003	167
31	Rendimiento Promedio del Puerto de San Antonio 2003	167

32	Crecimiento Estimado del Flujo de Cargas en el Puerto de San Antonio, mediante Regresión Lineal	169
33	Crecimiento Estimado del Flujo de Cargas en el Puerto de San Antonio, mediante Promedios Móviles	170
34	Crecimiento Estimado del Flujo de TEUs en el Puerto de San Antonio, mediante Regresión Lineal	171
35	Crecimiento Estimado del Flujo de TEUs en el Puerto de San Antonio, mediante Promedios Móviles	173
36	Rendimientos Futuros del Puerto de San Antonio 2001-2010, según Estimación de Cargas por Regresión Lineal	173
37	Rendimientos Futuros del Puerto de San Antonio 2001-2010, según Estimación de Cargas por Promedios Móviles	174
38	Rendimiento Promedio (ton/año) de Cada Año del Puerto de San Antonio, según promedio de ambos métodos (regresión lineal y promedios móviles) 2001 – 2010	174
39	Rendimientos Futuros del Puerto de San Antonio 2001-2010, según Estimaciones de TEUs por Regresión Lineal	176
40	Rendimientos Futuros del Puerto de San Antonio 2001-2010, según Estimaciones de TEUs por Promedios Móviles	176
41	Rendimiento Promedio (TEUs/año) de Cada Año del Puerto de San Antonio, según promedio de ambos métodos (regresión lineal y promedios móviles) 2001 – 2010	177
42	Descripción y Número de Máquinas de Transbordo por Terminal	178
43	Máquinas de Transbordo por Terminal con Rendimiento Óptimo	179

Índice de Gráficos

Gráfico		Página
1	Crecimiento de los Usuarios de Internet	3
2	Crecimiento del PGB Mundial	3
3	Participación de los Destinos de la Exportaciones (Enero-Octubre 2003)	40
4	Participación de los Orígenes de las Importaciones (Enero-Octubre 2003)	40
5	Destino de las Exportaciones Latinoamericanas 1960-2000	56
6	Origen de las Importaciones Latinoamericanas 1960-2000	56
7	Evolución del Comercio Mundial en Volumen de Bienes y Servicios (2000-2005)	73
8	Evolución del Comercio Mundial en Volumen de Bienes y Servicios (2001-2005)	74
9	Evolución del PIB real de Chile, previsiones para los años 2004 y 2005	75
10	Tendencia de la Evolución del PIB real de Chile 2004 y 2005	76
11	Proyección de las Exportaciones Chilenas 2004-2005	77
12	Proyección de las Importaciones Chilenas 2004-2005	78
13	Variación del Imacec 1997-2003	79
14	Destino de las Exportaciones Chilenas en el 2003	80
15	Origen de las Importaciones Chilenas en el 2003	80
16	Intercambio Comercial de Chile con Corea del Sur	82
17	Exportaciones Chilenas hacia Corea del Sur por Sector Productivo	83
18	Regresión Lineal a las Exportaciones Chilenas hacia Corea del Sur 1997-2003	84
19	Regresión Lineal a las Exportaciones Chilenas hacia Corea del Sur 2001-2003	84
20	Productos Industriales Importados desde Corea del Sur 2003	85
21	Regresión Lineal a las Importaciones Chilenas desde Corea del Sur 2001-2003	85
22	Regresión Lineal a las Importaciones Chilenas desde Corea del Sur 2002-2003	86
23	Principales Importadores de Mercancías en 1997	86
24	Intercambio Comercial de Chile con la Unión Europea	87
25	Principales Exportaciones Chilenas hacia la Unión Europea (2003)	88
26	Regresión Lineal a las Exportaciones Chilenas hacia la Unión Europea 1997-2003	88
27	Regresión Lineal a las Exportaciones Chilenas hacia la Unión Europea 2002-2003	89
28	Productos Importaciones desde la Unión Europea 2003	89
29	Regresión Lineal a las Importaciones Chilenas desde la Unión Europea 2002-2003	90

30	Intercambio Comercial de Chile con Estados Unidos	91
31	Exportaciones Chilenas por Sector Productivo hacia EE.UU.	91
32	Regresión Lineal a las Exportaciones Chilenas a EE.UU. 1997-2003	92
33	Tipo de Bienes Importados desde EE.UU. durante el 2003	92
34	Regresión Lineal a las Importaciones Chilenas desde EE.UU. 1997-2003	93
35	Regresión Lineal a las Importaciones Chilenas desde EE.UU. 2002-2003	93
36	Crecimiento de China v/s Resto del Mundo	94
37	Evolución del Precio del Barril de Crudo Brent	95
38	Porcentaje de participación de los Países de la Región en el Comercio Contenedorizado, durante el 2003	116
39	Porcentaje de participación de los Países de la Región en el Comercio Contenedorizado, durante el 2005	116
40	Crecimiento del Tráfico Portuario por País, 2000-2003	117
41	Crecimiento del Tráfico Portuario por País, 2000-2005	117
42	Intercambio Comercial de Chile por Vía Marítima	118
43	Evolución de las Importaciones por Vía Marítima	118
44	Evolución de las Exportaciones por Vía Marítima	119
45	Productos Importaciones por Vía Marítima 2002	120
46	Productos Exportaciones por Vía Marítima 2002	120
47	Tráfico Portuario de Contenedores en Chile	121
48	Puerto de San Antonio y sus principales Competidores	122
49	Evolución Histórica de los TEUs en el Puerto de San Antonio	133
50	Composición según Tipo de Carga, puerto de San Antonio (2001-2003)	134
51	Evolución Histórica Anual por Tipo de Carga del Puerto San Antonio	135
52	Regresión Lineal de la Evolución de Carga 1990-2003	137
53	Regresión Lineal de la Evolución de Carga 2001-2003	138
54	Participación Cabotaje (y transbordo) versus Comercio Exterior 2002	139
55	Comercio Exterior a través del Puerto de San Antonio 2002	139
56	Participación por Origen 2003	140
57	Participación por Destino 2003	140
58	Evolución Mensual del Tipo de Carga en el Puerto de San Antonio	141
59	Evolución Mensual del Tonelaje de Carga Transportada en Contenedores	142
60	Regresión Lineal a la Evolución Mensual del Tonelaje de Carga Transportada en Contenedores	142
61	Evolución Mensual del Tonelaje de Carga Fraccionada	143
62	Regresión Lineal a la Evolución Mensual del Tonelaje de Carga Fraccionada	143

63	Evolución Mensual del Tonelaje de Graneles Sólidos	144
64	Regresión Lineal a la Evolución Mensual del Tonelaje de Graneles Sólidos	144
65	Evolución Mensual del Tonelaje de Graneles Líquidos	145
66	Regresión Lineal a la Evolución Mensual del Tonelaje de Graneles Líquidos	145
67	Evolución Mensual de los Tonelajes Totales	146
68	Regresión Lineal a la Evolución Mensual de los Tonelajes Totales	146
69	Participación Parcial según Tipo de Carga (junio '03 – mayo '04)	147
70	Distribución de las Cargas Contenedorizadas por Empresa Naviera 2003	149
71	Participación en el Mercado Regional 2001	151
72	Participación en el Mercado Regional 2002	152
73	Participación en el Mercado Regional 2003	152
74	Participación de los Puertos de la V Región, según Tipo de Carga 2000	153
75	Participación de los Puertos de la V Región, según Tipo de Carga 2003	154
76	Distribución de las Cargas Argentinas en Tránsito 2001y 2002	155
77	Distribución de las Cargas Argentinas en Tránsito 2003	155
78	Evolución y Distribución de las Cargas Argentinas en Tránsito 2001-2003	156
79	Participación de los Terminales en el Puerto de San Antonio 2003	157
80	Contribución al Crecimiento de las Exportaciones y de la Demanda Interna Neta, desde Primer Trimestre 2000 hasta Primer Trimestre 2004	158
81	Precio de las Materias Primas, enero 2002 - agosto 2004	159
82	Comparación de la Evolución del Producto Real entre Chile y el Mundo, 1984-2004p	159
83	Crecimiento del Flujo de Cargas en el Puerto de San Antonio 1990 - 2010	168
84	Crecimiento del Flujo de TEUs en el Puerto de San Antonio 1990 - 2010	171
85	Correlación de los Métodos de Estimación de Rendimientos de	175
86	Correlación de los Métodos de Estimación de Rendimientos de TEUs	177
87	Rendimientos Óptimos de Todas las Maquinarias de Transbordo del Puerto de San Antonio v/s Estimaciones de Tonelajes de Carga 2004-2010	180
88	Rendimientos Óptimos de Todas las Maquinarias Especializadas en Transbordar TEUs v/s Estimaciones de TEUs 2004-2010	182
89	Rendimientos Óptimos de Todas las Maquinarias Especializadas en Transbordar TEUs v/s Estimaciones de TEUs 2004-2010, más los Rendimientos si Incluyéramos un Buque con 1, 2 ó 3 Grúas Propias	183

Resumen

Chile se encuentra inserto, en el inicio de un nuevo siglo, marcado por las esperanzas, promesas, desafíos, riesgos e incertidumbres que vendrán de la mano con las muchas oportunidades que se presentarán en el futuro. En el cual, nuestro país dependerá cada día más de su comercio exterior, y en consecuencia, las comunicaciones marítimas serán el fuerte de esta actividad y de todo lo que se relacione con ellas.

La globalización es un proceso que surge gracias al avance en las tecnologías de las comunicaciones, la información y el transporte. Además de la implementación de políticas liberales y la apertura de mercados locales al flujo internacional de bienes, servicios, tecnología y, en especial, de capital. Estos son polifacéticos, ya que involucran actividades económicas, ecológicas, sociales, culturales y políticas interconexas que penetran todas las esferas de la vida diaria.

La dimensión económica de este proceso, llamada también “*globalización económica*”, consigue actuar apoyada por una de las principales agencias internacionales, ésta es la Organización Mundial de Comercio (OMC), la cual es la base jurídica fundamental del sistema multilateral de comercio, lo que la convierte en la principal entidad reguladora, a través de una serie de acuerdos que han firmado sus países miembros (GATS, GATT, TRIPS, MsFs, etc.).

Existen tres tipos de Acuerdos de Libre Comercio:

- i. Las zonas de libre comercio (ZLC).*
- ii. Las uniones aduaneras (UA):*
 - a) Mercado Común*
 - b) Unión Económica*
- iii. Las zonas de preferencia (ZP).*

Se negocia el libre comercio bajo la concepción teórica de que las “*economías abiertas*” crecen más rápido que las “*economías cerradas*”.

Gracias a esta política nace una amplia red, la cual incluye:

- *Tratados de Libre Comercio (TLCs).*
- *Acuerdos de Complementación Económica (ACE).*
- *Acuerdos referidos a la Promoción y Protección de Inversiones (APPI).*
- *Acuerdos que evitan la doble tributación, de seguridad social y de cielos abiertos.*

Los Tratados de Libre Comercio (TLCs), forman parte de la “*estrategia de desarrollo*” que actualmente se ha implementado en la región. Según esta estrategia, las diferencias entre países desarrollados y los subdesarrollados pueden disminuirse si se aplica la promoción de las exportaciones como la fuerza motriz del crecimiento y los TLCs como la estrategia fundamental a implementarse.

De la red –antes mencionada-, los Tratados de Libre Comercio (TLCs), han sido los de mayor éxito en el último tiempo para nuestro país. Los principales TLCs firmados por Chile son:

- *Canadá*
- *México*
- *Centroamérica*
- *EFTA (European Free Trade Association)*
- *Unión Europea (UE)*
- *Corea del Sur*
- *Estados Unidos*

Siendo los tres últimos, los de mayor importancia, tanto por el intercambio económico que existe como por la gran variedad de temas que abarcan.

Las previsiones económicas –más recientes- para los años 2004 y 2005 realizadas por el FMI y por el Consensus Forecast, señalan una tasa de expansión esperada del PIB (Producto Interno Bruto) que bordeará el 4,6%, lo que proporciona un ambiente de prosperidad mundial. Este hecho, también lo confirma la evolución que está teniendo el comercio mundial de bienes y servicios, el cual está creciendo por sobre el 7% anual.

Mientras Chile crece a un 5%, según las últimas cifras entregadas por el gobierno, de la mano de las exportaciones e influenciadas por los tres últimos tratados de libre comercio firmados.

Al crecimiento de las exportaciones nacionales hacia los países –antes mencionados- se agrega la reactivación de China, una de las economías más grandes del mundo y la de mayor crecimiento. Cabe destacar que dicho país –actualmente- crece a una tasa superior al 9% y el causante del aumento de los fletes marítimos, que ha afectado –en nuestro país- a las pequeñas y medianas empresas exportadoras (PYMEX), sumado al alza que ha experimentado el precio del petróleo en el último tiempo, con un récord histórico.

El transporte marítimo, como uno de los principales pilares de la globalización económica, tiene un papel primordial en el intercambio de mercancías. Esto ha establecido que los puertos sean puntos neurálgicos de todas estas transacciones, determinantes muchas veces de los niveles de competitividad de nuestros operadores que buscan participar cada vez más del comercio

mundial globalizado. En tal sentido, las economías de los países han venido exigiendo puertos innovadores y eficientes. La industria marítima actual está demandando nuevos puertos, tecnológicamente dotados para atender a naves modernas, en condiciones eficientes y eficaces.

Los puertos deberán cumplir con las exigencias de competitividad del mercado globalizado, es así como nacen 3 grandes desafíos, estos son:

- *Puertos chilenos “eficientes y eficaces”*
- *Puertos chilenos “seguros”*
- *Puertos chilenos “preocupados por el medio ambiente y la comunidad”*

El crecimiento de las operaciones portuarias derivado del alza en el comercio internacional de bienes, aumenta más rápido que la economía en general. Dentro de este comercio, el movimiento de contenedores, es él que muestra mayor incremento.

Como consecuencia de lo anterior, la tasa de crecimiento de movimientos portuarios de contenedores en la región de América Latina y el Caribe, durante el 2003, alcanzó un porcentaje cercano al 6,3% superior respecto al 2000.

Para el 2005, se estima un crecimiento promedio del orden del 14,31%, lo que significa un crecimiento casi tres veces mayor en dos años, medidos a partir del 2000. Mientras que en Chile crecerá hasta alcanzar el 21,07% respecto del 2000.

En Chile, durante el 2003, el puerto de San Antonio, se ubicó en el lugar número 10 (ranking de puertos de América Latina y el Caribe), mostrando una importante participación a nivel regional (América Latina y el Caribe). Su competidor nacional –más cercano- Valparaíso, logró ocupar el lugar 18. Pero ambos están por debajo, de algunos puertos de la región, tales como Santos (Brasil) y Buenos Aires (Argentina).

De acuerdo con lo anterior, se estableció que el puerto de San Antonio, es el principal puerto chileno, su ubicación a nivel regional así lo demuestra, por esta razón lo utilizamos para realizar este estudio ¿cuál ha sido el efecto en el movimiento de cargas, producto de la entrada en vigencia de los tres últimos TLCs firmados por el gobierno?

San Antonio, con un área de influencia, equivalente al 65% del PGB (Producto Geográfico Bruto) de nuestro país, es el principal puerto de Chile y de la Costa Oeste de Sudamérica, ubicado en la zona central del país y el más cercano a Santiago. Comenzó a operar como un terminal granelero, para luego incorporar la transferencia de carga general y contenedores, lo que lo convirtió, en 1995, en el Puerto N° 1 de Chile, al incrementar fuertemente el movimiento de estos últimos, tal como ha sido la tónica a nivel mundial.

Su hinterland, abarca las regiones Metropolitana, Quinta y Sexta, alcanza incluso parte de las regiones Cuarta y Séptima. También una alta proporción de las cargas de la zona sur austral de nuestro país, las cuales son transbordadas desde servicios de cabotaje a servicios de ultramar, para alcanzar sus diferentes destinos internacionales. Se suma a su hinterland la provincia de Mendoza en Argentina, el cual se realiza, en un 75%, a través del Puerto de San Antonio.

El Puerto de San Antonio cuenta con cuatro terminales, éstos son:

- **Terminal (STI)** (sitios 1, 2 y 3), especializado en contenedores.
- **Terminal Puerto Panul** (sitio 8), especializado en graneles sólidos de importación.
- **Terminal Multioperado (TEM)** (sitios 4, 5, 6 y 7), aquí se transfieren graneles sólidos y líquidos, carga contenedorizada y fraccionada.
- **Terminal Vopak** (sitio 9) especializado en graneles líquidos.

Los dos primeros entregados en concesión, bajo el esquema monopropietario (*Landlord*) y los dos últimos bajo la modalidad multioperador (*Tool o Common stevedoring*).

Con un crecimiento –en el tonelaje total- en el 2003 de 4,6 veces, referido a 1990 (de 2.132.685 a 9.749.668 toneladas), se consolidó como el principal puerto nacional. Así lo indica también el número de TEUs movilizados, el cual creció 22 veces (de 23.486 a 524.376 TEUs) en igual período.

El crecimiento anterior, ha sido producto de la recuperación del crecimiento mundial y de los volúmenes de comercio internacional, en especial de Latinoamérica, y la puesta en marcha de los tratados de libre comercio con la Unión Europea, Corea del Sur y EE.UU. Así como el aumento en el precio de las materias primas, el cobre, el que aumentó un 60% en el último año, y el de la celulosa, con un aumento del 24% en el igual período.

La estimación de los tonelajes de carga y el número de TEUs que recibirá San Antonio, contemplada hasta el 2010, según éstas, dichos volúmenes podrán ser movilizados por el puerto con la maquinaria existente e incluso con una capacidad ociosa de 596 ton/hora para el 2010, lo que representa un total anual de 5.149.440 toneladas, equivalentes al 52,8% de las 9.749.668 toneladas movilizadas el 2003. Además, el puerto, no tendrá problemas de almacenamiento ni de congestión producto del masivo incremento de carga, ya que para el primero, está contemplado el proyecto “*Expansión Sur*” y una vía de acceso directo al puerto, que agilizará el flujo de camiones, solucionará el segundo problema.

Summary

Chile is inserted, in the beginning of a new century marked by the hopes, promises, challenges, risks and uncertainties that will come from the hand with many opportunities that they will present in the future. In which, our country will depend every day more of his exterior trade, and in consequence, the maritime communications will be the fort of this activity and of everything what relates to them.

The globalization is a process that arises from the advance in the technologies of the communications, the information and the transport. And the implementation of liberal policies and the opening of local markets to the international flow of goods, services, technology and, especially, of the capital. These are versatile, since they involve economic, ecological, social, cultural activities and interconnected policies that penetrate all the spheres of the daily life.

The economic dimension of that process, called also “*economic globalization*”, manages to act supported by one of the principal international agencies, this one is the World Organization of Trade (WTO), which is the juridical fundamental base of the multilateral system of trade, which turns her into the principal regulatory entity, across a series of agreements that there have signed his countries members (GATS, GATT, TRIPS, MsFs, etc.).

There exist three types of Agreements of Free Trade:

- i. *The free-trade zones (FTZ).*
- ii. *The customs unions (CU):*
 - a) *Common Market*
 - b) *Economic Union*
- iii. *The zones of preference (ZP).*

The free trade is negotiated under the theoretical conception of that the “*economies opened*” grow more rapid than the “*closed economies*”.

Thanks to this politics it is born a wide network, which includes:

- *Agreements of Free Trade (AFTs).*
- *Agreements of Economic Complementation (AEC).*
- *Agreements referred to the Promotion and Protection of Investments (APPI).*
- *Agreements that avoid the double taxation, of social safety and of opened skies.*

The Agreements of Free Trade (AFTs), form part of the “*strategy of development*” that nowadays has been implemented in the region. According to this strategy, the differences between developed countries and the underdeveloped ones can be diminished if the promotion of the exports is devoted as the motive force of the growth and the AFTs as the fundamental strategy at being implemented.

Of the network –before mentioned-, the Agreements of Free Trade (AFTs), they have been of greater success in the last time for our country. The principal AFTs signed by Chile are:

- *Canada*
- *Mexico*
- *Central America*
- *EFTA (European Free Trade Association)*
- *European Union (EU)*
- *South Korea*
- *United States*

Being the last three, the most importance, because of the economic exchange that exists like for the great variety of topics they include.

The economic forecasts –more recent- for the year 2004 and 2005 realized by the IMF and by the Consensus Forecast, they indicate a rate of expansion expected from the GDP (Gross Domestic Product) on that 4,6% will border, which provides an environment of world prosperity. This fact, also it is confirmed by the evolution that is having the world trade of goods and services, which is growing for on 7% by year.

While Chile grows to 5%, according to the last numbers delivered by the government, of the hand of the exports and influenced by the last three agreements of free trade signed.

The growing of the national exports towards the countries –before mentioned- one adds the reactivation of China, one of the biggest economies in the world and the most growth. It is necessary to emphasize that the above mentioned country –nowadays- grows to a rate superior to 9% and the causer of the increase of the maritime freights, who has concerned –in our country- the small and medium exporting companies (SAMEXC), added to the rise that has experienced the price of the oil in the last time, with historical record.

The maritime transport, as one of the principal support of the economic globalization, play an important paper in the interchange of commodity. This had set that the ports are neuralgic points of all the transactions, determinants often of the levels of competitiveness of our operators who seek to take part increasingly of the world included trade. To this respect, the economies of the

countries have come demanding innovative and efficient ports. The present shipping industry is demanding new port, technologically equipped to take care of modern ships, in efficient and effective conditions.

The ports will have to expire with the requirements of competitiveness of the included market, it is as well as 3 big challenges are born, these are:

- *Chilean ports “ efficient and effective”*
- *Chilean ports “ assurances”*
- *Chilean ports “ worried by the environment and the community”*

The growing of the port operations, derived from the rise in the international trade of goods, increases faster than the economy in general. Inside this trade, the movement of containers, it shows greater increase.

As consequence of the previous thing, the rate of growth of port movements of containers in the region of Latin America and the Caribbean, during 2003, reached a percentage near to 6,3% superior than the 2000.

For 2005, the average growth estimates is the order of 14,31%, which means a growth almost three times major in two years, measured from 2000. While in Chile the growth with respect of 2000 will reach up 21,07%.

In Chile, during 2003, the port of San Antonio, there was located in the place number 10 (ranking of ports of Latin America and the Caribbean), showing an important participation to regional level (Latin America and the Caribbean). His national competitor –closest- Valparaiso, managed to occupy 18. But both are under, some port of the region, such as Santos ports (Brazil) and Buenos Aires (Argentina).

In agreement with the previous thing, one settled down that the port of San Antonio, it is the main Chilean port, his location to regional level therefore demonstrates it, we used it to make this study which has been the effect in the movement of charges, product of the entry in force of the last three AFTs signed by the government?

San Antonio, with a hinterland, equivalent to 65% of the GGP (Gross Geographical Product) of our country, is the main port of Chile and of the West Coast of South America, located in the central zone of the country and most closest to Santiago. It began to operate as a bulk terminal, soon to incorporate the transference of general load and containers, which turned, in 1995, into the Port N° 1 of Chile, when increasing strongly the movement of these last one, as it has been the tonic at world-wide level .

His hinterland, includes the regions Metropolitan, Fifth and Sixth, reaches even part of the Fourth and Seventh regions. Also adds a high proportion of the charges of the south austral zone of our country, which are transferred from services of coast trade to services of overseas, to reach his different international destinies. Is added to his hinterland the trade of the province of Mendoza in Argentina, which is realized, in 75%, across the Port of San Antonio.

The Port of San Antonio possesses four terminals, these are:

- Terminal (STI) (sites 1, 2 and 3), specialized in containers.
- Terminal Port Panul (site 8), specialized in dry bulks of import.
- Terminal Multioperate (TEM) (sites 4, 5, 6 and 7), here there are transferred dry and liquid bulks, containers and fractional load.
- Terminal Vopak (site 9) specialized in liquid bulks.

Both first given, under the monoperating scheme (*Landlord*) and the last two ones under the multioperating modality (*Tool or Common stevedoring*).

With a growth –in total tonnage- in 2003 of 4,6 times, recounted to 1990 (from 2.132.685 to 9.749.668 tons), it was consolidated as the main national port. This way it is indicated also by the number of TEUs mobilized, which grew 22 times (from 23.486 to 524.376 TEUs) in equal period.

The previous growth, it has been a product of the recovery of the world growth and of the volumes of international trade, especially of Latin America, and the start of the agreements of free trade with the European Union, South Korea and EE.UU. As well as the increase in the price of the raw materials, the copper, it that increased 60% in the last year, and that of the cellulose, with an increase of 24% in the equal period.

The estimation of the tonnages of load and the number of TEUs that will receive San Antonio, contemplated until 2010, according to these, these volumes will be able to be mobilized by the port existing machinery and even by an idle capacity of 596 ton/hour for 2010, which represents an annual whole of 5.149.440 tons, equivalent to 52,8 % of 9.749.668 tons mobilized 2003. In addition, the port, will not have problems of storage nor of congestion product of the massive increase of load, since for the first, is contemplated the project “*Expansion South*” and a direct of access road to the port, will improve the flow of trucks, it will solve the second problem.

Introducción

“Este pueblo que pudo ser poderoso, amo del Pacífico Sur, dueño de un vasto comercio, que su configuración geográfica y su posición frente al Asia y Australia le brindan como una ofrenda gratuita de Dios, no supo ni quiso organizar a su país en vista de un fin primero y exclusivo: el mar con todas las actividades e industrias que supone (Benjamín Subercaseaux)”.

Objetivo General

La siguiente tesis, tiene como objetivo general, analizar la influencia de los Tratados de Libre Comercio (TLCs) en el sector portuario chileno.

Objetivos Específicos

- 1. Estudiar los principales actores de la economía mundial.*
- 2. Realizar una clasificación de los distintos tipos de acuerdos existentes.*
- 3. Analizar los principales TLCs firmados por Chile.*
- 4. Visualizar las tendencias de la economía mundial.*
- 5. Dar a conocer los principales desafíos que enfrentará el sector portuario chileno, producto de la entrada en vigencia de los TLCs.*
- 6. Analizar la influencia que han tenido TLCs, en el aumento de las cargas.*
- 7. Realizar un análisis del rendimiento portuario, a través de un puerto representativo (el Puerto de San Antonio).*

La estrategia chilena de desarrollo, basada en una economía abierta al mundo, competitiva y con importantes avances en equidad, ha sido construida con el esfuerzo de todos los chilenos. Pero la cambiante geometría de la economía global requería que Chile diera un nuevo impulso a su inserción internacional y a ese desafío estratégico responden los Tratados de Libre Comercio (TLCs), pieza fundamental del proyecto país a inicios del siglo XXI.

En la actualidad los Tratados de Libre Comercio (TLCs), consagran ámbitos comerciales, políticos y de cooperación. Es decir, comprenden una zona de libre comercio y de apertura mutua en las áreas de servicios, inversiones, mercados públicos, así como acuerdos en aduanas, propiedad intelectual, reglas de origen, solución de controversias, temas sanitarios y fitosanitarios, entre otros.

Como podemos apreciar, los Tratados de Libre Comercio (TLCs), no sólo comprenden aspectos netamente comerciales, sino que también instan a un diálogo político claro y fortalecido,

en el cual tenemos que destacar la importancia que cobra la cooperación –en diversas materias– entre las naciones involucradas.

Además, Chile es –hoy en día– una potencia marítima en plena consolidación. Los TLCs, firmados a la fecha con la Unión Europea, Corea del Sur y Estados Unidos; ratifican la intención de que el desarrollo del país depende del comercio marítimo. Asimismo, la integración al Foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico (APEC) confirma la vocación del país de convertirse en el protagonista del gran océano del futuro.

El transporte marítimo, es la industria internacional a nivel global, reconocido como uno de los cuatro pilares de la globalización junto a las telecomunicaciones, la liberalización del comercio y la tecnología de la computación.

En la actual economía mundial, cientos de millones de personas dependen de los buques para el transporte de una gran diversidad de bienes y productos de su entorno, así como de los materiales que se utilizan para fabricarlos, de productos alimenticios y el combustible que utilizan en sus hogares y para propulsar sus sistemas de transportes. De esta forma, cobra importancia aumentar la eficiencia de los servicios marítimos y portuarios, con el fin de facilitar el comercio internacional.

Continuando con lo anterior, la apertura comercial de nuestro país –especialmente– a través de los TLCs, ha provocado un aumento en las exportaciones e importaciones, haciendo crecer el flujo de mercancías en los puertos chilenos que participan del comercio exterior. Es así como cada puerto, producto de este crecimiento, se ha visto enfrentado a nuevos desafíos, los cuales apuntan –básicamente– a aumentar los rendimientos en el manejo de cargas.

A lo anterior, se suman los desafíos post entrada en vigencia de los tres últimos Tratados de Libre Comercio (con la Unión Europea, Corea del Sur y EE.UU.), referidas –esencialmente– a medidas de seguridad, debido a la ola de terrorismo que amenaza a todo el mundo. Es decir, la adopción de una serie de iniciativas, propuestas por diferentes organizaciones relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar, las instalaciones portuarias y las actividades del comercio internacional, cuyo propósito busca evitar convertir al transporte marítimo internacional en blanco del terrorismo.

En definitiva, los puertos presentan tres grandes desafíos, los cuales son: convertirse en puertos “eficientes y eficaces”; “seguros”; y “preocupados por el medioambiente y la comunidad donde operan”, tareas que se están llevando a cabo en la mayoría de los puertos nacionales.

Capítulo I

Comercio Internacional

A. Globalización

El término globalización se refiere a una intensificación y aceleración sin precedentes de un flujo cada vez mayor de las comunicaciones, tecnología, movimiento de gente, dinero, bienes, imágenes e ideas a través de las fronteras nacionales. Esta interacción más allá de las fronteras vincula de hecho o potencialmente a individuos, organizaciones, países y culturas. Otras definiciones para este término, según:

- **La Real Academia de las Lenguas**, la globalización es: *“La tendencia de los mercados y las empresas a extenderse alcanzando una dimensión mundial que sobrepasa las fronteras nacionales”*.
- **El Fondo Monetario Internacional (FMI)**, *“la globalización es una interdependencia económica creciente del conjunto de países del mundo, provocada por el aumento del volumen y la variedad de las transacciones transfronterizas de bienes y servicios, como la de los flujos internacionales de capitales, al tiempo que la difusión acelerada y generalizada de tecnología aumenta”*.
- Para otros autores la definición de globalización es: *“la expresión de la expansión de las fuerzas del mercado, especialmente a nivel mundial; profundizando en el dominio de la mercancía y operando sin obstáculos”*.

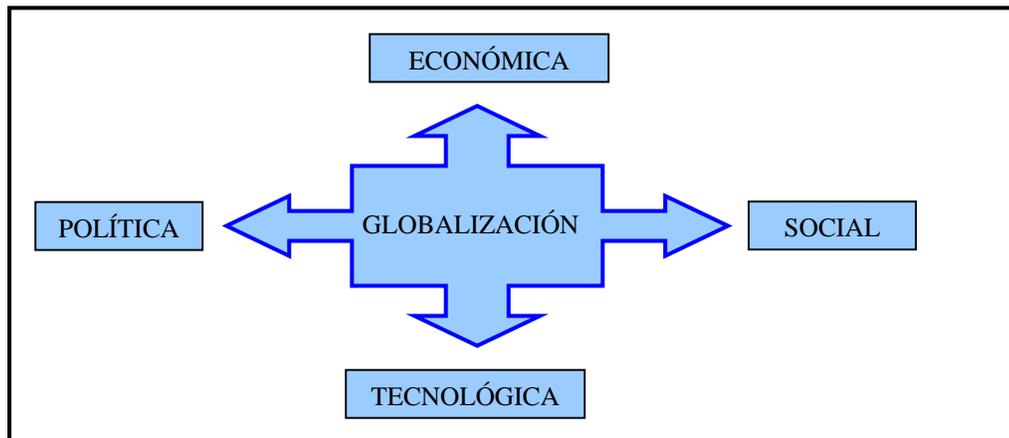
En su sentido más pleno, la globalización es un proceso que surge de dos desarrollos históricos mutuamente conexos. Uno es el avance en las tecnologías de las comunicaciones, la información y el transporte. El otro es la implementación de políticas liberales y la apertura de mercados locales al flujo internacional de bienes, servicios, tecnología y, en especial, de capital. Estos son polifacéticos, ya que involucran actividades económicas, ecológicas, socioculturales y políticas interconexas que penetran todas las esferas de la vida diaria.

Pero además, la globalización es desigual tanto en la manera en que influye sobre las culturas locales como en la manera en que queda afectada por su encuentro con cada cultura local. Es desigual, porque los procesos ocurren en cada país a velocidades distintas y porque también hay variación en el rango y profundidad de su influencia. Quedando de esta manera limitada, al tiempo que impacta a la gente, y a la vez moldeada por ella, tanto si la respuesta es positiva o negativa.

Dimensiones de la Globalización

Para tener una idea más clara –de lo que abarca la globalización- podemos dividirla en cuatro dimensiones: política, social, tecnológica y económica.

Esquema 1. Dimensiones de la Globalización



Fuente Elaboración propia.

i. Dimensión Social

Las sociedades están siendo cada día más afectadas por factores culturales externos de cada nación, debido a la revolución en las comunicaciones y de las tecnologías de la información.

ii. Dimensión Política

El proceso de la globalización está ocasionando una pérdida progresiva en la soberanía y jurisdicción propia de los estados, teniendo presente que sus elementos constitutivos esenciales son su territorio, el pueblo, su poder organizado y soberano.

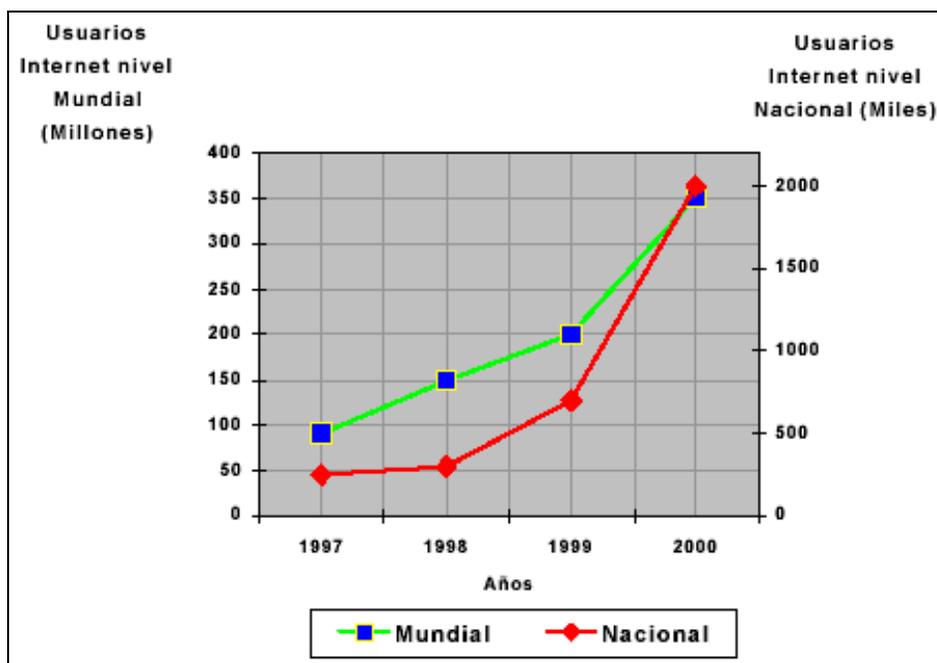
Ahora bien, el territorio ha perdido –relativamente- su importancia como factor de poder en el concierto internacional, producto del actuar de los gobiernos, en pro de políticas mundiales que los benefician. Sin embargo, el territorio ha aumentado su importancia como fuente de identidad cultural y como base fundamental de la nacionalidad.

Otros efectos de la globalización, en lo que concierne a política internacional, lo constituyen la formación de bloques de carácter político y económico, los cuales plantean nuevos desafíos a las políticas internas de los países involucrados.

iii. Dimensión Tecnológica

Uno de los principales motores de la globalización, es el desarrollo y la utilización de nuevas tecnologías de la informática, la computación y las comunicaciones. En el gráfico siguiente, podemos apreciar como se ha venido masificando el uso de internet, tanto a nivel mundial como nacional.

Gráfico 1. Crecimiento de los Usuarios de Internet

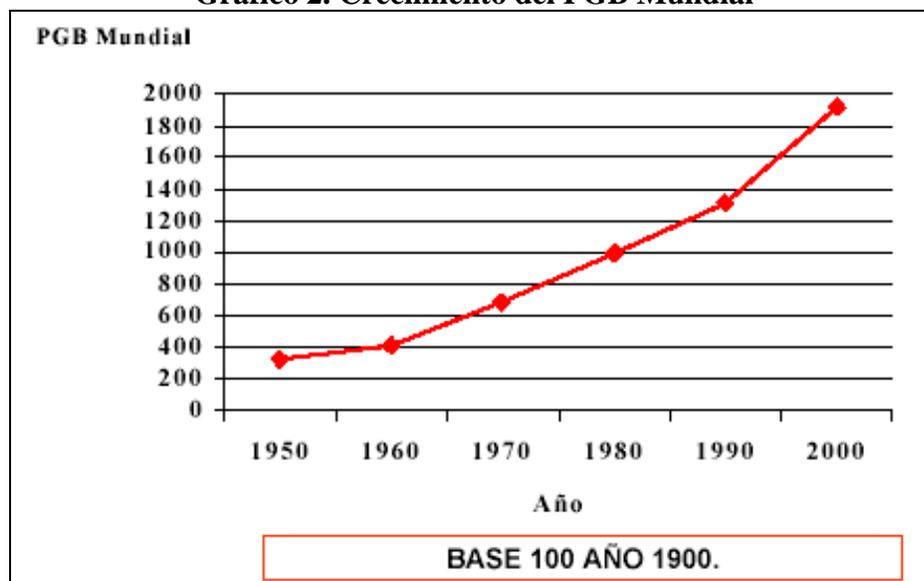


Fuente: "Info Wars" mayo 1993, U.S.A.

iv. Dimensión Económica

Esta dimensión, dice relación con el despertar económico a nivel mundial, es así como el producto geográfico bruto (PGB) global, ha experimentado un crecimiento exponencial durante los últimos años.

Gráfico 2. Crecimiento del PGB Mundial



Fuente: "World Economic Outlook" Julio 2000.

a. Globalización económica

El motor del actual proceso de globalización es la “globalización económica”, que consiste básicamente en dismantelar las limitaciones nacionales al comercio, promoviendo la libre circulación de capitales.

Para entender mejor esta economía global hablaremos de su contexto histórico. La ola actual de globalización económica es fundamentalmente distinta de la primera, que ocurrió aproximadamente entre 1870 y 1914. Durante este primer período, la reducción de barreras en las transacciones internacionales condujo primariamente a mayores intercambios de artículos y productos. En el segundo y actual período, más allá del aumento de los intercambios, la globalización económica ha desembocado en una mayor articulación entre las economías nacionales de mercado. Dándose a través del crecimiento de la inversión extranjera directa, el aumento de empresas de responsabilidad compartida (*joint ventures*), y la integración sin precedentes de los mercados financieros internacionales. Y gracias al aumento del flujo de información (comercio electrónico), este mercado de capitales goza –en la actualidad- de una apertura tal, que le permite operar más allá de las regulaciones nacionales.

Es así como la “globalización económica”, consigue actuar apoyada por agencias internacionales como la Organización Mundial de Comercio (OMC), la cual es la base jurídica fundamental del sistema multilateral de comercio, lo que la convierte en la principal entidad reguladora, a través de una serie de acuerdos que han firmado sus países miembros (GATS, GATT, TRIPS, MsFs, etc.).

Junto con lo anterior, los intercambios de moneda son condición imprescindible para el comercio mundial. Cada una de las monedas que se utiliza en algún país del mundo, ya sea el dólar americano, el dirham marroquí o la gorda haitiana, tienen un valor en términos de las demás monedas. Aunque poca gente es consciente de ello, los mercados de divisas afectan de forma notable la vida cotidiana. No sólo se necesitan divisas cuando se viaja al extranjero; cada vez que se adquiere un producto importado o fabricado con elementos importados, se está gozando de la fluidez de divisas. Actualmente, es posible para cualquier persona viajar y comerciar en cualquier parte del mundo prácticamente sin restricciones. Ahora, resulta difícil comprender las barreras a la convertibilidad que se producían continuamente durante la primera mitad del siglo XX. La fluidez actual de los mercados de divisas, se la debemos principalmente a la actividad del Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM).

En este contexto, debemos señalar a la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), como una organización, de carácter principalmente económico, que agrupa

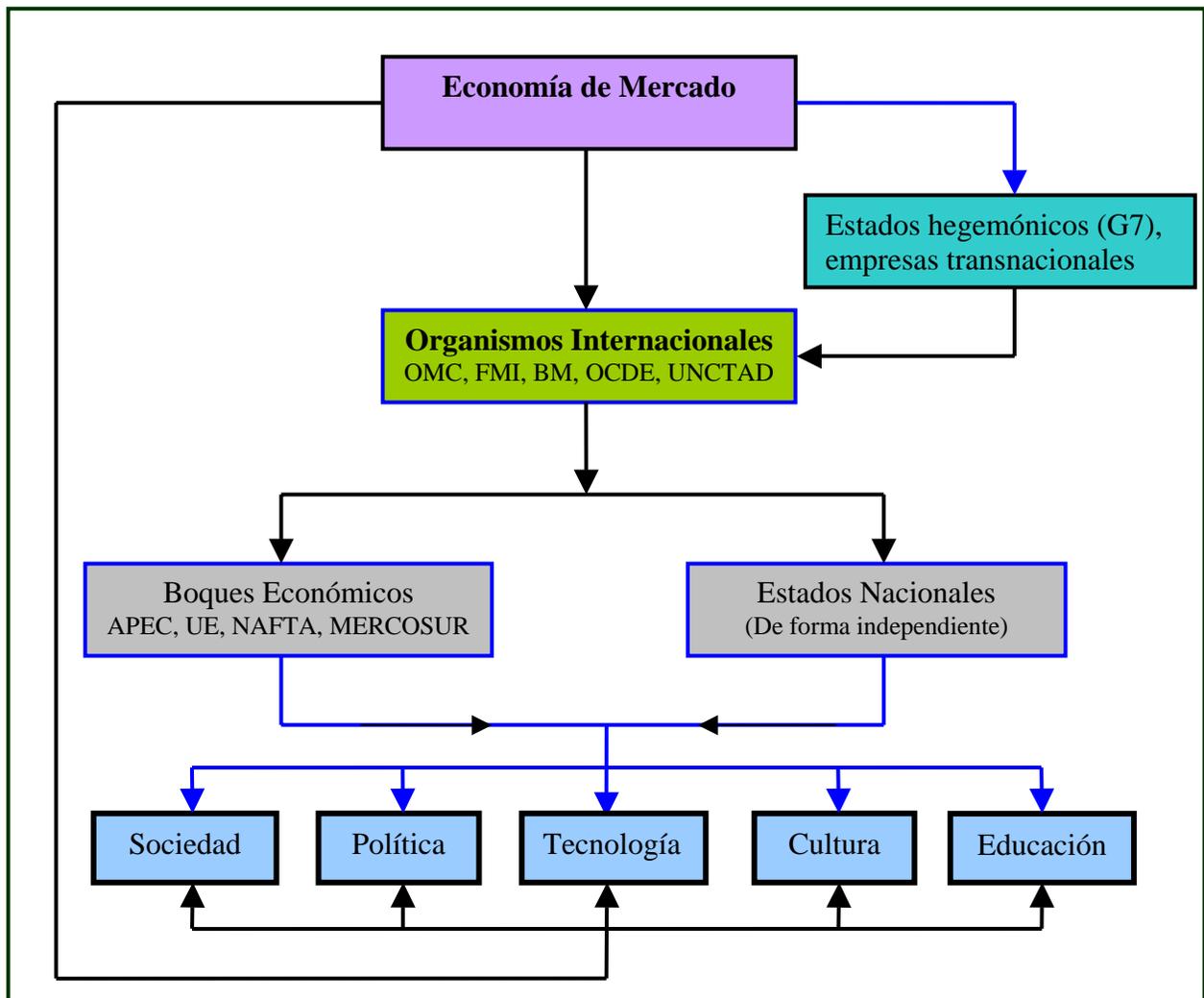
a treinta países, en un foro único para discutir, desarrollar y perfeccionar su política económica y social. Sus miembros, comparten cierto grado de homogeneidad respecto a principios de política económica, de democracia plural y de respeto a los derechos humanos. Convirtiéndose en una organización económicamente poderosa, debido a que sus miembros producen dos terceras partes de la totalidad de bienes y servicios que se consumen en el mundo.

Por último, está la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), que es un organismo sin fines comerciales directos, pero que en su calidad de observador de todo este proceso de desarrollo económico, se preocupa de realizar estudios de investigación sobre el desarrollo de la economía mundial, promoviendo y elaborando estrategias que ayuden a los países a beneficiarse del sistema multilateral de comercio.

La globalización, es un proceso de integración de todos los mercados a escala mundial, formando un universo económico, en el cual, como ya sabemos, no sólo participan entidades netamente ligadas al comercio, sino también aquellas que ven en él beneficios. Cada país del mundo de una u otra manera se ve involucrado en este proceso. Atendiendo a esto ha sido indispensable la formación de bloques económicos orientados bajo la lógica del libre comercio. De este modo, los eventos, cambios y crisis del sistema económico cada vez afectan con mayor velocidad y fuerza a todos los países del mundo.

Para visualizar mejor el proceso de integración de los mercados, tenemos el Esquema 2.

Esquema 2. Economía de Mercado



Fuente: Elaboración propia.

1. OMC / WTO

El fenómeno más reciente y quizás más importante del proceso denominado “**globalización económica**”, es el surgimiento de acuerdos comerciales, como instrumentos claves del desarrollo de los países en el siglo XXI. Países, que han demostrado una clara tendencia hacia la implementación de economías abiertas, como reflejo de su estabilidad interna y de sus deseos de progreso, donde no existan barreras ni medidas que perjudiquen o desalienten el libre comercio entre las naciones, y no sólo viendo al comercio como único móvil, sino también incluyendo una gran diversidad de temas asociados, entre los que destacan: la cooperación en diversas materias (Ej.: aduanas) y el fomento de una actuación comercial de absoluta transparencia (Ej.: dumping y subsidios). La OMC es, con gran diferencia, la institución más importante para el desarrollo y la implementación de estos acuerdos comerciales. Constituyéndose en el vehículo principal para llevar a cabo un **Tratado de Libre Comercio (TLC)**, transformándose de esta manera en el actor principal de la economía mundial.

1.1. ¿Qué es la OMC (WTO)?



La **Organización Mundial de Comercio (OMC) o World Trade Organization (WTO)**, con sede en Ginebra (Suiza), es el principal organismo internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países, y cuenta en la actualidad con 146 miembros. Estos representan el 98% de los flujos de comercio a nivel mundial. En la actualidad, alrededor de 30 países más están negociando su adhesión, entre los que se destacan Rusia, Ucrania y Arabia Saudita. La **OMC**, es la base jurídica e institucional del sistema multilateral de comercio. De ella se desprenden las principales obligaciones contractuales que determinan la manera en que los gobiernos configuran y aplican las leyes y reglamentos comerciales.

La **OMC** entró en funciones el 1 de enero de 1995, tras la conclusión de las negociaciones de la Ronda de Uruguay del **Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT)**, el 15 de diciembre de 1993. Este acto fue respaldado políticamente por los ministros de los países miembros del **GATT**, mediante la firma del Acta Final en una reunión celebrada en la ciudad de Marrakech (Marruecos), en abril de 1994. Chile es uno de los miembros fundadores de la **OMC**.

La **OMC**, es la sucesora del **GATT**, organismo que reguló el comercio internacional desde su creación en 1947. Sin embargo, el ámbito de la **OMC** es mucho más amplio. El **GATT** únicamente era y sigue siendo aplicable al comercio de mercancías; en cambio, la **OMC** regula el comercio de bienes y servicios y la propiedad intelectual.

1.2. Ámbito de la OMC

Figuradamente, el símbolo que se utiliza para describir el ámbito de actuación de la OMC es el del paraguas. Bajo éste, se amparan todos los acuerdos anteriores, sus modificaciones y los nuevos acuerdos. En concreto:

- **El Acuerdo sobre el Comercio de Mercancías:**
Comprende el denominado **GATT** de 1994, que de hecho es el **GATT** firmado en 1947 (conocido como **GATT** del '47) con todas las modificaciones incorporadas durante estos años, más todos los acuerdos que afectan al comercio de mercancías de la Ronda de Uruguay.
- **Los Acuerdos Comerciales Plurilaterales:**
Aeronaves Civiles, Contratación Pública, Productos Lácteos y Carne de Bovino.
- **El Acuerdo General sobre Servicios (GATS).**
- **El Acuerdo sobre Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (ADPIC/TRIPS).**

- El entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la Solución de Diferencias.
- El mecanismo de Examen de las Políticas Comerciales.

Todos los países miembros de la OMC, asumen las obligaciones contenidas en todos los acuerdos antes señalados, con la excepción de los acuerdos plurilaterales que sólo son obligatorios para los signatarios.

1.3. Principales objetivos de la OMC

- Ayudar a que las corrientes comerciales circulen con la máxima libertad posible, eliminando todas las barreras al comercio. Para ello, se establecen obligaciones contractuales básicas, que determinan la manera en que los gobiernos configuran y aplican las leyes y reglamentos comerciales.
- Ser la plataforma en la que se desarrollan las relaciones comerciales entre los distintos países, mediante un ejercicio colectivo de debate y negociación.
- Tratar de resolver las diferencias comerciales entre sus miembros, de la manera más armoniosa posible, mediante un procedimiento imparcial, basado en un sistema jurídico convenido previamente.
- Protección del medio ambiente, defensa de los derechos laborales, consideraciones especiales para los países en vías de desarrollo, etc.

De esta forma, sus funciones esenciales son:

- Administrar y aplicar los acuerdos comerciales multilaterales y plurilaterales que en conjunto configuran la **OMC**.
- Servir de foro para la celebración de negociaciones comerciales multilaterales.
- Tratar de resolver las diferencias comerciales.
- Supervisar las políticas comerciales nacionales.
- Cooperar con las demás instituciones internacionales que participan en la adopción de políticas económicas a nivel mundial. Por ejemplo, el **Banco Mundial (BM)** y el **Fondo Monetario Internacional (FMI)**.

1.4. Estructura

La OMC, mantiene una estructura similar a la del GATT, estando constituida de:

a) Conferencia Ministerial

Es el órgano soberano de la institución y está formado por los representantes de todos los países miembros, que deberán reunirse por lo menos una vez cada dos años. Tiene la facultad de adoptar decisiones en cualquiera de los ámbitos de los acuerdos.

b) Consejo General

En el que están representados todos los países miembros. Y está encargado de realizar las funciones de la Conferencia Ministerial, durante los intervalos de tiempo que median entre sus reuniones. Cumple, asimismo, con las funciones que le otorgan los acuerdos. Puede actuar, si procede, como Órgano de Solución de Diferencias y Órgano de Examen de Políticas Comerciales.

c) Se crean tres órganos especializados:

- **El Consejo de Comercio de Mercancías.**
- **El Consejo de Comercio de Servicios.**
- **El Consejo de los Aspectos de los Derechos de la Propiedad Intelectual Relacionados con el Comercio.**

Cada uno de ellos, tiene como misión supervisar el funcionamiento del acuerdo correspondiente, sobre la base de las orientaciones establecidas por el Consejo General. Los representantes de todos los países miembros forman parte de estos órganos especializados.

d) La Conferencia Ministerial crea tres Comités:

- **El Comité de Comercio y Desarrollo.**
- **El Comité de Restricciones por Balanza de Pagos.**
- **El Comité de Asuntos Presupuestarios, Financieros y Administrativos.**

Además, el número de comités puede ampliarse como ocurrió en la Reunión de Marrakech (Marruecos, abril '94), donde se creó el **Comité de Comercio y Medio Ambiente**. Todos ellos, llevan a cabo las labores encomendadas por los acuerdos o por el Consejo General.

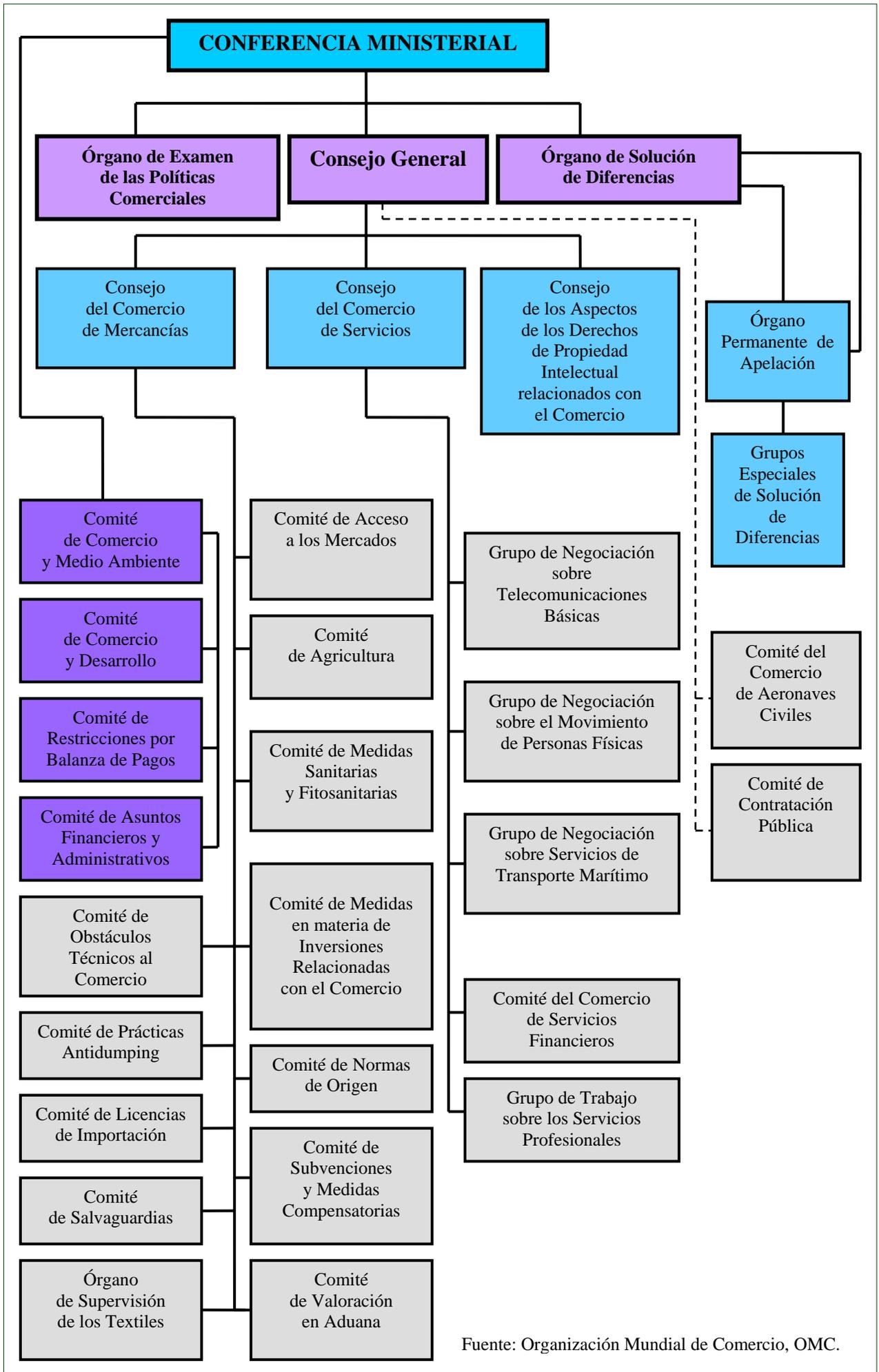
e) **La Secretaría General**

Es la encargada de la gestión administrativa de la OMC y está al mando del **Director General**. Entre las misiones del director general, está el nombramiento del personal y sus funciones, además de actuar como mediador para el logro del consenso.

En lo que respecta netamente a la gestión administrativa de la OMC, tanto el Director General como el personal de la Secretaría “*no solicitarán ni aceptarán instrucciones de ningún gobierno ni de ninguna otra autoridad ajena a la OMC*”. Las funciones de la Secretaría son importantes, sobre todo para los países en desarrollo, ya que les proporciona tanto asesoramiento jurídico como técnico. En concreto, se encarga de proporcionar apoyo técnico y profesional a los distintos consejos y comités, asistencia técnica a los países en desarrollo, supervisa y analiza la evolución del comercio mundial, entrega información al público y a los medios de comunicación y organiza las conferencias ministeriales. También proporciona ciertas formas de asesoría en la Solución de Diferencias.

A continuación, presentamos el Esquema 3, el cual muestra la estructura de la OMC.

Esquema 3. Estructura de la OMC



Fuente: Organización Mundial de Comercio, OMC.

1.5. ¿Qué buscan los acuerdos de la OMC?

Los acuerdos de la OMC son extensos y complejos, ya que son textos jurídicos que abarcan una gran variedad de actividades. Tratan temas como agricultura, textiles y confecciones, servicios bancarios, telecomunicaciones, contratación pública, normas industriales, reglamentos sobre sanidad de los alimentos y propiedad intelectual, entre otros.

Todos estos acuerdos buscan conseguir un comercio mundial:

a) **No discriminatorio**

Un miembro de la OMC, no puede discriminar a otro miembro de la misma organización (se concede un trato igualitario a través del principio de “nación más favorecida”) y tampoco puede con algunas excepciones discriminar entre sus propios productos, servicios o ciudadanos y los productos, servicios o ciudadanos extranjeros (a éstos se les concede el nombre de “**trato nacional**”).

b) **Más libre**

Se tiende a la eliminación gradual de los obstáculos al comercio, ya sea arancelarios o de otro tipo, a través de negociaciones claras entre las partes afectadas.

c) **Previsible**

Con el fin de garantizar que no se establecerán obstáculos comerciales de manera arbitraria, los miembros “consolidan” sus compromisos en materia de aranceles y apertura de mercados.

d) **Que fomente la competencia leal**

Se desalientan las prácticas “desleales” como las **subvenciones a la exportación** y el **dumping** (la venta de productos a precios inferiores al costo de producción interno para penetrar a un mercado).

e) **Que dé ventajas a los países menos adelantados**

Se da más tiempo a estos países para adaptarse a los acuerdos, mayores flexibilidades y privilegios especiales.

f) Transparencia

Característica principal de todo acuerdo OMC.

Los miembros de la OMC dirigen el organismo. Todas las decisiones importantes son adoptadas por la totalidad de ellos, por consenso, ya sea en las Reuniones Ministeriales, que se realizan cada dos años o en las reuniones regulares que se sostienen en Ginebra (Suiza).

1.6. Principales Acuerdos

a) Acuerdo sobre Agricultura (AsA)

El acuerdo trata de las barreras no tarifarias para facilitar las importaciones agrícolas. Cada país debe expresar en forma transparente sus protecciones aduaneras y reducirlas del 36%, y debe permitir la entrada sobre su mercado interno con derechos reducidos de por lo menos 5% de su consumo. Este acuerdo, como todos los de la OMC, se basa en que la liberalización del comercio siempre traerá beneficios netos a todos los participantes. Con la eliminación de obstáculos se incrementará la especialización regional. En todo el mundo, las regiones se especializarán en aquello que su agricultura pueda producir más barato que las demás. Cuando intercambien productos todos ganarán, porque el costo combinado de la producción es menor que si cada región hubiera producido lo suyo.

b) Acuerdo General sobre el Comercio de los Servicios (AGCS/GATS)

El **Acuerdo General sobre el Comercio de los Servicios** (conocido como **GATS**) del año 1994, preveía que los estados miembros abrirían sector por sector, negociaciones sucesivas, respetando los intereses de todos los participantes sobre la base de las ventajas mutuas y asegurando un equilibrio global de los derechos y obligaciones. Los países desarrollados han logrado firmar 3 acuerdos, éstos son:

- i. El Acuerdo sobre la Liberalización de las Telecomunicaciones de Base, firmado en 1997.
- ii. El Acuerdo Desmantelando las Tarifas sobre los Intercambios de Productos de la Tecnología de la Información.
- iii. El Acuerdo sobre la Liberalización de los Servicios Financieros.

Por el contrario, en dos ámbitos sumamente importante para numerosos países en desarrollo, no se ha logrado ningún proceso después de la firma de los acuerdos de la Ronda de Uruguay, estos son:

i. La liberalización del movimiento de personas físicas

Sólo se ha logrado en una declaración de principios en 1995, lo cual es un obstáculo enorme al movimiento de personas físicas como contribuyentes de servicios. El acuerdo sobre los servicios financieros, por su lado, traduce el tratamiento privilegiado otorgado a los movimientos de capital.

ii. Sobre las medidas de salvaguardia de urgencia

Para limitar los efectos de la liberalización en el comercio de los servicios, no se ha hecho ningún progreso para definirlos. Y en países desarrollados, incluso vuelven a poner en duda su necesidad.

c) Acuerdo sobre Propiedad Intelectual (TRIPS/ADPIC)

Establece para cada uno de los principales sectores económicos propiedad intelectual (derechos de autor, Copyright, marcas de fábricas y patentes), y normas mínimas de protección que cada uno de los estados miembros, debe proveer en su legislación.

Desde el año 1994 un **Acuerdo sobre los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (ADPIC/TRIPS)** forma parte de la OMC. El acuerdo de la OMC, concede un lugar dominante al instrumento jurídico de concepto occidental que es la patente. En 1995, los países industrializados tenían el 97% del conjunto de las patentes y más de la mitad de los derechos de autor. Este instrumento jurídico de la patente, al contrario, es ignorado en la cultura y el derecho de muchos pueblos.

Se quiere incluir, en este acuerdo, las variedades genéticas y todos los seres vivos, es decir, patentar la biodiversidad. La convención de las Naciones Unidas sobre la diversidad biológica de 1992, entrada en vigor en 1995, compromete jurídicamente a los estados firmantes a adoptar este acuerdo en su legislación nacional, a través de disposiciones apuntando a: proteger, respetar y promover las sabidurías, las innovaciones y las prácticas de las comunidades campesinas y autóctonas, contribuyendo a la conservación y la utilización sostenida de la diversidad biológica.

Los **TRIPS**, están siendo usados como un instrumento proteccionista que promueve los monopolios corporativos sobre las tecnologías, semillas, genes y medicinas. Apoyados en ellos, las grandes corporaciones usan los derechos de propiedad para proteger sus mercados y prevenir la competencia. Estos niveles excesivos de protección, requeridos por los **TRIPS**, han conducido a que el balance esté muy lejos del interés público, y más cerca de privilegios monopólicos para los dueños de los **DPI (Derechos de Propiedad Intelectual)**. Esto mina, notablemente, los objetivos de desarrollo que incluyen la eliminación de la pobreza, suplir la necesidad de salud de las personas, conservar la biodiversidad, proteger el medio ambiente y realización de derechos económicos, sociales, y culturales.

d) Acuerdo Básico para el Comercio de Mercancías (GATT)

Éste es el más antiguo y hasta la fecha el más importante de todos, tiene en la actualidad 14 comisiones y grupos de trabajo. El **GATT**, está compuesto por 37 artículos y numerosos entendimientos, notas explicativas y anexos. Entre ellos los de agricultura, comercio textil, medidas antidumping, barreras técnicas del comercio, excepciones ambientales, restricciones cuantitativas y licencias.

e) Acuerdo sobre Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MsFs)

Se refiere a las normas “necesarias” para proteger a los humanos, las plantas y los animales contra determinados peligros, asociados con el traslado de plantas, animales y productos alimenticios en el comercio internacional. Los países se protegen de: peligros provenientes de plagas, enfermedades y organismos asociados con enfermedades que ingresan al país con las mercancías comercializadas y los peligros provenientes de productos químicos, fertilizantes, plaguicidas, herbicidas, toxinas, medicamentos veterinarios contenidos en alimentos, bebidas o alimentos para animales.

2. Chile y la OMC (WTO)

2.1. El valor de la OMC para Chile



Para un país como Chile, pequeño y cuya estrategia de desarrollo está orientada fuertemente al comercio internacional, el sistema multilateral de comercio establecido en la **OMC** es de suma importancia. En primer lugar, porque sus reglas y disciplinas son obligatorias para todos los miembros de la **OMC**, independientemente de su tamaño. Esto le otorga estabilidad y previsibilidad a nuestro comercio,

limitando la discrecionalidad en el ejercicio de las políticas comerciales. En particular, **El Mecanismo de Solución de Diferencias** de la **OMC**, cuyas resoluciones son obligatorias para todos los miembros de la organización, otorga protección a los países más pequeños como Chile contra las acciones unilaterales que puedan adoptar países más grandes.

Una ventaja adicional es que, en la **OMC**, los beneficios de los acuerdos a que llegan los países más grandes entre sí deben ser extendidos a todos los demás miembros de la organización. En otras palabras, los resultados de las negociaciones sostenidas entre dos o más países posteriormente se **“multilateralizan”**, debido al principio de no discriminación, en el que se basa la **OMC**.

Por estas razones, Chile es uno de los miembros fundadores de la **OMC**, después que el Congreso Nacional aprobara unánimemente el Acuerdo de Marrakech (Marruecos, abril '94) en 1995.

2.2. Principales compromisos adquiridos por Chile en la Ronda Uruguay

- a) Rebaja del arancel consolidado (es decir, máximo) del 35% al 25%, y a 31,5% para un número reducido de productos agropecuarios, entre ellos los que utilizan el sistema de bandas de precios (trigo, harina de trigo, azúcar).
- b) Adopción de disciplinas en las llamadas “Áreas nuevas” de la Ronda Uruguay (servicios, inversiones y propiedad intelectual).

A raíz de lo anterior, se asumió –por ejemplo- el compromiso de “congelar” los niveles de acceso al mercado chileno en materia de servicios (es decir, no aumentar las barreras a futuro), y de prohibir algunos requisitos de desempeño en materia de inversión.

Por otro lado, Chile se ha convertido en uno de los países en desarrollo que más ha utilizado el Mecanismo de Solución de Controversias, ya sea a nivel de consultas o llegando hasta la etapa última del panel.

3. Fondo Monetario Internacional (FMI)



Fondo Monetario Internacional (FMI)/ International Monetary Fund (IMF)

“En un mundo globalizado, el **FMI** es la piedra angular para el fomento del crecimiento y la estabilidad”.

El FMI, se creó luego de una conferencia internacional realizada en Bretton Woods (New Hampshire, EE.UU), en julio de 1944. La fecha oficial de su creación es el 27 de diciembre de 1945, en la que representantes de 29 países firmaron su Carta Constituyente. Las operaciones financieras de esta institución comenzaron el 1 de marzo de 1947. Actualmente (abril de 2004) está integrado por 184 países miembros. Su organización interna la conforman 2.680 funcionarios procedentes de 141 países.

3.1. ¿Qué es el Fondo Monetario Internacional?

El Fondo Monetario Internacional (FMI), es la institución central del sistema monetario internacional, que tiene como cometido específico la cooperación monetaria internacional y la estabilidad cambiaria que faciliten el buen funcionamiento de un sistema multilateral de pagos.

El poder del FMI, sin embargo, va mucho más allá del simple control del sistema de pagos. Tanto, a través de la condicionalidad de los créditos que otorga a los países (el país receptor ha de aplicar un conjunto de políticas económicas para poder acceder a los créditos); y como de las declaraciones e informes que realiza sobre la situación y/o las políticas económicas que se aplican a un determinado país.

El Fondo, ha estado imponiendo a lo largo de los años un determinado modelo económico por todo el mundo, que se deriva del denominado Consenso de Washington, el cual establece un ambiente de transparencia económica. Además, éste contempla temas como:

- Disciplina presupuestaria.
- Cambios en las prioridades del gasto público (de áreas menos productivas a sanidad, educación e infraestructuras).
- Liberalización financiera, especialmente de los tipos de interés.
- Búsqueda y mantenimiento de tipos de cambio competitivos.
- Liberalización comercial.

- Apertura a la entrada de inversiones extranjeras directas.
- Privatizaciones.
- Desregulaciones.
- Garantía de los derechos de propiedad.

Dentro del FMI, la aprobación de un crédito está dada por el poder de voto, que se reparte en función del porcentaje de cuotas aportadas, y éstas se asignan en función del peso relativo de cada uno de los estados miembros en la economía mundial. A raíz de este hecho, los países del G7 suman el 45% de los votos, dentro del cual EE.UU., por sí mismo, tiene el 17%, situación que le otorga el derecho de veto a la hora de modificar las cuotas, así como también, decidir si un país puede o no, tener más poder de decisión dentro del Fondo. El resto de decisiones se toman por mayoría simple, la cual está totalmente en manos de los países del centro del sistema económico.

3.2. Objetivos

Según su Convenio Constitutivo, el **FMI** “alienta la prosperidad mundial” gracias al fomento de:

- La expansión equilibrada del comercio mundial.
- La estabilidad de los tipos de cambio.
- Y por último, evitando las devaluaciones y corrigiendo de forma ordenada los problemas de la balanza de pagos.

Por lo tanto, su principal objetivo debería ser la ausencia de crisis financieras, es decir, lograr estabilidad económica y monetaria, que promoviese un crecimiento económico sostenido. Pero también, está claro que la ausencia de crisis económicas durante estos últimos años no ha sido tal (crisis asiática), situación que da cuenta, que el actuar del FMI es –todavía- insuficiente.

Dicho lo anterior, podemos llegar a la conclusión de que el FMI tiene como fines, los siguientes:

- Promover la cooperación monetaria internacional.
- Facilitar la expansión y crecimiento equilibrado del comercio internacional.
- Promover la estabilidad en los intercambios de divisas.
- Facilitar el establecimiento de un sistema multilateral de pagos.
- Realizar préstamos ocasionales a los miembros que tengan dificultades en su balanza de pagos.

- Acortar la duración y disminuir el grado de desequilibrio en las balanzas de pagos de los miembros.

En lo que respecta a las actuaciones concretas del FMI, éstas se pueden agrupar en 3 grandes grupos:

- i. Hacer el seguimiento de la evolución y las medidas de política económica y financiera, en los países miembros del FMI y en el mundo, y ofrecer “asesoramiento” de políticas a los países miembros.
- ii. Facilitar a los gobiernos y bancos centrales de los países miembros asistencia técnica y capacitación en el área de especialidad de la institución.
- iii. Conceder préstamos a los países miembros que afrontan problemas en la balanza de pagos, no sólo con fines de financiamiento temporal, sino también como refuerzo de las medidas de ajuste y de reforma “que contribuyan a corregir los problemas fundamentales”

Esta última línea de actuaciones es actualmente la más importante para los países de la periferia, dados los grandes efectos que tiene sobre las economías de los países que se han de acoger a los préstamos del FMI. Para solicitar financiación al Fondo, un país ha de tener problemas con la balanza de pagos; es decir, ha de existir la necesidad de un préstamo oficial para poder efectuar pagos al exterior y mantener al mismo tiempo un nivel apropiado de reservas sin tomar “medidas perniciosas para la prosperidad nacional o internacional”.

Para que el FMI pueda conceder la financiación, primero “negocia” con las autoridades del país solicitante, un programa de medidas destinadas a alcanzar un conjunto de objetivos macroeconómicos específicos, cuantificados y en plazos determinados. Es la denominada condicionalidad del Fondo, y consiste en que el FMI se puede negar a otorgar la financiación solicitada, a no ser que el país se comprometa a seguir una determinada política económica, a través de la cual, generalmente, se quiere aplicar un proceso de ajuste estructural. En caso de que un país se niegue a aceptar las condiciones del Fondo, no sólo se le puede negar la financiación del mismo FMI, sino que muy probablemente se le cerrarán las puertas de otras fuentes de financiación, públicas o privadas.

3.3. Estructura

El órgano de decisión del FMI es la Junta de Gobernadores, compuesta por un representante de cada estado miembro, que normalmente se reúne una vez al año, durante la Asamblea conjunta con el Banco Mundial. La Junta de Gobernadores delega la gestión diaria del Fondo a un Directorio Ejecutivo, compuesto por un director gerente del FMI, que la preside, y por 24 directores ejecutivos.

Estados Unidos, Japón, Alemania, Francia y el Reino Unido como los 5 accionistas mayoritarios del Fondo, más China, Rusia y Arabia Saudita por voluntad propia, asignan un director ejecutivo propio cada uno. Los 16 restantes se distribuyen entre los 167 países miembros, que se agrupan en conjuntos de países o jurisdicciones, los cuales escogen un director ejecutivo cada 2 años. El Directorio Ejecutivo, se reúne habitualmente tres veces por semana en Washington y se ocupa, entre otras cosas, de la aprobación de las actuaciones del FMI (es decir, de las ayudas financieras y las condicionalidades que van implícitas).

4. Banco Mundial (BM)



THE WORLD BANK

El Grupo del Banco Mundial (BM) / World Bank Group (WB)

Primero, debemos decir que el término **Banco Mundial (BM)** hace referencia especialmente al **BIRF** y al **AIF**, los que son los principales programas del Grupo, tanto en volumen de préstamos como por la proyección pública que tienen.

El sueño del Banco Mundial es: “un mundo sin pobreza”. Y respondiendo a este cometido, el Grupo del Banco Mundial (BM), se constituye en la más gran e influyente institución multilateral de financiación del desarrollo. Su actividad principal es el otorgamiento de préstamos a gobiernos de los “países en desarrollo”.

Además, el Grupo BM cuenta con el centro de investigación y documentación más reconocido de todo el mundo en el ámbito del desarrollo. Periódicamente, edita un conjunto de informes que analizan de forma exhaustiva el estado financiero del mundo y la evolución de los indicadores y teorías de desarrollo. Estos informes son la base de la mayor parte de los estudios sobre desarrollo que se realizan.

La influencia del Grupo BM en el futuro de los países de la periferia es innegable, tanto por la financiación concedida (a menudo condicionada a determinadas políticas de ajuste y casi siempre en forma de préstamos a devolver); como por la visión del desarrollo y del modelo económico que impone. Cabe señalar, que cuando hablamos de países de la periferia, hacemos referencia a aquellos menos industrializados o en vías de desarrollo.

4.1. Objetivos

Actualmente, el **Banco Mundial (BM)** tiene como principal objetivo la lucha contra la pobreza. Lucha que se concentra en los dos siguientes compromisos:

- a) El alcance de los Objetivos de Desarrollo del Milenio antes del año 2015 (objetivos que fueron fijados a lo largo de diferentes conferencias internacionales, celebradas en la década de los ´90 y refrendados en la Címera del Milenio, organizada por Naciones Unidas en septiembre de 2000, por 189 Estados Miembros).
- b) La puesta en marcha de los “Marcos Integrales de Desarrollo”, una iniciativa del BM para construir una nueva forma de alcanzar el desarrollo en los países de la periferia, a través de las siguientes medidas:
 - i. Promover un clima propicio para la inversión, la creación de trabajo y el crecimiento sostenible.
 - ii. Proporcionar a la población más pobre, los recursos necesarios para participar en el desarrollo.

4.2. Estructura

Actualmente, el Grupo del Banco Mundial realiza sus actuaciones a través de las cinco organizaciones que lo componen:

a) El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF)

Fue creado en 1945, junto con el FMI en la Conferencia de Bretton Woods y cuenta actualmente con 183 países miembros. Actúa como banco financiero de proyectos y programas de desarrollo a través de préstamos, garantías y otros servicios no crediticios, como análisis y asesoría.

b) La Asociación Internacional de Fomento (AIF)

Fue creada en 1960 y actualmente cuenta con 160 países miembros. Otorga préstamos en condiciones de concesión a los países más pobres, que no pueden acceder a financiación en condiciones de mercado.

c) La Corporación Financiera Internacional (CFI)

Se creó en 1956 y actualmente tiene 175 países miembros. Promueve inversiones en el sector privado de los países de la periferia, facilitando asistencia técnica y participando en la financiación de las iniciativas sin necesidad de avales gubernamentales.

d) El Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (OMGI)

Fue fundado en 1988 y actualmente cuenta con 154 países miembros. Favorece la inversión extranjera en los países de la periferia mediante el otorgamiento de garantías a los inversos contra pérdidas provocadas por riesgos no comerciales.

e) El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI)

Fue creado en 1966, y en la actualidad cuenta con 134 países miembros. Proporciona servicios internacionales de conciliación y arbitraje en casos de diferencias relativas a inversiones, promoviendo así la confianza entre países e inversionistas extranjeros.

5. Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE)



Sucesora de la **Organización para la Cooperación Económica Europea (OEEC)**, creada por Estados Unidos y Canadá en 1947 para administrar el Plan Marshall, la **Organization for Economic Cooperation and Development (OCDE)** fue fundada en 1961 por países de Europa Occidental y Norteamérica.

A los 20 Miembros fundadores, se han agregado progresivamente otros 10 países provenientes de Asia, Europa Central y América Latina, sumando actualmente 30 integrantes. Los veinte originales son:

Alemania, Austria, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Islandia, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Noruega, Holanda (Países Bajos), Portugal, Reino Unido,

Suecia, Suiza, y Turquía. Y los diez nuevos integrantes corresponden a Japón, Finlandia, Australia, Nueva Zelanda, México, República Checa (Chequia), Hungría, Polonia, Corea, y Eslovaquia.

Cuadro 1. Países miembros de la OCDE y fecha de entrada en la Organización

 Alemania (1961)	 Australia (1971)	 Austria (1961)
 Bélgica (1961)	 Canadá (1961)	 Corea (1996)
 Chequia (1995)	 Dinamarca (1961)	 España (1961)
 Estados Unidos (1961)	 Finlandia (1969)	 Francia (1961)
 Grecia (1961)	 Hungría (1996)	 Irlanda (1961)
 Islandia (1961)	 Italia (1961)	 Japón (1964)
 Luxemburgo (1961)	 México (1994)	 Nueva Zelanda (1973)
 Noruega (1961)	 Países Bajos (1961)	 Polonia (1996)
 Portugal (1961)	 Reino Unido (1961)	 Suecia (1961)
 Suiza (1961)	 Turquía (1961)	 Eslovaquia (2000)

Fuente: www.ocde.org

Desde mediados de la década de los '90, Chile, Argentina y Brasil se adhirieron en calidad de observadores. Esta ampliación, expresa la voluntad de la organización de incorporar países que manifiesten la voluntad de participar y que reúnan las exigencias que la entidad requiere, algunas de éstas son:

- i. Estabilidad institucional.
- ii. Respeto a los derechos humanos.
- iii. Democracia.
- iv. Economía de mercado.

5.1. Objetivos

Los dos primeros artículos de la Convención suscrita en 1961 sintetizan los objetivos de la OCDE, al señalar que:

- a) Ésta tiene por objetivo promover políticas tendientes a alcanzar la mayor expansión posible de la economía y del empleo, así como el incremento del nivel de vida de las poblaciones, manteniendo la estabilidad financiera dentro de los países miembros y en el ámbito mundial, y expandiendo el comercio internacional sobre una base multilateral y no discriminatoria.
- b) Los países miembros se comprometen a asegurar el crecimiento económico, la estabilidad interna y externa, a reducir los obstáculos al intercambio de bienes y servicios, a liberalizar los movimientos de capitales, y a contribuir al desarrollo económico de los países del mundo industrializado y en desarrollo.

En ese marco, la organización funciona como un Club de países que comparten los principios de la economía de mercado y de la democracia pluralista.

5.2. Compromisos de los países miembros

- i. Promover la utilización eficiente de sus recursos económicos.
- ii. En el terreno científico y técnico, promover el desarrollo de sus recursos, fomentar la investigación y favorecer la formación profesional.
- iii. Crear políticas diseñadas para lograr el crecimiento económico y la estabilidad financiera interna y externa, evitando de esta forma, que aparezcan situaciones que pudieran poner en peligro su economía o la de otros países.
- iv. Continuar los esfuerzos por reducir o suprimir los obstáculos a los intercambios de bienes y servicios; pagos; y mantener y extender la liberalización de los movimientos de capital.

5.3. Importancia económica

La importancia económica relativa de los 30 países miembros de la OCDE, está dada por el hecho de que –si bien- ellos representan el 19% de la población mundial, su Producto Interno Bruto (PIB) constituye alrededor de tres cuartas partes del PIB mundial; además, estos países aseguran el 77% de las exportaciones del mundo, y entre el 80 a 85% de los flujos de capitales internacionales. Las siete principales potencias económicas del mundo desarrollado (Grupo de

los 7, G7) son: Estados Unidos, Japón, Alemania, Francia, Italia, Reino Unido y Canadá, son miembros de la OCDE, y sólo ellos reúnen el 80% del PIB global de esta organización.

Se desprende de estos antecedentes, que en la medida en que estos países coordinen o armonicen sus políticas económicas y adopten posiciones comunes en distintos foros internacionales que se celebran, su influencia en estos debates y en el curso de los acontecimientos vinculados a la globalización serán significativos.

De ahí la trascendencia de la institución como espacio de diálogo, reflexión y concertación, tanto entre las grandes potencias, como entre éstas y las economías menos dinámicas. Se trata de un organismo independiente del sistema de Naciones Unidas, y no dispone de poderes jurídicos o supranacionales ni recursos financieros que le permitan otorgar préstamos, subvenciones o donaciones.

5.4. Funcionamiento

Su método de trabajo tiene un carácter pluridisciplinario en diversas materias, siendo públicos sus análisis y reflexiones, a fin de ejercer una influencia en los medios políticos, académicos y empresariales. Constituye un espacio donde sus integrantes pueden intercambiar experiencias y opiniones, adoptando sus declaraciones y directrices por consenso. Estas discusiones pueden derivar en decisiones formales, consistiendo, por ejemplo, en el establecimiento de códigos jurídicamente restrictivos para garantizar la libre circulación de los capitales y servicios o tomar medidas para luchar contra la corrupción.

Como parte del proceso de modernización y renovación de la OCDE, ésta creó un Secretario General Adjunto, el **Centro para la Cooperación con las Economías en Transición (CCET)**; y el Comité encargado de las relaciones con los países no miembros, **Centro para la Cooperación con No Miembros (CCNM)**. En este sentido, la organización vive un proceso de adaptación a los cambios políticos y económicos actuales.

Los intercambios de opinión entre los integrantes de la OCDE se hacen a partir de las informaciones y análisis entregados por el Secretariado General, que tiene su sede en París (Francia). Los servicios de este Secretariado recogen información, siguen las tendencias, analizan y prevén las evoluciones económicas. Además, reflexionan sobre los cambios que afectan a la sociedad o sobre la evolución de los intercambios, del medio ambiente, la agricultura, la tecnología, la fiscalidad, etc.

La autoridad suprema de la OCDE es el Consejo, y está compuesto por un representante de cada país miembro, más uno de la Comisión Europea, y se reúne regularmente a nivel de los embajadores ante la OCDE, para dar las directrices generales sobre los trabajos a realizar. El comunicado final de cada reunión del Consejo expresa las orientaciones básicas de las políticas económicas a ejecutar por los estados miembros, muchas de los cuales son retomadas en las reuniones que siguen al nivel de jefes de estados en los grupos conocidos como “G7” o “G15”.

Los Comités especializados se reúnen para formular ideas y examinar los progresos realizados en dominios bien definidos, tales como, comercio internacional, gestión pública, ayuda al desarrollo, o los mercados financieros. La OCDE tiene alrededor de 200 Comités, grupos de trabajo, y subgrupos técnicos.

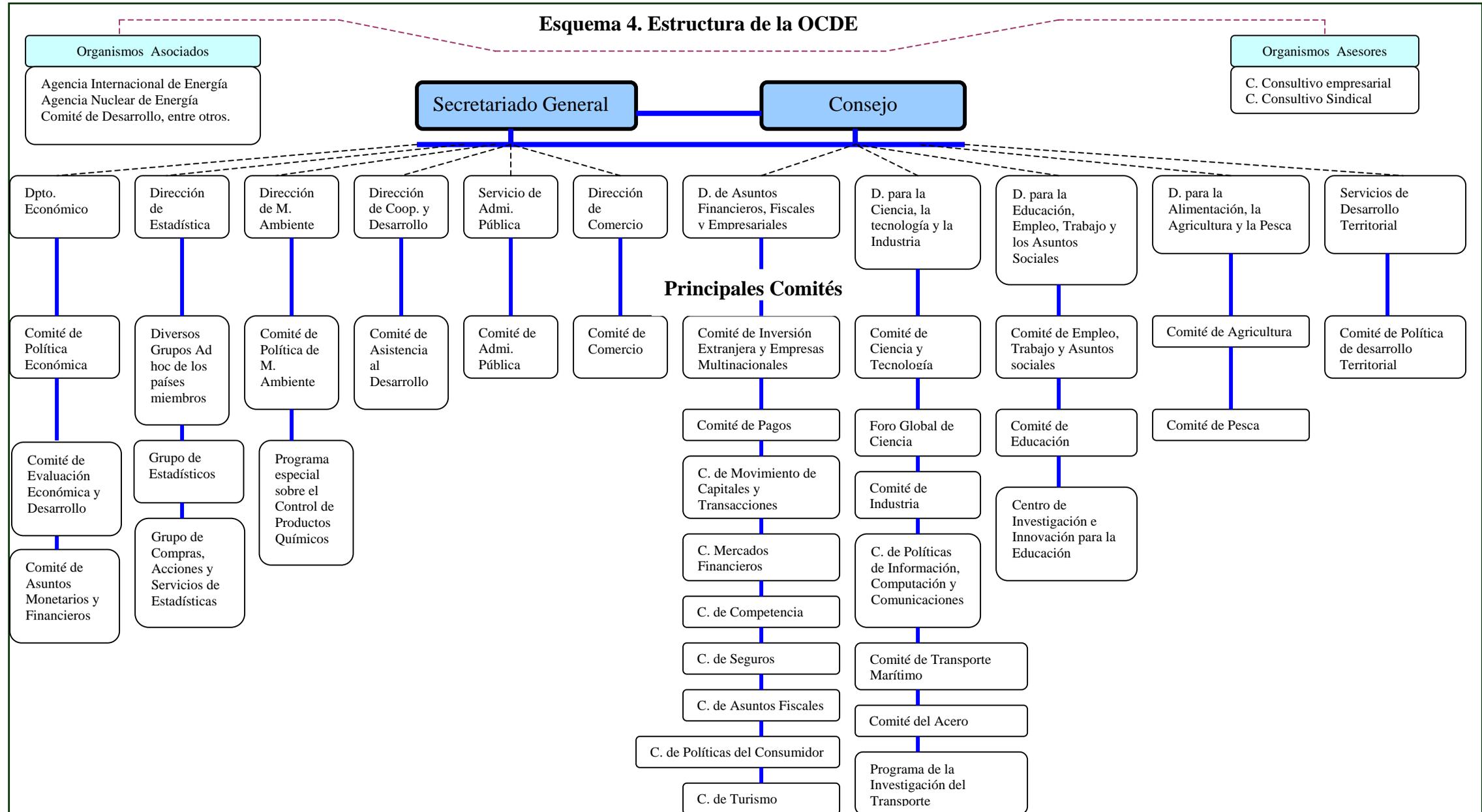
El Secretariado, cuenta con alrededor de 700 economistas, científicos, juristas y otros especialistas, repartidos en una docena de Direcciones que realizan diversas investigaciones y análisis de cuestiones de fondo. Cada Dirección, actúa como secretariado de varios comités y grupos de trabajo. Tal es el caso, del Programa sobre el “Futuro a Largo Plazo”, que trata de identificar, en una fase incipiente, los problemas que podrían plantearse a los gobiernos. Así por ejemplo, los trabajos sobre el empleo y la cesantía reunieron especialistas de macroeconomía, fiscalizadores, expertos en empresas y tecnología, así como analistas del mercado de trabajo y de la política social.

El Consejo, luego de los estudios e investigaciones realizadas, adopta una decisión final, ya sea ésta una “recomendación” o una “decisión”. Cuando se trata de una “recomendación”, que es el caso más frecuente, el Consejo sugiere a los estados miembros que la ejecuten, si ellos lo estiman oportuno, pero no hay ninguna obligación de hacerlo.

De acuerdo a la documentación examinada, se puede decir, que existe un gran respeto por las “recomendaciones” del Consejo. En caso de una “decisión”, ésta sí es obligatoria para sus integrantes. Cabe observar, que la OCDE no dispone de una instancia jurídica interna de solución de controversias. Sin embargo, no existe ningún precedente de países miembros que hayan violado una “decisión” adoptada por el organismo.

Finalmente, la realización de una gran cantidad y variedad de estudios hace que la organización sea también un importante centro de documentación y difusión. Produce anualmente alrededor de 12.000 documentos de trabajo para uso de los gobiernos, de los cuales sólo 300 toman la forma de una publicación oficial accesible al público. En el Esquema 4, podemos apreciar algunas de las Direcciones y Comités más importantes de la OCDE.

Esquema 4. Estructura de la OCDE



6. Chile y la OCDE

6.1. Historia de la relación



Chile, desde el año 1992 inicia un proceso paulatino de participación en la **Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)**, como expresión de su voluntad política de llevar a cabo relaciones políticas y económicas internacionales abiertas, en un contexto de apertura de mercados y búsqueda de concertación de políticas macroeconómicas.

El proceso de acercamiento, fue iniciado formalmente con ocasión de la visita del Presidente Patricio Aylwin a Francia en 1992, país donde tiene su sede el Secretariado General de la Organización.

Este encuentro condujo a Chile a participar en 1993, en el foro de “Diálogo sobre las economías emergentes de los países no miembros de la **OCDE**”. Y que en 1995, se realizara en Santiago un taller sobre “Relaciones y Políticas de Comercio”. En 1997, nuestro país nombra por primera vez, como su representante ante la **OCDE**, a un Consejero de la Embajada de Chile en Francia.

En abril de 2001, el Presidente Ricardo Lagos, visitó al Secretariado de la entidad en París, ocasión en la que manifestó la voluntad del gobierno de incorporarse plenamente a esta instancia multilateral. Como parte de esta gradual incorporación, el 14 y 15 de junio del 2001, fue realizado en Santiago el Foro Global de la **OCDE** sobre “Comercio y desarrollo de los países no miembros”, oportunidad en la que participaron cerca 80 delegados de 50 países.

Esta progresiva participación de Chile como parte observadora de esta institución, se traduce –hoy en día- en una participación activa en cinco de los diversos Comités, donde se desarrollan las actividades de la organización. Incluso, en uno de ellos, el **Comité sobre Inversión Internacional y Empresas Multinacionales (CIME)**, Chile es miembro.

El grado de cumplimiento de los compromisos asumidos por nuestro país en el **CIME**, influirá de manera importante en la evaluación que la **OCDE** haga de la participación de Chile en la organización.

6.2. Comités en los que participa Chile

Nuestro país participa en los siguientes:

i. Comité de Comercio

Al cual ingresó en 1996. Y se encuentra participando activamente a través de los funcionarios de la **Dirección General de Relaciones Económicas Exteriores Internacionales (DIRECON)** y de la delegación chilena ante al **Organización Mundial de Comercio (OMC/WTO)** en Ginebra (Suiza).

ii. Comité de Inversiones

A este comité ingresó en 1997. Y se encuentra participando con funcionarios de DIRECON, Banco Central, Comité de Inversiones Extranjeras y Hacienda.

iii. Comité de Políticas Públicas

Ingresó en 1997. Participando con funcionarios de DIRECON, la Secretaría General de la Presidencia (Segpres), la Dirección de Presupuestos (Dipres) y el Servicio de Impuestos Internos (SII).

iv. Comité de Agricultura

A éste ingresó en 1997. Y está participando con un grupo de funcionarios del Ministerio de Agricultura.

v. Comité de Educación

Ingresó en el 2000. Al cual asisten funcionarios del Ministerio de Educación.

Además, en 1998, Chile es aceptado como miembro pleno en el **Centro del Desarrollo**, organismo adjunto a la **OCDE**, donde son discutidas las políticas más específicas que afectan a los países en desarrollo.

Actualmente, las expectativas chilenas son participar también en el Comité de Medio Ambiente; en el Grupo de Trabajo de las Pymes del Comité de Industrias y en el Grupo de Trabajo de Competencia del Comité de Comercio.

6.3. Implicancias de la incorporación de Chile

Una vez que Chile sea aceptado por los 30 miembros de la institución, tendría como obligación implementar las decisiones del Consejo. Situación que trae beneficios y el prestigio de participar en esta organización, centro de pensamiento y concertación de las grandes potencias y de algunos países emergentes.

Lo anterior, refuerza el estatus internacional del país, provocando una disminución del “riesgo país” en la negociación de créditos con los organismos internacionales, con los cuales la **OCDE** mantiene un fluido diálogo, entre los que destacan el **Fondo Monetario Internacional (FMI)**, y el **Banco Mundial (BM)**, responsables de gran parte de los créditos en el planeta. Además, **OCDE** se ha asociado con la **OMC**, **Naciones Unidas (UN)**, **Foro de Cooperación Económica del Asia Pacífico (APEC)**, y el **Mercado Común del Sur (MERCOSUR)**, para mantener actividades de cooperación.

7. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD)



La **United Nations Conference on Trade and Development** y cuyo acrónimo en inglés es **UNCTAD**, tiene su sede en Ginebra (Suiza), fue creada en 1964, por iniciativa de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) para promover el comercio de los países en desarrollo, estabilizar los precios de las exportaciones y eliminar las barreras de entrada a los países industrializados.

Sus fines no son albergar negociaciones, sino servir de cauce a propuestas que se transmitirán posteriormente a otros organismos como el GATT y el FMI. Su mayor éxito, en los primeros años de funcionamiento, fue la propuesta del **Sistema Generalizado de Preferencias** de 1971, que consiguió que fuese aceptado por el GATT. Sin embargo, el abrumador peso que en ella tienen los países subdesarrollados, junto con sus métodos asamblearios de funcionamiento disminuían su eficacia, haciendo que –casi siempre– sus propuestas no pasasen de ser denuncias inútiles o exigencias a los países industrializados imposibles de llevar a la práctica.

7.1. ¿Qué es la UNCTAD?

Es un organismo, que tiene por objeto la integración de los países en desarrollo en la economía mundial, dentro de un marco propicio para el desarrollo.

La UNCTAD, es el órgano central de las Naciones Unidas para el estudio integrado del comercio, el desarrollo y las cuestiones conexas en las esferas de las finanzas, la tecnología, las inversiones y el desarrollo sostenible.

Es un foro de conversaciones y deliberaciones intergubernamentales que recibe la aportación de las consultas que se sostienen con expertos, así como de diversos intercambios de experiencia, y que apunta a la creación de consensos.

Además, lleva a cabo investigaciones, analiza políticas y reúne datos a fin de hacer aportaciones de fondo a las conversaciones que sostienen los expertos y los representantes de los gobiernos.

Y por último, este órgano en cooperación con otras organizaciones y con países donantes, presta asistencia técnica ajustada a las necesidades de los países en desarrollo, prestando especial atención a las necesidades de los países menos adelantados y de los países de economía en transición.

En otras palabras la UNCTAD es una asociación, pero:

“Asociación significa solidaridad, estar juntos hombro con hombro y ayudar a los menos dotados a hacer frente a una economía mundial más competitiva. Y es por esta razón, que la UNCTAD debe seguir siendo el guardián de la conciencia de desarrollo del mundo, luchando por una mayor equidad y reduciendo las disparidades entre las naciones.”

En la actualidad, el programa de actuación de la UNCTAD se centra en las siguientes tareas:

- Análisis de la globalización y su efecto sobre las estrategias de desarrollo.
- Fomento del comercio internacional de bienes y servicios y productos básicos ayudando a los países en desarrollo a aprovechar los efectos positivos de la globalización y la integración económica.
- Fomento de la inversión y de la transferencia de tecnología a los países en desarrollo.

- Ayuda a la creación de infraestructuras de servicios para el desarrollo y la eficiencia comercial.
- Presta una atención especial a los países menos adelantados, sin litoral e insulares.

7.2. Objetivos

Estos abarcan dos grandes flujos, que son:

a) Globalización, interdependencia y desarrollo

Investigar las tendencias y perspectivas generales de la economía mundial y estudiar experiencias positivas de desarrollo a fin de promover, en los planos nacional e internacional, políticas y estrategias que propicien el desarrollo; analizar las causas y los efectos de las crisis financieras y contribuir a los debates sobre medidas para prevenir, hacer frente y resolver esas crisis; prestar asistencia técnica en materia de gestión de la deuda externa y sugerir soluciones para este problema a los países en desarrollo.

b) Comercio internacional

Individualizar instrumentos normativos de comercio internacional, que apoyen las actividades de desarrollo en una economía en proceso de globalización; sugerir formas de superar las limitaciones a que hacen frente los países en desarrollo, para beneficiarse plenamente del sistema multilateral de comercio; prestar apoyo técnico a los países en desarrollo, para contribuir a la comprensión de cuestiones relacionadas con el comercio; ocuparse de cuestiones relativas al derecho y las normas de la competencia; desarrollar y diversificar el sector de los productos básicos; promover la gestión de riesgos en prevención de posibles fluctuaciones de los precios de productos básicos; y buscar soluciones para las limitaciones a que hacen frente los países en desarrollo, cuando tratan de superar retos ambientales.

7.3. Estructura

La UNCTAD, está compuesta por los 189 estados miembros y cuenta con la colaboración de otras organizaciones gubernamentales y no gubernamentales. Toda la estructura del funcionariado está incluida dentro de la Secretaría, que a la vez forma parte de la Secretaría de las Naciones Unidas.

La Secretaría de la UNCTAD, está constituida por 5 divisiones:

i. División de la Mundialización y las Estrategias de Desarrollo

Examina las tendencias económicas mundiales, analiza políticas macroeconómicas y propone soluciones al problema de la deuda. También, examina experiencias de desarrollo exitosas y contribuye a nuevos programa de acción de las Naciones Unidas para el desarrollo (Ej.: África).

ii. División del Comercio Internacional de Bienes y Servicios y de los Productos Básicos

Promueve la participación de los países en vías de desarrollo en el comercio internacional y les ofrece asistencia en las negociaciones; fortalece las capacidades del sector de los servicios de los países en vías de desarrollo; promueve la integración del comercio, medio ambiente y desarrollo; analiza cuestiones relacionadas con derecho y políticas de competencia.

iii. División de la Inversión, el Fomento de la Empresa y la Tecnología

Analiza tendencias en la Inversión Extranjera Directa (IED) y su impacto en el desarrollo, ayudando a los países a promover la inversión extranjera y a comprender los aspectos relacionados; analiza políticas para el fomento de las PYMES y microempresas; analiza políticas para el fomento de la ciencia, la tecnología, la innovación y las nuevas tecnologías.

iv. División de la Infraestructura de Servicios para el Desarrollo y de la Eficiencia Comercial

Facilita el comercio mediante una mejor utilización de las tecnologías de la información en los servicios de apoyo al comercio, implementando programas de capacitación técnica en las áreas citadas; analiza las oportunidades que los países en vías de desarrollo pueden encontrar en el uso del comercio electrónico.

v. Oficina del Coordinador Especial para los Países en Desarrollo Menos Avanzados, sin Litoral e Insulares

Realiza el seguimiento del Programa de las Naciones Unidas de Acción para los Países Menos Desarrollados; analiza los efectos de las iniciativas internacionales respecto de los países menos desarrollados.

De la Secretaría de la UNCTAD, también dependen las oficinas de Dirección Ejecutiva y de Gestión, que ofrecen asesoramiento jurídico y asistencia técnica, ocupándose de las relaciones externas, fomentando la cooperación entre la UNCTAD y otras organizaciones. También se encargan de la planificación, coordinación y evaluación de los programas de trabajo. Otras oficinas que forman parte de la Secretaría son el Servicio Administrativo y los Servicios de Apoyo Intergubernamental.

La UNCTAD, también dispone de un mecanismo intergubernamental que incluye aquellos órganos donde hay representación de los países miembros, así como representantes del sector privado y de la sociedad civil.

7.4. Mecanismos intergubernamentales

a) La Conferencia

Es la más alta instancia política de la organización y se convoca cada cuatro años a nivel ministerial, para formular políticas y fijar prioridades de trabajo.

b) La Junta de Comercio y Desarrollo

Está conformada por estados miembros de la UNCTAD y se reúne una vez al año en Ginebra (Suiza), en sesiones regulares para revisar las actividades del secretariado. Y hasta tres veces al año, en sesiones ejecutivas para tratar aspectos de políticas y administración de la institución. Además, se ocupa de examinar la aplicación de diferentes Programas de Naciones Unidas.

Otras funciones de la Junta son la revisión de la coherencia general de las actividades de la UNCTAD, el examen de las prioridades de trabajo de la Secretaría y las actividades de cooperación técnica. Así como también, la coordinación con otras organizaciones internacionales.

La Junta, está compuesta de tres Comisiones, que se reúnen generalmente una vez al año. Al mismo tiempo, éstas pueden organizar reuniones de expertos donde se examinan diferentes cuestiones relacionadas con las mismas. Las tres Comisiones que forman parte de la estructura de la Junta de Comercio y Desarrollo son:

- i. Comisión de Comercio Internacional de Bienes y Servicios y de los Productos Básicos.
- ii. Comisión de la Inversión, la Tecnología y las Cuestiones Financieras Conexas.
- iii. Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo.

Capítulo II

Tratados de Libre Comercio

*Hablar de tratados y en especial de **Tratados de Libre Comercio (TLCs)**, involucra muchos aspectos, estos van desde factores estrictamente económicos y financieros hasta factores geográficos, demográficos y culturales, en los cuales se ve involucrada a diario nuestra sociedad.*

Generalidades

Antes de referirnos a un **Tratado de Libre Comercio (TLC)**, debemos tener una idea global de algunos conceptos de comercio internacional, que se han comenzado a utilizar en aquellos países que han optado por el “*libre comercio*”, a través de la apertura de sus fronteras. Los países que han tomado esta decisión, consideran y ven en los Tratados de Libre Comercio una medida, con la cual se pretende agilizar el comercio internacional de bienes y servicios, contribuyendo de esta manera al crecimiento de los países en vías de desarrollo, a través de la interacción de éstos con países más industrializados.

Países como Chile –abiertos al mundo- han tomado medidas tendientes a mejorar y dotar de herramientas, para el desarrollo, a su comercio exterior, con el fin de hacerlo más competitivo y estar de esta forma a la altura de los países más desarrollados. Situándolo como un país de renombre en Sudamérica, tanto por su estabilidad política como económica. Lo que a futuro, según la opinión de los especialistas, se transformará en ganancias netas de bienestar para la mayoría de la población, aunque –hoy en día- el camino todavía se ve muy largo, los índices de empleo y equidad así lo demuestran.

También sabemos, que a nivel mundial se han venido desarrollando un gran número de bloques económicos en las últimas décadas, dejando –de este modo- atrás las “*economías cerradas*” y obteniendo así, beneficios importantes del sistema multilateral de comercio establecido por la OMC. Permitiendo –de esta manera- el aumento en el intercambio de bienes y servicios entre los países asociados.

1. Conceptos de comercio internacional

1.1. Economías cerradas

Una economía cerrada, es aquella que no tiene comercio exterior, toda su actividad económica se desarrolla dentro de sus fronteras y está destinada a satisfacer las necesidades de sus habitantes. Prácticamente, hoy en día, no existe ninguna economía del mundo que sea completamente cerrada, por el contrario existen grados de apertura.

1.2. Economías abiertas

Una economía abierta, es aquella que posee comercio internacional, es decir, intercambia bienes y servicios con el exterior.

La tendencia mundial, es el aumento paulatino de la apertura económica de los países y de la profundización de ésta. Para ello, existen dos líneas o estrategias principales: la reducción de los aranceles y la conformación de bloques comerciales.

2. Reducción de Aranceles

La reducción de los aranceles tiene como objetivo principal, facilitar el ingreso al mercado nacional, productos extranjeros. Teniendo la oportunidad de competir con aquellos de la industria nacional. Por esta razón, el establecimiento de aranceles tiene como argumentos, los siguientes:

- Defender la industria nacional.
- Compensar la mano de obra de otros países, en donde es más barata.
- Servir como mecanismo de defensa ante las subvenciones que otros países hacen a sus productos.

Esta medida, además de representar un ingreso económico para el estado, fomenta el aumento de la producción nacional e induce a los consumidores a reducir sus compras sobre los bienes afectados por el arancel.

Lo anterior, se traduce que en un Tratado de Libre Comercio, el tema de la reducción de aranceles sea uno de los principales dentro de la negociación, debido a la importancia que representan para los distintos sectores productivos de los países involucrados. Es por esto, que se

toman medidas como la reducción de aranceles a un determinado número de años, como una manera de que los sectores productivos no se vean afectados por una reducción brusca, dándole tiempo a éstos para convertirse en sectores más eficientes y competitivos. Esta medida, también puede ser utilizada como un mecanismo de defensa, tendiente a proteger ciertos sectores productivos que son más sensibles y menos competitivos, como es el caso de ciertos productos del sector agrícola de nuestro país.

3. Bloques Económicos

La globalización está obligando –cada vez más- a los países a buscar la asociación en bloques comerciales, como una forma de poder competir y obtener mayor éxito. Estos pueden caracterizarse por una mayor o menor apertura, pero cada vez son más importantes, jugando un papel primordial en el desarrollo del comercio mundial.

3.1. Objetivo General

Formar una Zona de Libre Comercio (ZLC), a través del estableciendo de reglas claras y permanentes para un fluido intercambio comercial, permitiendo –de esta manera- un incremento del flujo comercial e inversión, así como nuevas oportunidades de empleo y mejoras en los niveles de vida de la población.

3.2. Objetivos Específicos

- Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y servicios.
- Promover condiciones de competencia leal. Proteger y hacer valer, adecuada y efectivamente, los derechos de propiedad intelectual.
- Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento del tratado, para su administración conjunta y solución de controversias.
- Establecer lineamientos para una ulterior cooperación, encaminada a ampliar y mejorar los beneficios.
- Reducir la vulnerabilidad de las exportaciones ante medidas unilaterales y discrecionales.
- Fortalecer la industria nacional mediante un sector exportador sólido y competitivo.
- Coadyuvar a la creación de empleos.

3.3. Principales Bloques Comerciales

Los principales bloques económicos (Figura 1) son:

- Unión Europea (UE)
- Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC)
- Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN o North American Free Trade Agreement, NAFTA)
- Mercado Común Centroamericano (MCCA)
- Mercado Común del Sur (MERCOSUR)
- Comunidad Andina de Naciones (CAN)
- Comunidad del Caribe (CARICOM)

De estos, la Unión Europea (UE), es el grupo económico más avanzado, aunque existen otros con gran éxito como el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC).

Los países de América no han sido ajenos a este proceso de formación de bloques regionales; algunos de ellos, como el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN o más conocido como NAFTA) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), están entre los más trascendentes del planeta.

Atendiendo a este proceso, es de vital importancia entender las dinámicas actuales y lo que representa para una sociedad y un país como Chile, los retos y exigencias para mejorar nuestras condiciones de competitividad tanto en el nivel local como internacional.

Figura 1. Principales Bloques Económicos



Fuente: BBC, 23 de diciembre de 2003.

3.4 Países Miembros de los Principales Bloques Económicos

A continuación, damos a conocer los países integrantes de los siete principales bloques económicos:

i. Unión Europea (UE)

Países Integrantes: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, República de Irlanda, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Suecia. Además, en mayo del 2004, se integraron: Chipre, Malta, Lituania, Estonia, Letonia, Eslovaquia, Eslovenia, Hungría, Polonia y la República Checa (total 25 países).

ii. Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC)

Países integrantes: Australia, Brunei, Canadá, Corea del Sur, Chile, China, Estados Unidos, Filipinas, Hong Kong, Indonesia, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Papúa Nueva Guinea, Perú, Rusia, Singapur, Taiwán, Tailandia y Vietnam (21 economías en total).

iii. Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), NAFTA

Países integrantes: Canadá, Estados Unidos y México (3 países en total).

iv. Mercado Común del Sur (MERCOSUR)

Países integrantes: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Países asociados: Chile, Bolivia y Perú (4 países miembros y 3 países asociados).

v. Comunidad del Caribe (CARICOM)

Países integrantes: Antigua y Barbuda, Bahamas, Barbados, Belice, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Montserrat, San Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Surinam y Trinidad y Tobago (15 países en total).

vi. Mercado Común Centroamericano (MCCA)

Países Integrantes: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua (5 países en total).

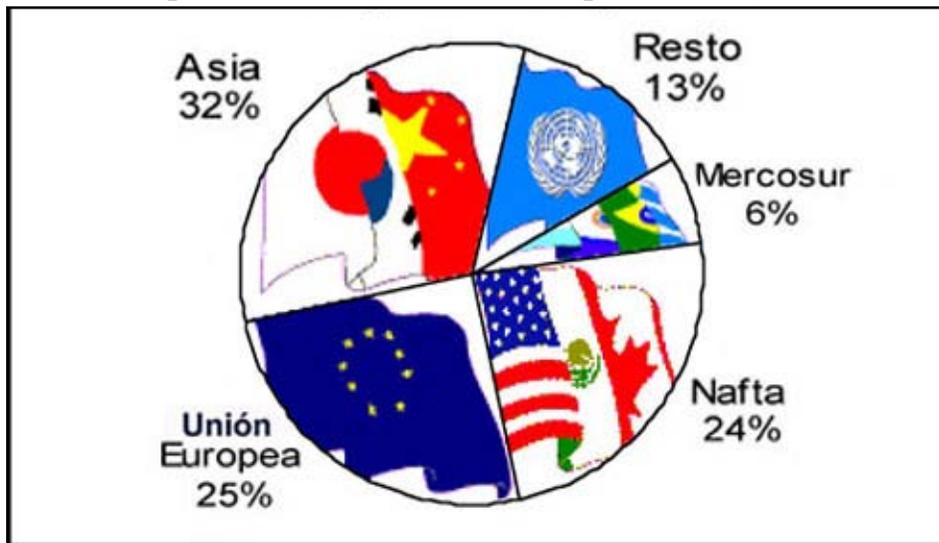
vii. Comunidad Andina de Naciones (CAN)

Países integrantes: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela (5 países en total).

4. Intercambio Comercial de Chile con los Principales Bloques Económicos del Mundo

4.1. Destinos de las Exportaciones

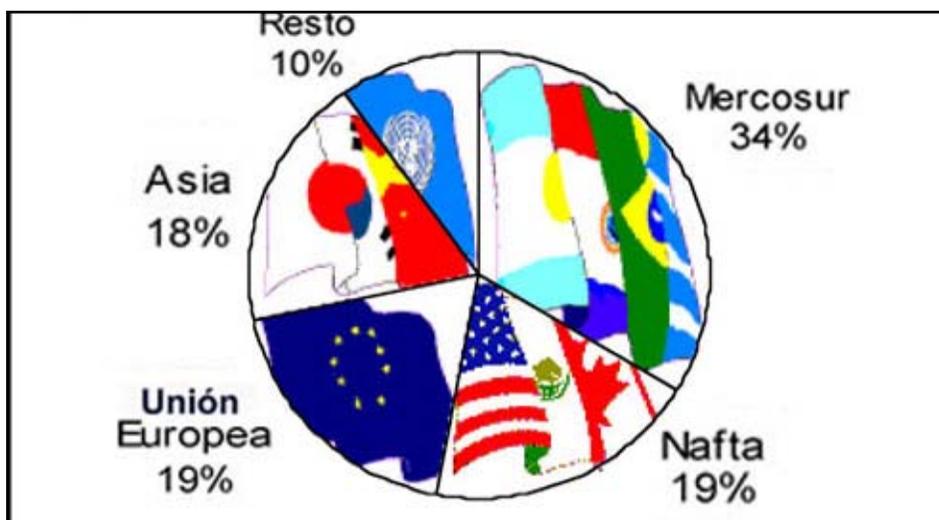
Gráfico 3. Participación de los Destinos de la Exportaciones (Enero-Octubre 2003)



Fuente: www.aduana.cl

4.2. Origen de las Importaciones

Gráfico 4. Participación de los Orígenes de las Importaciones (Enero-Octubre 2003)



Fuente: www.aduana.cl

5. Tratados Comerciales

5.1. ¿Qué es un Tratado?

El término “Tratado”, es sinónimo de: Convenio, Pacto o Acuerdo que siendo suscrito por dos o más países a nivel internacional, puede exigir ratificación parlamentaria, dependiendo de su alcance. En Derecho Internacional, es un acuerdo escrito, establecido por dos naciones soberanas o por una nación y una organización internacional (por ejemplo, la Unión Europea).

Un tratado, es una negociación, que una vez concluida en forma correcta, sus disposiciones son obligatorias a los países signatarios. Los cuales deben adherirse a éstos de buena fe. En otras palabras, un Acuerdo formaliza las intenciones comunes que atañen a dos o más partes.

En lo que respecta al alcance de los tratados, éstos dependen del campo al cual se refieran. Y pueden ser de: **Integración Económica**, referidos a diferentes materias comerciales (bienes y servicios); **Complementación Económica**; **Sectoriales**; **Cooperación Técnica** o de otras materias; etc.

5.2. Acuerdo Comercial

Es un tipo de acuerdo, en el cual dos o más países se comprometen a acatar condiciones específicas en su intercambio comercial, lo cual incluye normalmente concesiones mutuas, aunque no siempre de carácter recíproco, pues suelen contemplarse tratamientos diferenciados en función a las asimetrías existentes entre los participantes.

También se puede definir como un entendimiento bilateral o multilateral entre estados, cuyo objeto es armonizar los intereses de las respectivas naciones contratantes y aumentar los intercambios comerciales.

5.3. Tipos de Acuerdos Comerciales

Existen dos tipos de acuerdos comerciales:

a) De Cooperación Internacional

Es un sistema mediante el cual se asocian varios estados con el fin de alcanzar determinados objetivos comunes que responden a sus intereses solidarios, sin que la acción emprendida, ni las medidas adoptadas para alcanzarlos, afecten esencialmente a sus jurisdicciones o a sus prerrogativas de estado soberano.

b) De Integración Internacional

Es un sistema en cual se unen varios estados, aceptando no hacer valer unilateralmente sus jurisdicciones y delegando su ejercicio en una autoridad supranacional, en la que se opera la fusión de sus intereses, y a cuyas decisiones aceptan someterse mediante el control y los procedimientos adecuados, para todo aquello que se refiera al sector de actividad encomendado a la alta autoridad.

6. Tipos de Acuerdo OMC

Existen tres tipos de acuerdos, según la clasificación hecha por la OMC, la cual considera el número de países involucrados o afectados, éstos son:

6.1. Acuerdo Bilateral

Es un acuerdo celebrado entre dos países con propósitos definidos, éstos pueden ser:

- Intercambiar preferencialmente productos.
- Concederse ventajas recíprocas.
- Y limitar las mismas posibilidades a terceros países, que no participan del Acuerdo, etc.

6.2. Acuerdo Multilateral

Se denomina así, al acuerdo celebrado entre más de dos países, generalmente agrupados en un cuerpo representativo, con propósitos que pueden ser los mismos que los enunciados en los acuerdos de carácter bilateral. En otras palabras, los resultados de las negociaciones sostenidas entre dos o más países posteriormente se **“multilateralizan”**, debido al principio de no discriminación, en el que se basa la **OMC**. Ejemplos de este tipo de acuerdo son: APEC, OCDE y OMC.

6.3. Acuerdo Plurilateral

Estos tipos de acuerdos, también conocidos como acuerdos de “interés minoritario”, se diferencia del anterior, ya que no comprende a la totalidad de los miembros de la OMC, sino sólo a aquellos directamente afectados. Algunos ejemplos son: el Acuerdo sobre el Comercio de Aeronaves Civiles, el Acuerdo sobre Contratación Pública y el Acuerdo Internacional de los Productos Lácteos, entre otros.

7. Tratados de Libre Comercio (TLCs)

7.1. ¿Qué es un Tratado de Libre Comercio (TLC)?

Los **Tratados de Libre Comercio (TLCs)**, son acuerdos económicos que se establecen entre dos o más países, con el objetivo principal de aumentar el intercambio comercial entre ellos. Buscan la eliminación de las **barreras arancelarias y no arancelarias**, que limitan el comercio entre los países miembros del acuerdo y además, buscan incorporar aspectos como el fomento de la libre competencia, el tratamiento de las inversiones extranjeras dentro del bloque y la solución de conflictos, entre otros temas.

Son instrumentos que forman parte de la “*estrategia de desarrollo*” que actualmente se ha implementado en la región. Según esta estrategia, las diferencias entre países desarrollados y los subdesarrollados pueden disminuirse si se aplica la promoción de las exportaciones como la fuerza motriz del crecimiento y los TLCs como la estrategia fundamental a implementarse.

Los Tratados de Libre Comercio, son instrumentos de aceleración de los procesos de apertura comercial, que ocurren como resultado de una negociación multilateral, cuyo ritmo es más lento porque tiene que armonizar los intereses de muchos países y por lo tanto, es un proceso más reflexivo y más justo.

7.2. Objetivos de los TLCs

Conformar acuerdos bilaterales o multilaterales entre países o regiones como una manera de regular el comercio entre éstos, y basado en la apertura de sus mercados locales a bienes y servicios con el fin de conseguir un trato preferencial de sus productos en esos mercados y así darles una ventaja competitiva con otros productos de otros países.

Los Tratados de Libre Comercio, más conocidos por sus siglas TLCs, son instrumentos legales que recogen los acuerdos logrados entre dos o más países, cuyos objetivos son los siguientes:

- Lograr eliminar todos los pagos de aranceles a la importación de productos entre sí y de eliminar toda medida que impida o dificulte el ingreso de productos al territorio de ambos países.
- Establecer disposiciones legales que regulen todas las áreas relacionadas con el comercio.

- Garantizar los derechos de toda persona o empresa de ambos países, cuando deciden invertir en el otro país.
- Establecer disposiciones que regulen el comercio de servicios entre ambos países.
- Asegurar el cumplimiento de los derechos y obligaciones que han sido negociados, estableciendo un mecanismo que en una forma rápida solucione cualquier problema que surja en el comercio de productos, servicios o aquellos relacionados con las inversiones.

Todas las ventajas que dos o más países se dan en un TLC, únicamente se dan entre ellos y no son aplicables a otros países del mundo que no fueron parte de éste.

La negociación de un TLC requiere mucho tiempo de estudio para conocer todas las leyes y prácticas comerciales del país con el que se negocia, consultas con los diferentes sectores nacionales dedicados a la producción y con otros sectores importantes, como por ejemplo asociaciones de profesionales que se relacionan con la prestación de servicios. Asimismo, exige que se realicen reuniones en cada uno de los países para lograr lo más rápidamente posible, un TLC que de beneficios directos e importantes, a los países que lo negocian.

7.3. Finalidad de los Tratados de Libre Comercio (TLCs)

La finalidad de los TLCs, radica en la necesidad de buscar fundamentalmente los siguientes tres grandes puntos, éstos son:

- i. Un nuevo escenario para la economía mundial donde los países se agrupan en bloques.
- ii. La necesidad de exportar productos con mayor valor agregado.
- iii. La necesidad de contar con acceso expedito a mercados más seguros y estables.

7.4. Aspectos principales de un TLC

Al establecer un Tratado de Libre Comercio, se negocian tres aspectos, estos son:

i. El trato preferencial

Se establece para los productos que se intercambian entre los miembros del bloque vía reducción o eliminación de aranceles o medidas no arancelarias.

ii. El trato discriminatorio

Se establece para los productos provenientes de países no miembros del bloque vía mantención o incremento de aranceles u otras medidas que se establecen de común acuerdo entre los países miembros.

iii. Establecimiento de órganos de gobierno del acuerdo

Por las características de estos acuerdos es necesario establecer mecanismos que permitan resolver las controversias que surjan entre los miembros del bloque, así como la de órganos de consulta y de coordinación, lo cual debe quedar establecido en el acuerdo.

Dado estos antecedentes, el no celebrar acuerdos de este tipo podría representar una desventaja para un país de vocación exportadora como Chile, ya que significa la pérdida de competitividad para nuestros productos en los países donde se ha establecido un bloque.

Las negociaciones y celebraciones de TLCs representan una gran oportunidad para nuestros productos exportables, así como lo es el ingreso de productos extranjeros a menor costo. Por lo cual, es imposible para Chile abstraerse de esta realidad en un concierto internacional donde se busca la globalización e integración de los mercados.

8. Tipos de Acuerdos de Libre Comercio

En virtud de lo anterior, nacen tres tipos básicos de acuerdos de libre comercio, estos son:

- i. Las zonas de libre comercio (ZLC).**
- ii. Las uniones aduaneras (UA):**
 - a) Mercado Común**
 - b) Unión Económica**
- iii. Las zonas de preferencia (ZP).**

Los dos primeros son acuerdos generales y las **Zonas de Preferencia** son de alcance parcial.

8.1. Zonas de Libre Comercio (ZLC)

Según las directrices de la **Organización Mundial de Comercio (OMC)**, para celebrar acuerdos del tipo **Zonas de Libre Comercio (ZLC)**, los miembros deben acordar la eliminación de las restricciones arancelarias y no arancelarias de los productos que se intercambian entre los países miembros del acuerdo. Esta eliminación, puede realizarse en forma paulatina, pero la eliminación es esencial para el intercambio de al menos un 80% de los productos. Pueden establecerse excepciones de un 20% de los productos.

La característica principal de este tipo de acuerdo, es que cada país mantiene frente a terceros su propia política comercial, es decir, cada país queda liberado para celebrar otros acuerdos de éste u otro tipo con otros países, siempre y cuando no se vean afectados sus productos por la celebración de los otros acuerdos, situación en la que el país afectado puede solicitar compensaciones.

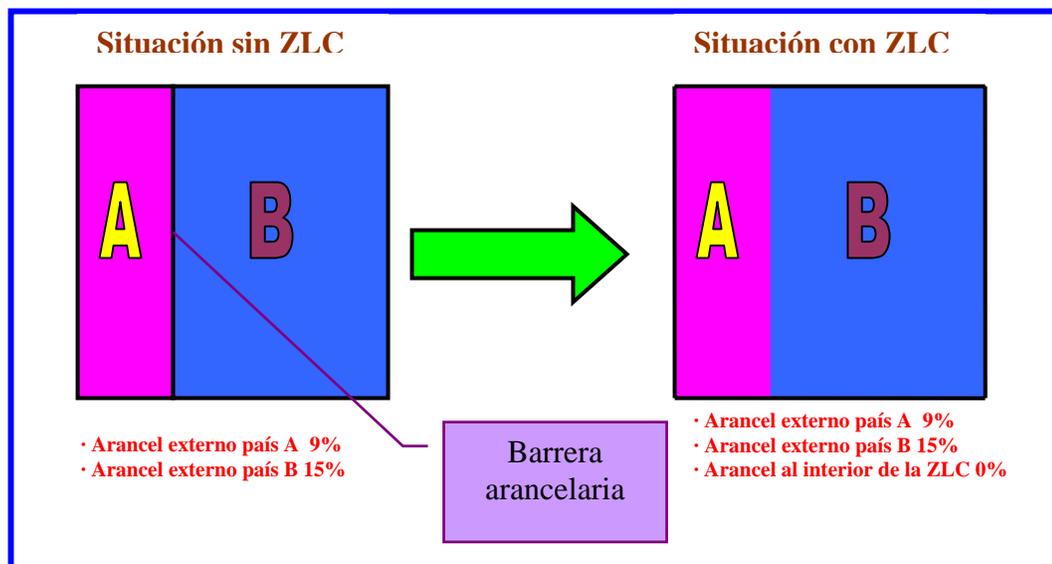
Esta prerrogativa significa la libertad para celebrar acuerdos con países no miembros y autonomía para manejar su propia política económica y arancelaria.

Este tipo de acuerdo es ventajoso para una economía como la chilena, que destina una porción importante de su producción nacional a distintos mercados a nivel mundial y en los cuales no desea perder posiciones.

Un ejemplo de **Zona de Libre Comercio** es el NAFTA (North American Free Trade Association), acuerdo suscrito entre Canadá, Estados Unidos y México.

Gráficamente, lo que ocurre es un levantamiento de la frontera arancelaria y para-arancelaria (o no arancelaria), (ver ejemplo: Esquema 5) entre los países que celebran una **Zona de Libre Comercio** y la mantención de la independencia de sus respectivas políticas económicas y arancelarias.

Esquema 5. Ejemplo de modificación arancelaria pre y post celebración de un Acuerdo de Libre Comercio, del tipo Zona de Libre Comercio (ZLC)



Fuente: Elaboración propia

8.2. Unión Aduanera (UA)

Una **Unión Aduanera (UA)**, es un esquema o bloque con dos elementos centrales:

- Los países miembros eliminan los aranceles y demás restricciones a los productos de los otros países miembros.
- Los países miembros adoptan una política comercial externa común, hecho que significa la obligación de aplicar, con terceros, aranceles y restricciones que en lo sustantivo deben ser idénticos.

En la práctica, implica la adopción de un arancel externo común y actuar frente al mundo como un solo bloque. Al interior de la Unión Aduanera, el arancel para los países miembros es de 0%, mientras que para los terceros, el arancel es mayor.

Una Unión Aduanera, además, puede alcanzar otros niveles de integración, estos son:

a) Mercado Común

Cuando una Unión Aduanera incluye la libre circulación de factores productivos se tiene un **Mercado Común**.

El **MERCOSUR (Mercado Común del Sur)**, actualmente es una **Unión Aduanera** que tiene como objetivo convertirse en el futuro en un **Mercado Común**.

b) Unión Económica

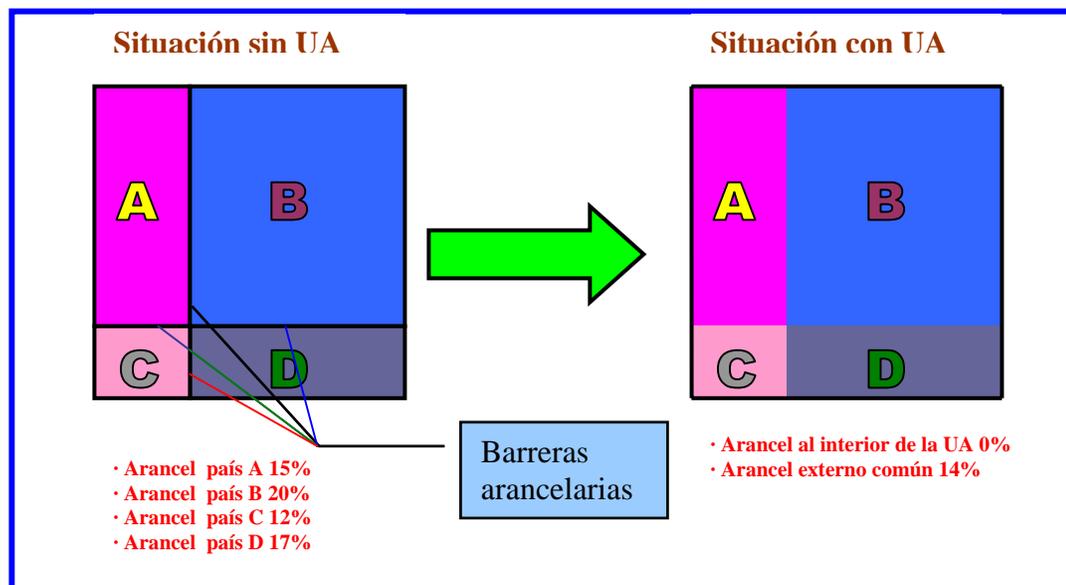
En un nivel mayor, cuando una Unión Aduanera, además de la libre circulación de los factores productivos incorpora la coordinación, armonización y, eventualmente, la unificación de las regulaciones económicas que se pueden traducir en una moneda única, se está ante una **Unión Económica**.

La Unión Europea (UE) constituye una Unión Económica plena desde 1999, al finalizar el proceso de convergencia entre los países miembros y crearse una moneda única, el euro (€).

Las desventajas que posee este esquema de integración (Unión Aduanera, Esquema 6) es que los países pierden la facultad de establecer libremente derechos arancelarios y, además, están impedidos para establecer otros esquemas de integración con otros países. La única manera es integrar a otros países a la Unión Aduanera o establecer en el bloque completo un esquema de integración distinto con otro país. Este último caso corresponde a lo sucedido entre Chile y el **MERCOSUR (Mercado Común del Sur)**, integrado por Brasil, Uruguay, Paraguay y Argentina.

Chile no es miembro, no pertenece a esta Unión Aduanera, pero en 1996 estableció una **Zona de Libre Comercio (ZLC)** con todo el bloque, por lo que pudo mantener la autonomía de su política económica y arancelaria con otros países, y adicionalmente, quedó en libertad para establecer los esquemas de integración que estimase convenientes con terceros no miembros del MERCOSUR. Por lo tanto, Chile no es un miembro del MERCOSUR, es tan solo un socio.

Esquema 6. Situación pre y post celebración de un Acuerdo de Libre Comercio, del tipo Unión Aduanera (UA)



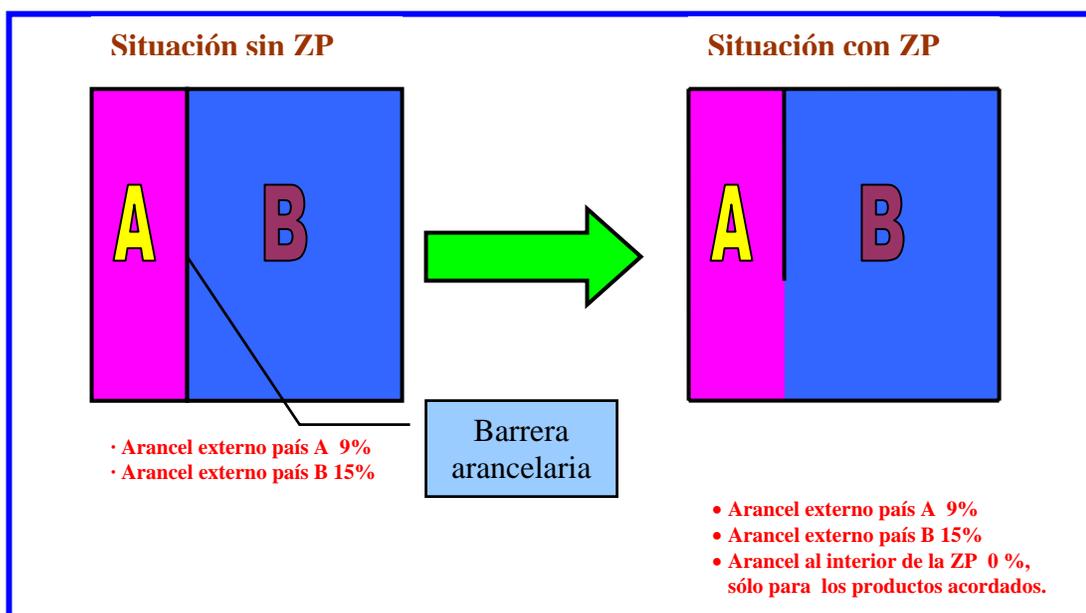
Fuente: Elaboración propia

8.3. Zonas de Preferencia (ZP)

Las **Zonas de Preferencia (ZP)**, son acuerdos comerciales de alcance parcial, en los que se eliminan en forma parcial las restricciones arancelarias y no arancelarias al libre comercio entre los países miembros, ver Esquema 7.

Chile tiene un **Acuerdo de Libre Comercio** del tipo **Zona de Preferencia** con Bolivia, Ecuador, Colombia, Venezuela, entre otros.

Esquema 7. Situación pre y post celebración de un Acuerdo de Libre Comercio, del tipo Zona de Preferencia (ZP)



Fuente: Elaboración propia

9. ¿Por qué el Libre Comercio?

La concepción teórica que se encuentra detrás de las múltiples iniciativas de integración económica, es que las “*economías abiertas*” crecen más rápidamente que las “*economías cerradas*”. Consecuentemente, las economías de bajos ingresos y particularmente los países pequeños, deben abrirse al exterior, de manera de estimular el crecimiento económico. Así, reduciendo significativamente las barreras al comercio, se mejorará el desempeño económico y la eficiencia de la economía.

Detrás de esta proposición se encuentra el convencimiento de que la creciente demanda externa promueve al sector exportador y de esta manera al resto de la economía nacional; además de generar ganancias de productividad y la posible incorporación de nuevas tecnologías debido al aumento en la competencia. Se crea, entonces, lo que se denomina un círculo virtuoso. Por lo

tanto, la facilitación del comercio de bienes y servicios, así como los flujos de inversión, son elementos positivos para el desarrollo económico de los países.

La integración forma parte de la estrategia de desarrollo que han adoptado los países para mejorar su desempeño económico y, así de esta manera, salir del subdesarrollo. Una mayor integración comercial significa estar más cerca del logro de este objetivo.

El libre comercio y una mayor integración económica son factores claves para elevar el nivel de vida de la sociedad, lo cual se ve reflejado con mejoras en las condiciones de trabajo, educación, cultura, protección del medio ambiente, etc.

Sin embargo, esta positiva relación “*comercio-crecimiento económico*” no está ausente de críticas. Algunos economistas han argumentado que si bien existe una correlación entre intercambio comercial y crecimiento económico, también es cierto que para lograr que el intercambio comercial aumente, es necesario que primero se generen las condiciones adecuadas para el crecimiento económico.

10. En los Tratados de Libre Comercio, ¿Qué se negocia?

Los principales temas que se abordan en todo proceso de negociación, tanto a nivel bilateral como regional o multilateral, son los siguientes:

10.1. Comercio de bienes

Tiene por objeto lograr mejores condiciones de ingreso para los procesos de exportaciones en mercados determinados, bajo reglas claras y transparentes, asumidas por las partes que suscriben el acuerdo. Y dentro de este ámbito se negocia:

a) Acceso a mercados

Se refiere a mejorar las condiciones de ingreso de un producto a un mercado específico, a través de la reducción o eliminación gradual del arancel o impuesto que paga el bien, al momento de entrar a otro país. Se rige de acuerdo a normas internacionales, reguladas por acuerdos de la OMC, dando libertad a sus integrantes para determinar niveles arancelarios ajustados a sus intereses. Chile, determinó su tarifa máxima consolidada en 25%, exceptuando los bienes definidos en el sistema de bandas de precios (trigo, harina de trigo, azúcar y aceites), los que

junto a los lácteos están afectos a un gravamen de 31,5%; además desde 1998, la tarifa general de aranceles es de 11%, que se fue reduciendo anualmente hasta llegar a un 6% en el 2003.

b) Reglas de origen

Tiene por objeto controlar el origen del bien que será beneficiado con la rebaja arancelaria, obligando a que el producto sea originario en su totalidad o en una parte importante de los insumos que lo integran, sean de una de las partes que suscriben el tratado y no de un tercer país.

c) Procedimientos aduaneros

Son los trámites vinculados a la obtención de certificados que deben presentarse en Aduana, verificando la autenticidad del origen del bien importado, incluyendo sanciones en declaraciones dolosas.

d) Salvaguardias

Son las medidas transitorias que puede adoptar un país para resguardar a una industria nacional, frente a un aumento imprevisto de compras en el exterior (importaciones), cuando amenazan con causar daños serios a productos locales, lo que puede traducirse en una sobretasa o eliminación de la preferencia arancelaria. Chile, aprobó en 1999 la Ley (19.512) de salvaguardias, creando la Comisión Nacional de Distorsiones de Precios a las Importaciones, que realiza las investigaciones pertinentes solicitadas por una rama productiva cuando ésta se siente afectada, recomendando al Presidente de la República la implementación de la salvaguardia, si así concluyera la investigación, para lo cual hay todo un sistema de procedimientos y plazos, con un máximo de un año.

10.2. Comercio de servicios

Los servicios corresponden a aquellas actividades económicas que no involucran una transacción sobre bienes tangibles (transporte, telecomunicaciones, servicios financieros, publicidad, consultoras, energía, entretenciones, turismo, transporte aéreo, entrada temporal de personas de negocios y otros). Estos no están afectos a aranceles o pago de impuestos de aduana, liberalizaciones que están reglamentadas en un convenio internacional suscrito por Chile y que rige desde 1995.

Para nuestro país, el comercio de servicios es incentivar la creación de un mercado más amplio para estas actividades, buscando abrir progresivamente los mercados para los prestadores de servicios, fortaleciendo los procesos de integración que contribuyan a la expansión del comercio y favorezcan la generación de alianzas estratégicas con empresas de otros países, a fin de penetrar en nuevos mercados.

10.3. Inversiones

Corresponden al movimiento de capitales destinados a producir o materializar una actividad económica determinada. Inversión extranjera que está regulada por los distintos instrumentos que sobre el particular se han suscrito en acuerdos o tratados con otros países. Chile, al suscribir acuerdos al respecto, ha tenido especial preocupación de amparar los capitales existentes al momento de la entrada en vigencia, dando lugar también al acceso de nuevos capitales, los que en toda circunstancia están obligados a proteger el medio ambiente.

10.4. Disciplinas Comerciales

a) Políticas de competencia

Son medidas que permiten garantizar la libre competitividad, con normas que regulan y rigen tanto para nacionales como para extranjeros en el territorio nacional y para los sectores de bienes y servicios. El ámbito de la política de competitividad cubre los actos y prácticas de empresas, incluyendo las públicas, prohibiendo la creación de monopolios privados. Pero no así los actos del Estado, en su carácter de autoridad, aún cuando éstos tengan efectos sobre la competencia.

b) Subsidios

Son los apoyos económicos que un Estado otorga a sus productores, permitiendo disminuir los costos de producción, lo que genera una distorsión en los precios de ventas. Existe un gran interés por negociar la eliminación de los subsidios, tema que está pendiente en el marco de la OMC.

c) Mecanismos antidumping

Es una herramienta transitoria para enfrentar prácticas desleales, como el **dumping** (venta –de un producto- al exterior a un valor menor que el costo de producción interno), lo que provoca las denuncias de las empresas afectadas, dándose inicio a un proceso de investigación en los

organismos competentes. De verificarse como cierto, normalmente se aplica una sobretasa a la importación del producto afectado de esa empresa. Es una situación que se produce frecuentemente, aunque a veces con acusaciones injustificadas.

d) Normas técnicas

Se incluye en los acuerdos el tratamiento de normas técnicas, que consisten en especificaciones respecto de las características que deben de tener algunos productos. En Chile existen 2.265 normas técnicas, cuya observancia es voluntaria, siendo la mayoría alineada o equivalente a normas internacionales.

e) Solución de controversias

Son sistemas de solución de diferencias que buscan resolver las situaciones de conflictos que afecten la relación comercial entre dos partes. En los acuerdos bilaterales –no siempre- se negocian mecanismos de solución de controversias y, en algunos casos, cuando existen, no necesariamente tienen un carácter arbitral y obligatorio, aunque la tendencia es avanzar hacia esa dirección. Al recurrir a la OMC los países involucrados inician una etapa de consultas, las que al no prosperar pueden recurrir a un Panel o Grupo Especial que emite un informe de recomendaciones que deben de ser aprobadas por el órgano de Solución de Controversias, con derecho a apelación en un plazo de 90 días, que puede confirmar, modificar o revocar dicho informe.

10.5. Otros temas de negociaciones posibles

a) Propiedad intelectual

Se busca proteger los derechos de autor, marcas de fábricas o de comercio y las denominaciones de origen, entre otros.

b) Transparencia

Involucra la aplicación, en forma abierta, conocida y transparente de medidas que afecten los intereses del país socio o que estén relacionadas con las materias negociadas, lo que requiere que cada país signatario del acuerdo asuma el compromiso de mantener información constante a la contraparte.

c) Compras de gobierno

Aún cuando el concepto generalizado de los países es que el abastecimiento del sector público se enmarca dentro del ámbito comercial, generalmente están limitadas a la oferta local. Chile, ha tratado en lo posible, lograr acuerdos de liberación que nos permitan ofrecer nuestros productos a los gobiernos con que se negocia bilateralmente. Nuestro país tiene un sistema abierto de adquisiciones del sector público.

d) Comercio electrónico

Corresponde a una nueva modalidad de intercambio de bienes a través de Internet. No se ha establecido aún a nivel multilateral un tratado ni acuerdo sobre regulación que garantice esta modalidad. En Chile se han implementado programas para el desarrollo del comercio electrónico en la mediana y pequeña industria. Se propone desarrollar reformas e innovaciones que logren reglamentar legalmente el sistema.

e) Medidas sanitarias y fitosanitarias

Involucra las exigencias que los países imponen en el ámbito sanitario y fitosanitario a las importaciones, en especial tratándose de productos agropecuarios, pesqueros y forestales. Chile, al respecto, tiene un alto nivel de exigencias que lo deja libre de plagas y enfermedades –limitantes de las exportaciones- adecuadas y concordantes con las exigidas por la OMC.

f) El tema ambiental

La negociación de este tema está normalmente ligada al tema laboral y tiene directa relación con normas locales e internacionales de preservación del medio ambiente. El criterio de Chile es el respeto de la propia legislación nacional ambiental y medioambiental, rechazando sanciones comerciales por incumplimiento de legislaciones ambientales domésticas, considerando más adecuado un sistema de multas a las malas prácticas pagadas a los servicios encargados de la fiscalización de las normativas vigentes, incentivando así a una mejor fiscalización.

Capítulo III

Chile y los Acuerdos Económicos Internacionales

La “política comercial”, es una pieza clave del modelo chileno de desarrollo. Chile ha tejido una amplia red de acuerdos con países de todo el mundo, que le han dado acceso a un megamercado de 1.250 millones de personas y que refuerzan la posibilidad de convertir a nuestro país en plataforma de inversiones.

1. Evolución de la política comercial de Chile

1.1. Breve síntesis histórica pre-apertura comercial

Una de las reformas económicas chilenas más importantes del Siglo XX, ha sido la “*apertura comercial*” de nuestro país. La que fue iniciada a partir de 1973, y que en menos de un decenio, derribó todas las barreras proteccionistas mantenidas por casi medio siglo para “*estimular el desarrollo industrial que supuestamente iba a ser el motor del crecimiento de la economía chilena*”.

El impulso inicial dado por la protección arancelaria perdió rápidamente su dinamismo, debido a que los instrumentos cambiarios y las barreras no arancelarias fueron usados en forma ineficiente y contradictoria, generando grandes distorsiones en la asignación de recursos y frenando el desarrollo de nuevas exportaciones.

Los esfuerzos realizados en la década de los sesenta, destinados a expandir el diminuto mercado nacional, consistían en liberalizaciones restringidas, preferenciales o de “*integración*”, cuyos objetivos eran aprovechar las economías de escala y las complementariedades de los sectores productivos que surgieran de esta estrategia. En 1960, Chile firmó la creación del **Acuerdo Latinoamericano de Libre Comercio, ALALC**¹. Y luego en 1969, formó parte del **Pacto Andino** o **Acuerdo de Cartagena**², acuerdo que intentó profundizar los esfuerzos de integración llevados a cabo en el marco del primero. Este Pacto incluía un objetivo, el cual consistía en el reparto regional equilibrado de programas industriales que redistribuyera equitativamente sus eventuales beneficios entre los socios.

¹ **ALALC**, conformado inicialmente por: Brasil, Colombia, Chile, Argentina Ecuador, México, Paraguay, Perú y Uruguay; más tarde se adhirieron Bolivia y Venezuela.

² **Pacto Andino**, conformado por: Colombia, Bolivia, Ecuador, Perú y Chile.

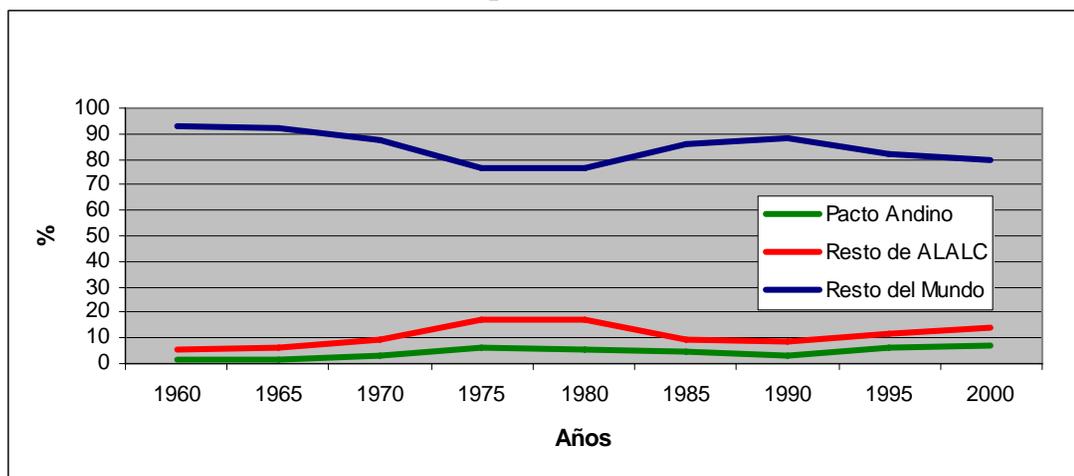
Los resultados de estos dos esfuerzos de “integración” fueron magros (ver Cuadros 2 y 3) y los programas industriales casi inexistentes.

Cuadro 2. Destino de las Exportaciones Latinoamericanas 1960-2000

	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
Pacto Andino	1,6	1,6	2,9	6,4	5,7	4,7	3,5	6,6	6,7
Resto de ALALC	5,1	6,6	9,4	17,0	17,4	9,7	8,3	11,6	13,9
Resto del Mundo	93,3	91,8	87,8	76,6	76,9	85,6	88,2	81,8	79,4
Total	100								

Fuente: D. Hachette, 2000

Gráfico 5. Destino de las Exportaciones Latinoamericanas 1960-2000



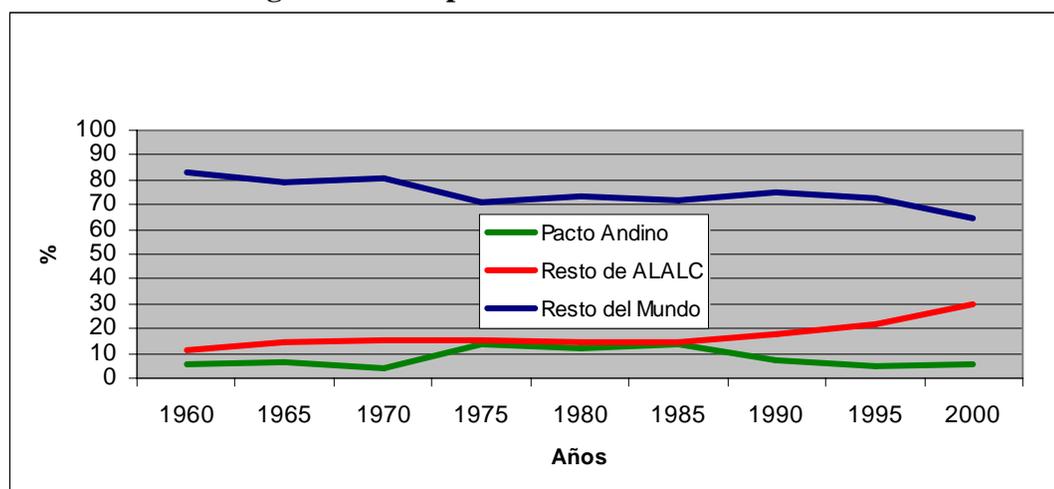
Fuente: Elaboración propia, en base a D. Hachette, 2000.

Cuadro 3. Origen de las Importaciones Latinoamericanas 1960-2000

	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000
Pacto Andino	6,0	6,4	3,7	13,8	12,3	13,9	7,2	5,1	5,9
Resto de ALALC	11,0	14,7	15,7	15,5	14,6	14,3	17,4	22,0	29,5
Resto del Mundo	82,9	78,9	80,6	70,7	73,1	71,8	75,4	72,9	64,6
Total	100								

Fuente: D. Hachette, 2000.

Gráfico 6. Origen de las Importaciones Latinoamericanas 1960-2000



Fuente: Elaboración propia, en base a D. Hachette, 2000.

Los magros resultados de esta estrategia, se debieron a:

- El escaso grado de liberalización efectiva, agravado por la falta de mecanismos de desgravación automática.
- La poca diversificación de las economías (en producción y consumo), dominadas por producciones poco complementarias entre ellas.
- Un elevado grado de proteccionismo hacia el resto del mundo.
- Las dificultades inherentes para encontrar mecanismos de compensación eficientes dentro de un marco de distribución asimétrica de los eventuales beneficios de la integración.
- Las reacciones asimétricas frente a los continuos desequilibrios macroeconómicos, característicos de las economías de la región y de las limitaciones de los mecanismos de compensación de pagos.

Las políticas comerciales, adoptadas desde la *Gran Depresión* en Chile y el resto del mundo, afectaron las exportaciones chilenas que cayeron en forma estrepitosa desde el 70% del Producto Interno Bruto (PIB) en 1920 a un promedio de un 10% en el período 1950-1970. Además, el uso desordenado, a menudo contradictorio, de los instrumentos comerciales generó grandes distorsiones por el tratamiento dispar y errático entre sectores productivos, y eso que los dos esfuerzos de “*integración*” –antes mencionados- habían tenido como objetivo reactivar las exportaciones latinoamericanas. Sólo aumentó la desviación de comercio entre países latinoamericanos.

1.2. Apertura Comercial de Chile

A partir de 1973, la estrategia de desarrollo “*hacia adentro*” (sinónimo de sustitución de importaciones), que buscaba utilizar a la industrialización como motor de desarrollo, fue reemplazada por una estrategia “*hacia fuera*”, que privilegiaba las exportaciones como fuente principal del desarrollo.

Uno de los principales pilares de la nueva estrategia de desarrollo, fue revertir la situación, abriendo la economía al exterior, a través de la:

- Estimulación de nuevas exportaciones.
- Someter a todos los sectores a la competencia externa y a través de ella, controlar los monopolios internos.
- Estimular la absorción de nuevas tecnologías.

- Mejorar la calidad de los productos.
- Abrir nuevos mercados y modernizar los sectores productivos.

Para este entonces, las políticas comerciales cambiaron drásticamente, a la eliminación de las numerosas barreras no arancelarias en los años setenta, se agrega la disminución significativa de los aranceles.

Esta liberalización comercial ha sido acompañada de otras reformas desde sus inicios (1973) hasta el día de hoy, las cuales se han reforzado mutuamente. Entre éstas destacan las siguientes:

- La liberalización de todos los precios (en los setenta).
 - La reestructuración del Sector Público junto con una profunda reforma fiscal.
 - El fortalecimiento de los derechos de propiedad.
 - La flexibilización y modernización de los mercados de trabajo y capital.
 - Una política cambiaria más flexible y realista.
 - La apertura de la cuenta de capital, así como la facilitación de la inversión extranjera.
- Sin ellas, la liberalización comercial no habría tenido el éxito obtenido.

Al principio del período democrático, existían ciertas dudas sobre la continuidad de la estrategia de desarrollo *“hacia fuera”*. Los nuevos actores políticos de los ‘90 habían sido muy críticos de dicha estrategia desde sus principios. Sin embargo, las nuevas autoridades decidieron seguir adelante con la misma estrategia de desarrollo, basada en el mercado como mecanismo principal de asignación de recursos, un estado reducido a su rol regulador, estabilizador y redistribuidor y una amplia apertura al exterior para aprovechar más plenamente las ventajas comparativas de los mercados externos. Las nuevas autoridades redujeron la tasa arancelaria uniforme del 15% al 11% en enero de 1991 y, en forma paulatina a partir de 1998, para llegar a 6% en enero 2003.

Sin embargo, a partir de 1992, se originó un cambio importante en la *“política de liberalización comercial”*. Provocada por la inclinación del gobierno hacia una *“estrategia de liberalización bilateral”*, por la vía de los *“acuerdos comerciales preferenciales”*, como una medida de profundización de la *“apertura comercial”*. Dicha profundización se transformó en los acuerdos denominados Sur-Sur entre 1993 y 2001, y otros Norte-Sur con Unión Europea y Estados Unidos.

Las razones que explican este cambio son varias, entre éstas destacan:

- La ampliación de mercados para nuestras exportaciones.
- La protección de prácticas desleales.
- La probable mayor estabilidad en las reglas de juego del intercambio.
- El avance en todas las dimensiones del comercio.
- Y la promoción de la exportación de bienes manufacturados.

Es posible que en la selección de esta estrategia hayan también influido, consideraciones como:

- El miedo de quedar fuera de los bloques comerciales.
- La “necesidad” política de “reinsertarse” en el resto del mundo.
- Y por último, la búsqueda de apoyo político para cualquier objetivo que tuviera el gobierno de turno y que lo requiriera, especialmente en negociaciones comerciales bilaterales o multilaterales.

2. Acuerdos Económicos Internacionales

Durante las últimas décadas, Chile ha logrado un sólido crecimiento económico. Uno de los principales motores para lograrlo ha sido el *dinamismo de su sector exportador y la activa política de integración comercial y promoción de las exportaciones*.

Desde el retorno de la democracia, el país ha tejido una amplia red de acuerdos con países de todo el mundo, desde nuestros vecinos hasta naciones tan lejanas como Vietnam y Ucrania. En conjunto, estos acuerdos, buscan disminuir la vulnerabilidad externa de la economía, sobre todo en tiempos de turbulencias financieras; consolidar y ampliar el acceso de los productos nacionales a los principales mercados internacionales, diversificar las exportaciones y contar con reglas del juego claras.

Esta gigantesca red incluye:

- Tratados de Libre Comercio (TLCs).
- Acuerdos de Complementación Económica (ACE).
- Acuerdos referidos a la Promoción y Protección de Inversiones (APPI).
- Acuerdos que evitan la doble tributación, de seguridad social, y de cielos abiertos.

El objetivo de la política de comercio exterior, es alcanzar mayores niveles de liberalización de los intercambios comerciales, diversificar los mercados, aumentar la competitividad de la industria y avanzar en la exportación de productos con mayor valor agregado, además de crear un marco exigente de normas y disciplinas comerciales. Asimismo, pretende atraer y dinamizar inversiones, llevar el desarrollo a las regiones y generar más y mejores empleos, nuevas oportunidades, y una mayor prosperidad y bienestar para todos los chilenos.

En este contexto, podemos decir que los tres tratados comerciales más importantes logrados por Chile son los suscritos con: la **Unión Europea, Corea del Sur y Estados Unidos**, ya que constituyen un gran éxito de esta política comercial.

2.1. Acuerdos Regionales

Actualmente, nuestro país es miembro activo de dos acuerdos regionales, éstos son: ALADI y APEC. Pero también será miembro del ALCA, cuando éste entre en vigor. Siendo APEC el más importante.

a) ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración)

Constituida en 1980, es una organización intergubernamental que, continuando con el proceso iniciado por la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) en el año 1960, promueve la expansión de la integración de la región, a fin de asegurar el desarrollo económico y social. Teniendo como objetivo el establecimiento de un mercado común. Actualmente los países que la integran son 12, éstos son los siguientes: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

Esta Asociación propicia la creación de un área de preferencias económicas en la región, con el objetivo final de lograr un mercado común latinoamericano, y contempla tres mecanismos:

- i) Una preferencia arancelaria regional que es aplicada a productos originarios de los miembros frente a los aranceles vigentes para terceros países.
- ii) Acuerdos de alcance regional (comunes a la totalidad de los países miembros).
- iii) Acuerdos de alcance parcial, con la participación de dos o más países del área.

b) APEC (Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico)

El Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, APEC, es el mayor espacio para facilitar el crecimiento económico, la cooperación, el comercio y las inversiones en la región de Asia-Pacífico. Fue establecido en 1989 para mejorar el crecimiento económico y la prosperidad en la región, y para fortalecer a la comunidad de Asia-Pacífico. Desde su nacimiento, APEC ha trabajado para reducir las barreras comerciales en la región de Asia-Pacífico, creando eficientes economías domésticas e incrementando las exportaciones.

APEC es la única agrupación intergubernamental relevante en el mundo que opera sobre la base de compromisos no vinculantes, diálogo abierto y respeto igualitario para los puntos de vista de todos los participantes. A diferencia de la OMC u otros organismos multilaterales de comercio, APEC no contiene obligaciones para sus integrantes. Las decisiones adoptadas en APEC son por consenso y los compromisos son voluntarios.

Chile y APEC

Chile ingresa a APEC como miembro pleno durante la Reunión Ministerial de Jakarta, Indonesia, en noviembre de 1994, después de participar como invitado durante un año en los grupos de trabajo. De esta forma, nuestro país cumple con uno de los objetivos de su política de comercio exterior (regionalismo abierto).

Junto a estas razones estratégicas, también están los beneficios que ofrece el participar en esta instancia, entre los que destacan:

- i) Libertad para llevar a cabo la agenda que se considere más adecuada en materia de relaciones económicas internacionales.
- ii) Consolidación de la orientación de economía abierta de Chile, en forma gradual y consistente con otros acuerdos comerciales.
- iii) Promoción de acuerdos regionales y bilaterales que faciliten y desarrollen el comercio y la inversión, consistentes con la OMC, y cuyo objetivo último sea lograr una mayor apertura comercial multilateral.
- iv) Búsqueda de desarrollo en materias en las que no hubo avances significativos a nivel de OMC.
- v) Apertura de importantes posibilidades para las inversiones chilenas en el exterior y los productos nacionales de exportación, y fundamentalmente, fomento de la inversión exportadora en Chile.

- vi) Obtener información del manejo de políticas económicas de la región Asia-Pacífico, la cual es una de las más dinámicas en el mundo.
- vii) Formar parte de los programas de cooperación técnica. En particular, en materias de ciencia y tecnología, migratorias, recursos marinos, agricultura, y procedimientos aduaneros.
- viii) Generar ventajas competitivas para Chile en Sudamérica, reforzando su objetivo de ser puerta de entrada y de salida de los mercados asiáticos al continente americano.

c) ALCA (Área de Libre Comercio de las Américas)

Corresponde a la zona de libre comercio e inversiones que, desde el año 2005, existirá entre los 34 países que actualmente participan en el proceso de negociaciones que dará lugar a esta extensa Área.

Las naciones que están desarrollando este proceso, son las siguientes: Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominica, El Salvador, Ecuador, Estados Unidos, Granada, Guatemala, Guayana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Santa Lucía, San Cristóbal y Nevis, San Vicente y Granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay, y Venezuela.

Los países miembros del ALCA acordaron que esta zona podrá coexistir con otros acuerdos bilaterales y subregionales, en la medida que los derechos y obligaciones bajo tales convenios no estén cubiertos o excedan los derechos y obligaciones del ALCA.

El Área de Libre Comercio de las Américas, dice relación con:

- i) Eliminar progresivamente las barreras al comercio de bienes y servicios.
- ii) Maximizar la apertura de los mercados mediante altos niveles de disciplinas y a través de un acuerdo balanceado y amplio.
- iii) Proporcionar oportunidades para facilitar la integración de las economías más pequeñas en el proceso, con el fin de concretar sus oportunidades y aumentar su nivel de desarrollo.
- iv) Procurar que las políticas ambientales y de liberalización comercial se apoyen mutuamente, tomando en cuenta los esfuerzos emprendidos por la OMC y otras organizaciones internacionales.

- v) Asegurar, de conformidad con las respectivas leyes y reglamentos nacionales, el respeto y promoción de los derechos, reconociendo que la OIT es la entidad competente para establecer y ocuparse de las normas fundamentales del trabajo.

2.2. Acuerdos de Complementación Económica

a) Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela

Cada uno de los acuerdos de complementación económica firmados por Chile y los países de: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela; tienen objetivos que en su mayoría comunes.

Algunos de estos objetivos son:

- El establecimiento de un espacio económico ampliado entre los dos países, que permita la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos.
- El establecimiento de las bases para una creciente integración de las economías de los países signatarios.
- La facilitación, ampliación y diversificación de los intercambios comerciales de bienes y servicios.
- El fomento y estímulo a las actividades productivas en sus territorios.
- El estímulo de las inversiones encaminadas a un aprovechamiento de los mercados.
- La facilitación de las inversiones de cada país en el territorio del otro.
- La creación de condiciones para un avance bilateral armónico y equilibrado.
- El establecimiento de un marco jurídico e institucional para el desarrollo de una cooperación económica en áreas de mutuo interés.
- El establecimiento de mecanismos que fomenten la participación de los agentes económicos.
- La liberación total de gravámenes y eliminación de las restricciones de las importaciones originarias de los mismos.
- Propiciar una acción coordinada de los Foros Económicos Internacionales así como en relación a los países industrializados.
- La coordinación y complementación de las actividades económicas, en especial, en las áreas industrial y servicios.
- La facilitación del funcionamiento de empresas binacionales y multinacionales de carácter regional.
- La intensificación de las relaciones económicas y comerciales.

- La promoción de la complementación y cooperación económica.

Los tratados anteriormente señalados, fueron suscritos:

- **Venezuela**, el 2 de abril de 1993 y entró en vigencia el 1 de julio de 1993.
- **Bolivia**, el 6 de abril de 1993 y entró en vigencia el 7 julio de 1993.
- **Colombia**, el 6 de diciembre de 1993 y entró en vigencia el 1° de enero de 1994.
- **Ecuador**, el 20 de diciembre de 1994 y entró en vigencia el 1° de enero de 1995.
- **Perú**, el 22 de junio de 1998, y entró en vigencia el 1° de julio del mismo año.

b) Cuba

El 21 de agosto de 1998, Chile y Cuba concluyeron las negociaciones comerciales para un *Acuerdo de Alcance Parcial*, lo que implica la liberalización de una lista acotada de productos, además de algunas disciplinas comerciales complementarias a esta apertura.

c) MERCOSUR (Mercado Común del Sur)

El Mercado Común del Sur (Mercosur), surgió el 26 de marzo de 1991, cuando Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay firmaron el Tratado de Asunción. Nació con el objetivo de crear una zona de libre comercio entre estos países. Chile en 1996, suscribió con este bloque un Acuerdo de Complementación Económica (ACE).

La zona de libre comercio establecida en este acuerdo, contempla la adopción de un Programa de Liberación Comercial, es decir, de desgravación arancelaria que favorece al universo de los productos originarios en los territorios de los signatarios. Estas desgravaciones son anuales, progresivas y automáticas. Se aplican a partir de los gravámenes vigentes para terceros países. La desgravación para más del 90% de los productos culminó en 1° de enero del año 2004, mientras que para los productos más sensibles, la liberación total no deberá exceder del año 2014.

Los principales objetivos de este acuerdo, son los siguientes:

- La conformación de un espacio económico ampliado que tienda a facilitar la libre circulación de bienes y servicios y la plena utilización de los factores productivos.
- La formación de una zona de libre comercio entre las partes en un plazo de diez años.
- La promoción del desarrollo y utilización de la infraestructura física, con especial énfasis en el establecimiento de interconexiones bioceánicas.

- Promoción de inversiones recíprocas.
- El estímulo a la complementación y cooperación económica, energética, científica y tecnológica.

2.3. Tratados de Libre Comercio

a) Canadá

Este tratado fue el primero de Chile con un país miembro del G8 (Grupo de los Ocho). Fue suscrito el 5 de diciembre de 1996, y entró en vigencia el 5 de julio de 1997, en conformidad con lo dispuesto en el Artículo XXIV³ del GATT 1994 y en el Artículo V⁴ del AGCS/GATS de la OMC. Además, se firmaron los Acuerdos de Cooperación Ambiental y Laboral.

El objetivo general de este tratado es establecer una zona de libre comercio, comprendiendo los siguientes objetivos específicos:

- Eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y de servicios entre ambos territorios.
- Promover condiciones de competencia leal.
- Aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión.
- Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias.
- Establecer lineamientos para la ulterior cooperación bilateral, regional y multilateral encaminada a ampliar y mejorar los beneficios de este tratado.

b) México

Este tratado fue firmado en Santiago, el 17 de abril de 1998. Y sus objetivos muy similares a los enunciados en el tratado con Canadá.

Este Tratado además de incluir los principios de trato nacional, trato de nación más favorecida y transparencia, establecidos por la OMC, contiene los siguientes objetivos:

- Estimular la expansión y diversificación del comercio entre los signatarios.
- Eliminar las barreras al comercio y facilitar la circulación de bienes y servicios en la zona de libre comercio.

³ Artículo XXIV, referido a la conformación de un tratado de libre comercio.

⁴ Artículo V, referido a la Integración Económica.

- Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio.
- Aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en la zona de libre comercio.
- Proteger y hacer valer, de manera adecuada y efectiva, los derechos de propiedad intelectual en la zona de libre comercio.
- Establecer lineamientos para la ulterior cooperación entre las partes, así como en el ámbito regional y multilateral, encaminados a ampliar y mejorar los beneficios de este tratado.
- Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias.

c) Centroamérica

El 18 de octubre de 1999, en la ciudad de Guatemala, los Presidentes de Costa Rica, El Salvador, Honduras, Guatemala, Nicaragua y Chile se reunieron con el objeto de suscribir el Tratado de Libre Comercio entre Chile y Centroamérica.

Este tratado contiene los siguientes objetivos:

- Establecer una zona de libre comercio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo XXIV del GATT de 1994 y el artículo V del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS).
- Estimular la expansión y diversificación del comercio de bienes y servicios.
- Promover condiciones de competencia leal dentro de la zona de libre comercio.
- Eliminar las barreras al comercio y facilitar la circulación de bienes y servicios.
- Promover, proteger y aumentar sustancialmente las inversiones.
- Crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento de este tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias.

d) EFTA (European Free Trade Association)

La Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), más conocida como EFTA, está constituida por los países de Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza.

Nuestro país el 26 de junio de 2003, firmó en Kristiansand (Noruega), un tratado de Libre Comercio con esta asociación. Consolidando de esta manera:

- La entrada de las exportaciones chilenas a Europa.

- Fortaleciendo el acceso de productos con mayor valor agregado a un mercado caracterizado por un alto poder adquisitivo.
- Otorgando una ventaja competitiva a las exportaciones chilenas frente a terceros países.
- Y finalmente potenciando la expansión y diversificación de las inversiones mutuas.

e) Unión Europea (UE)

“Una asociación con uno de los principales bloques económicos del mundo”

Las negociaciones del acuerdo para una *Asociación Política, Económica y de Cooperación* con la Unión Europea concluyeron con éxito el 26 de abril 2002, y son la culminación de la relación histórica entre Chile y Europa, arraigada en una profunda comunidad de principios y valores: libertad, democracia, tolerancia y justicia social.

“Ningún acto en la historia de Chile ha significado una mayor ampliación de nuestros mercados y de nuestras posibilidades científicas y culturales”⁵.

Debido a que se abren nuevas y mayores oportunidades:

- Más empleo para la población y una mayor calificación de éste.
- Existirá un mayor dinamismo en nuestra economía.
- Mayores interrelaciones culturales y sociales.
- Más emprendimientos comunes en el ámbito de la ciencia y la tecnología,
- Más universidades que se van a atrever a mirar más allá de la cordillera de los Andes, del Atlántico e insertarse en Europa.

El acuerdo es considerado el más avanzado que han llevado adelante europeos y chilenos. Éste es de carácter integral y se estructura sobre la base de tres pilares, éstos son:

- Político
- Cooperación
- Económico y Comercial

Define un marco institucional basado en un Consejo de Asociación a nivel de ministros de Relaciones Exteriores y un Comité de Asociación, a nivel de altos funcionarios. Establece un Comité de Asociación Parlamentaria, único en su género tanto para Chile como para la Unión

⁵ Palabras del Presidente Ricardo Lagos cuando firmó el proyecto de ley que solicitaba al Congreso Nacional la ratificación del Acuerdo.

Europea. Y la sociedad civil, empresarios, trabajadores y políticos participarán activamente a través del Comité Consultivo Conjunto.

Para la Unión Europea, el acuerdo no tiene precedentes, tanto por la amplitud de los aspectos que cubre como por la valentía de sus propuestas. En términos *políticos*, permitirá fortalecer el diálogo en temas internacionales, la promoción y defensa de la democracia y los derechos humanos, la preservación de la paz y la seguridad, la protección del medio ambiente, el combate contra el narcotráfico y el terrorismo.

En el *ámbito Comercial*, el acuerdo es comprensivo, multisectorial y flexible. El principal beneficio para Chile es que asegura y mejora el acceso de sus exportaciones a los estados miembros de la Unión Europea. Abarca todas las áreas de la relación comercial y va mucho más allá de los compromisos de Chile con la Organización Mundial de Comercio (OMC). Favorece los flujos de inversiones mediante la progresiva y recíproca eliminación de las barreras al comercio y el establecimiento de reglas claras, estables y transparentes para exportadores, importadores e inversionistas. Abre nuevos mercados, aumenta las opciones de los consumidores y establece un marco para el crecimiento sustentable.

El acuerdo también considera nuevos temas en el área económica, como el apoyo a las pequeñas y medianas empresas, la minería, el turismo y el diálogo macroeconómico; y en materia social, aspectos relativos a la inmigración ilegal, cooperación en el combate a la droga y el crimen organizado.

La *Cooperación*, es otra de las áreas destacadas. La Unión Europea ya es el principal socio de Chile en este campo y el acuerdo permite dar un salto cualitativo, posibilitando el acceso y la participación del país en programas dirigidos a los estados miembros.

Lo mismo ocurrirá en el campo científico y tecnológico, con las redes de espectáculos, las artes plásticas, el patrimonio y el libro; en materia audiovisual, estimulará la producción conjunta y la participación chilena en festivales europeos.

f) Corea del Sur

“Corea del Sur, el socio estratégico”

El acuerdo con Corea del Sur, *es el primero entre un país asiático y uno de América del Sur*. Siendo considerado un acuerdo de última generación, contiene importantes ventajas arancelarias,

reglas que dan estabilidad a las decisiones bilaterales de comercio e inversión, y un adecuado sistema de solución de controversias. Todo ello, transforma a este tratado, en un instrumento preciso para consolidar favorables expectativas de inversión, exportaciones y crecimiento del intercambio comercial.

Fue firmado el 15 de febrero de 2003, en Seúl (capital coreana), por el Presidente de Chile, Ricardo Lagos, y el de Corea del Sur, Roh Moohyun. Luego de varios años de acercamientos y negociaciones. En octubre de 1997, durante la reunión del Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC XII), Corea del Sur dio a conocer su interés por lograr un TLC con Chile. En noviembre del año siguiente, el Presidente Kim Dae-Jung volvió a plantear el tema al Presidente de Chile, Eduardo Frei, en la Cumbre de APEC realizada en Kuala Lumpur (Malasia). Y durante el encuentro de los Líderes de APEC en Auckland (Nueva Zelanda), en septiembre de 1999, se anunció oficialmente el inicio de las negociaciones.

Con este acuerdo, *Chile refuerza su posición como pionero en la apertura y profundización de vínculos transpacíficos*, estará en mejores condiciones de ser un puente efectivo entre Asia y América y seguirá aumentando sus posibilidades de ampliar los mercados para sus exportaciones. Siendo éste el único Tratado de Libre Comercio negociado por Corea del Sur, los exportadores chilenos disfrutarán de rebajas arancelarias disponibles sólo para ellos. Esto es válido para productos pesqueros, mineros, forestales, agrícolas, industriales y agroindustriales.

Con él, Chile podrá acceder a un mercado de 47 millones de potenciales compradores. Además, la composición de sus exportaciones cambiará significativamente –en la actualidad- el 70% de las ventas corresponde a cobre.

Corea del Sur, es un socio relevante de Chile. En los últimos años se ubica entre los diez primeros socios comerciales, tanto por el monto total del intercambio, como por destino de las exportaciones chilenas y origen de productos importados. Además, la importancia de este tratado radica en que Corea del Sur es una de las economías más activas de los últimos años –actualmente- es la número 11 en el mundo.

Además, en la medida en que el acuerdo incremente el flujo de comercio entre Chile y Corea del Sur, se reducirán los costos de transporte marítimo y se generarán condiciones más favorables para elevar las exportaciones a otras economías asiáticas. Tarea en la cual el gobierno está empeñado, manteniendo relaciones con China en busca de una nueva asociación.

g) Estados Unidos

“EE.UU., el principal socio comercial de Chile”

El acuerdo es el primero de EE.UU. con un país sudamericano. Concluidos los detalles de homologación y traducción de los textos, fue firmado el 6 de junio del 2003, en Miami, por la canciller Soledad Alvear y el representante de Comercio de Estados Unidos, Robert Zoellick.

Estados Unidos representa cerca del 22% del Producto Interno Bruto (PIB) mundial y es el primer socio comercial y principal inversionista extranjero en Chile. El Tratado de Libre Comercio con este país, es un acuerdo equilibrado e integral de última generación. Además de todos los aspectos de la relación económica bilateral y del comercio de bienes, incluye aspectos relacionados con servicios, inversiones y servicios financieros. También incorpora temas propios de la nueva economía, como el comercio electrónico, y un tratamiento moderno de los temas ambientales y laborales. Cubre telecomunicaciones, políticas de competencia, entrada temporal de personas, propiedad intelectual, compras públicas, solución de controversias comerciales. En términos globales, establece reglas claras y permanentes para el comercio de bienes y servicios y para las inversiones. Se crean mecanismos claros, transparentes y eficaces para resolver conflictos comerciales y defender los intereses comerciales chilenos en Estados Unidos.

Los objetivos de esta negociación

Establecer un Tratado de Libre Comercio con la economía más grande del mundo, representó un paso histórico y sentó las bases de los siguientes objetivos:

- i) Mejorar y consolidar las condiciones de ingreso de los productos y servicios chilenos al mercado de EE.UU., asegurando que ningún exportador desmejore sus actuales condiciones de acceso. Ello se tradujo en:
 - Reducir o eliminar las barreras arancelarias al comercio de bienes, incluyendo el escalonamiento de los aranceles aduaneros.
 - Consolidar los beneficios del Sistema Generalizado de Preferencias (SGP⁶).
 - Establecer plazos de desgravación mayores para los productos considerados más sensibles.

⁶ El SGP es un programa destinado a fomentar la diversificación de las economías. Otorgando un tratamiento arancelario preferencial a más de 5.000 productos provenientes de casi 150 países, que ingresan a los Estados Unidos exentos de aranceles y otros derechos aduaneros. El programa se creó en 1974 y desde entonces ha sido extendido numerosas veces. Actualmente se encuentra en efecto hasta diciembre de 2006.

- ii) Obtener reglas claras y permanentes para el comercio de bienes, de servicios y de las inversiones.
- iii) Favorecer a los consumidores y usuarios de bienes y servicios que provienen de EE.UU., por la vía de una disminución y eliminación en los aranceles que Chile cobra por ellos a la fecha actual (6%).
- iv) Regular adecuadamente los mecanismos de defensa comercial, tales como las salvaguardias y derechos compensatorios.
- v) Disponer de normas y estándares técnicos, sanitarios y fitosanitarios que aseguren el libre comercio, otorgando un trato no discriminatorio entre productos nacionales y extranjeros, a través del uso de normas internacionales homologables y permitiendo la certificación en Chile de bienes exportados a EE.UU.
- vi) Establecer mecanismos de solución de controversias conocidos, transparentes y eficaces que permitan defender adecuadamente los intereses nacionales en la resolución de conflictos comerciales, en el caso que ellos se produzcan.
- vii) Estimular los flujos de comercio e inversión entre ambas partes.

Con el TLC se refuerza la estabilidad de la política económica y de las instituciones y se mejora aún más la clasificación de riesgo de Chile, se rebaja el costo del crédito y se consolida la estabilidad del mercado de capitales. También se incrementará la productividad de las empresas chilenas al facilitarse la adquisición de tecnologías más modernas y a menores precios, lo que redundará en mejores oportunidades para aumentar el valor agregado de la oferta exportable chilena, y reforzar en ella la presencia de manufacturas y de servicios calificados.

El acuerdo mejora las condiciones de ingreso al mercado de EE.UU. para la totalidad de los productos chilenos, los cuales en un máximo de diez y doce años ingresarán a ese país sin arancel. En dicho plazo irán creciendo las cuotas sin arancel que se negociaron, hasta cubrir el 100%.

Capítulo IV

Economía Mundial y la Evolución del Comercio Exterior de Chile

Nuestro país se encuentra en el inicio de un nuevo siglo, el cual está lleno de esperanzas, promesas, importantes desafíos, riesgos e incertidumbres que vendrán de la mano con las muchas oportunidades que se presentarán en el futuro.

Chile dependerá cada día más de su comercio exterior, y en consecuencia, las comunicaciones marítimas serán el fuerte de esta actividad y de cuanto se relacione con ellas, adquiriendo una mayor participación en este proceso de cambio, liderado por la tecnologización de las actividades.

1. Previsiones sobre la Economía Mundial

Las previsiones económicas –más recientes- para los años 2004 y 2005 realizadas por el FMI y por el Consensus Forecast, señalan una tasa de expansión esperada del PIB⁷ (Producto Interno Bruto) a nivel mundial en torno al 4,6% para este año. Mientras que para el próximo, esta tasa, girará en torno al 4% a un 4,4% (ver cuadro 4).

Cuadro 4. Proyección del Crecimiento Mundial

Tasas de variación anual (%)						
Según	2000	2001	2002	2003	2004	2005
FMI	4,7	2,4	3,0	3,9	4,6	4,4
Banco Central	-	-	-	-	4,5	3,9

Fuentes: FMI “World Economic Outlook”, Abril 2004.

Banco Central “Informe de Política Monetaria”, Enero 2004. Basado en Consensus Forecasts y Bancos de Inversión.

La recuperación del dinamismo, se debe al desempeño de la economía de Estados Unidos, la cual se proyecta con un crecimiento promedio de 4,6% para este año y con un rango de expansión entre el 3,5% a 3,9% para el 2005. También, el área del euro se proyecta con un desempeño algo

⁷ **PIB**: Producto Interno Bruto, es el valor total de los bienes y servicios producidos en un país durante un cierto período de tiempo (generalmente un trimestre o un año).

más vigoroso que el del año 2003, generando un crecimiento que estará entre el 1,7% y 2,4%, mientras que en el año 2005, se espera una expansión en torno al 2,3% del PIB. Junto a ellos, también se encuentra el fuerte crecimiento que han experimentado las economías asiáticas, especialmente la China, la que crecería por sobre el 9%, durante el 2004 (Reuters).

1.1. Evolución del Comercio Mundial de Bienes y Servicios

Las previsiones realizadas por el FMI y la OECD, sobre la evolución que experimentará el comercio mundial de bienes y servicios para el 2004 y 2005, dan a conocer una época de prosperidad y crecimiento (ver Cuadro 5 y Gráfico 7).

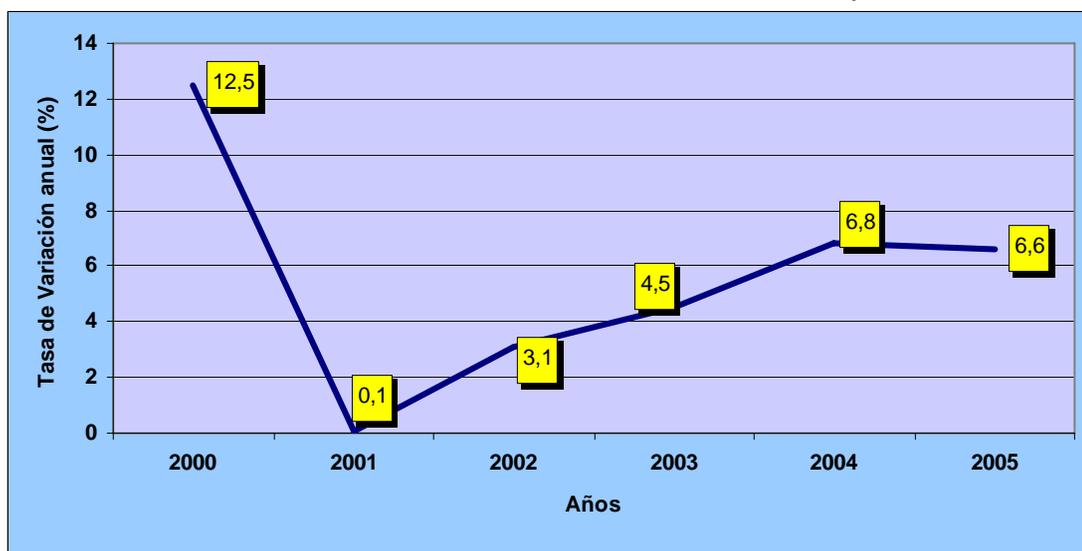
Cuadro 5. Comercio Mundial en Volumen de Bienes y Servicios

Tasas de variación anual (%)						
Según	2000	2001	2002	2003	2004	2005
FMI	12,5	0,1	3,1	4,5	6,8	6,6
OECD	No hay dato	0,4	3,3	4,0	7,8	9,1

Fuentes: - FMI "World Economic Outlook" Abril, 2004.

- OECD "World Trade", 2004 y "OECD Economic Outlook N°74", Diciembre 2003.

Gráfico 7. Evolución del Comercio Mundial en Volumen de Bienes y Servicios (2000-2005)



Fuente: FMI "World Economic Outlook" Abril, 2004.

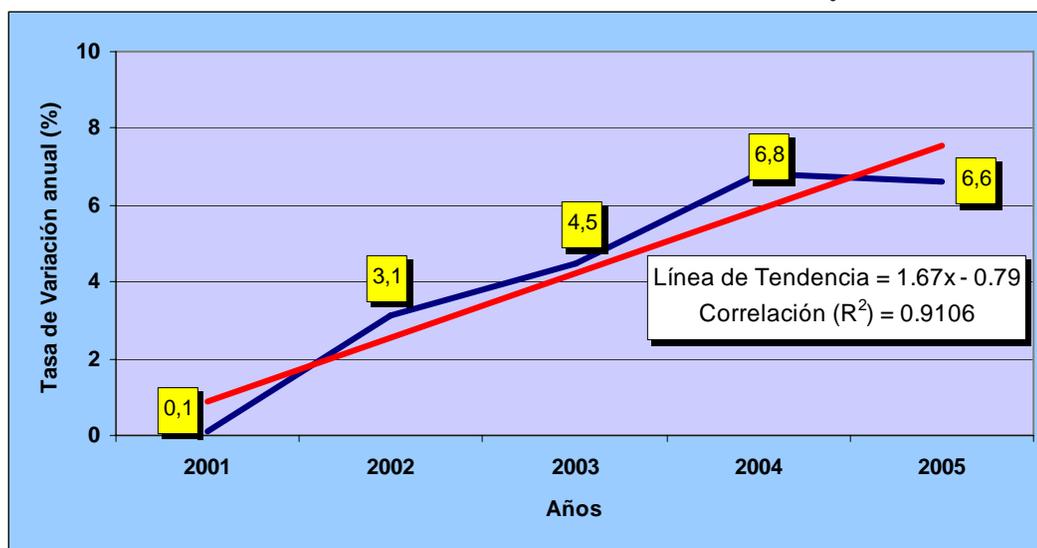
El volumen del comercio mundial de bienes y servicios, según las estadísticas del FMI y de la OCDE coinciden, al proyectar un crecimiento elevado para este año, el cual oscilaría entre un 6,8% y 7,8%, superando ampliamente las metas de expansión que se alcanzaron en el año 2003.

Mientras que para el año 2005, se esperan tasas de aumento del comercio exterior entre 6,6% y 9,1%. Cifras que duplican a las metas de aumento del nivel de la actividad económica mundial esperadas, si tomáramos como referencia el 2003.

1.2. Análisis de la Evolución del Comercio Mundial de Bienes y Servicios

Tomando los datos proporcionados por el FMI, podemos obtener una línea de tendencia general de la tasa de variación anual del comercio mundial en volumen de bienes y servicios, durante el período 2001-2005, aplicando una regresión lineal.

Gráfico 8. Evolución del Comercio Mundial en Volumen de Bienes y Servicios (2001-2005)



Fuente: Elaboración propia, en base a FMI "World Economic Outlook" Abril, 2004.

Se descartó el año 2000, debido a que produce distorsiones en la línea de tendencia general, al ser éste, un valor elevado en comparación a los demás datos. De esta manera, se obtiene una correlación entre los años y el porcentaje de variación anual de la tasa de evolución del comercio mundial en volumen de bienes y servicios de 0,9106, lo que significa que la relación entre ambas variables, alcanza el 91,06%, cifra bastante aceptable, ya que nos da mayor concordancia, a la hora de decir cual será la variación anual.

Lo anterior, nos permite hacer predicciones, sobre la expansión mundial del comercio de bienes y servicios, con un alto grado de confiabilidad, pudiendo afirmar que este crecimiento irá en directo beneficio del sector marítimo portuario, debido a que éste, es el medio por el cual se realiza un porcentaje importante del comercio mundial.

Esta situación, es el fiel reflejo de lo que está ocurriendo en el mundo, los efectos de la apertura comercial y la integración de los países, son –hoy en día- visibles y alientan cada vez más a nuevas naciones a dejar atrás las economías cerradas, insertándose como una actriz más de esta gran obra, denominada *globalización económica*, y en cuyo seno, se alojan una gran diversidad de acuerdos, tendientes a dar fluidez al comercio mundial de bienes y servicios.

2. Previsiones sobre la Economía Chilena

2.1. Evolución del PIB real de Chile

Según previsiones realizadas por el FMI y la CEPAL, sobre la evolución del PIB real⁸ de nuestro país, los resultados propician prosperidad en los próximos años.

Cuadro 6. Evolución del PIB real, previsiones para los años 2004 y 2005

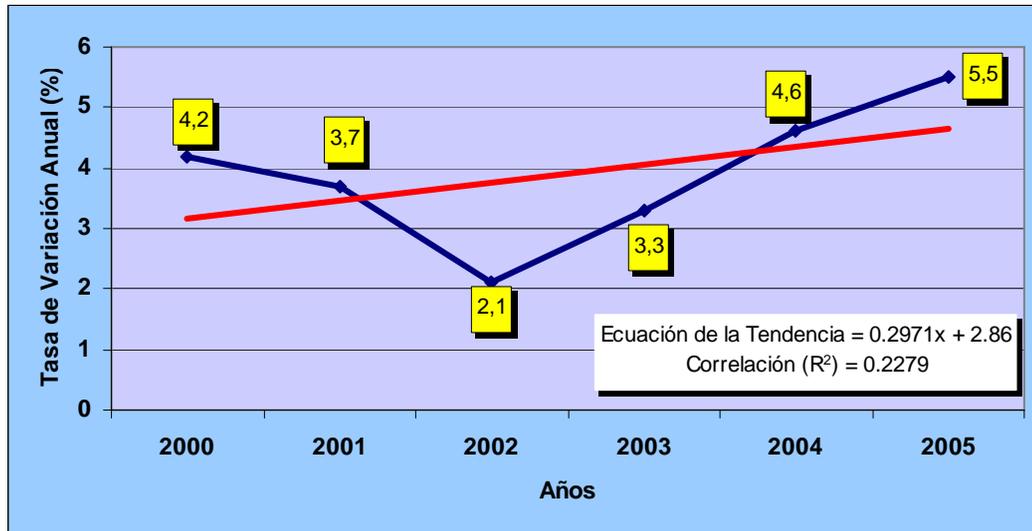
Tasas de variación anual (%) Chile						
Según	2000	2001	2002	2003	2004	2005
FMI	4,2	3,7	2,1	3,3	4,6	5,5
CEPAL	-	-	-	-	4,5	-

Fuentes: FMI "World Economic Outlook", Abril. 2004

CEPAL "Balance Preliminar de las Economía de América Latina y el Caribe 2003".

La evolución del PIB real, como se aprecia en el Gráfico 9, auspicia un crecimiento en la riqueza de nuestro país. Al igual como lo confirma la línea de tendencia, pese a tener un escaso grado de relación. Éste se debe, al descenso que venía experimentando nuestra economía, el cual alcanzó su punto más bajo en el 2002. Luego del cual comienza a ascender, generando un ambiente de prosperidad, que cada año se acrecienta aún más.

Gráfico 9. Evolución del PIB real de Chile, previsiones para los años 2004 y 2005



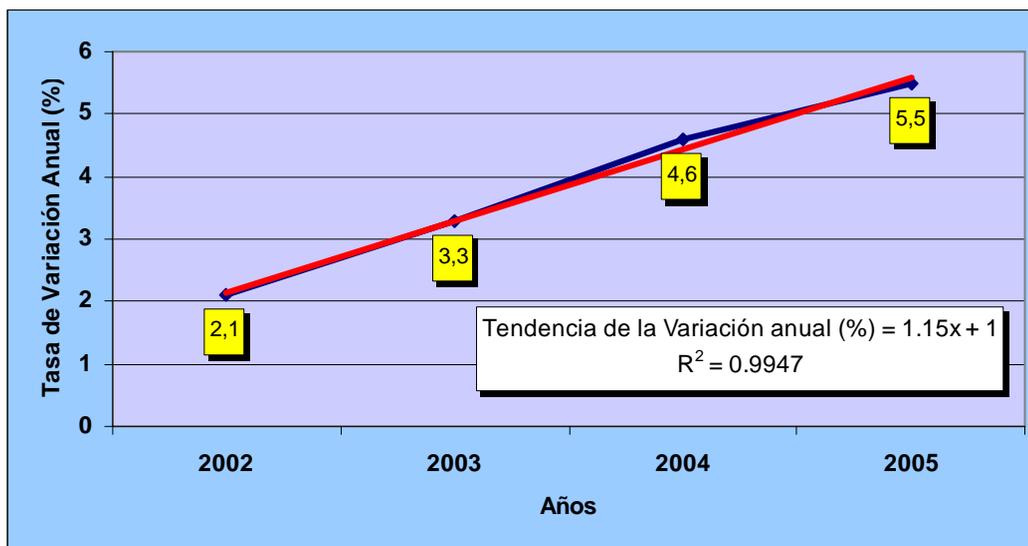
Fuentes: Elaboración propia, en base a FMI "World Economic Outlook", Abril. 2004

La relación *año-variación anual del PIB real*, no responde a las expectativas reales de crecimiento, ya que el grado de relación entre ambas, es escasa, cercana al 23%.

⁸ **PIB real**: el PIB sin considerar las variación de precios; a diferencia del **PIB nominal**, el cual si considera la variación de precios experimentada en el período analizado.

Debido a la perturbación que se produce en la tendencia de las tasas de variación anual del PIB real, analizaremos los datos a partir del año 2002. De esta forma, aplicamos una regresión lineal a los datos de los años posteriores a éste (ver Gráfico 10), logrando –de esta manera- un acercamiento hacia las estimaciones realizadas por el FMI, y obteniendo un coeficiente de correlación (R^2) cercano a uno, lo que significa que existe una gran relación entre ambas variables, la cual es cercana al 100%.

Gráfico 10. Tendencia de la Evolución del PIB real de Chile 2004 y 2005



Fuentes: Elaboración propia, en base a FMI “World Economic Outlook”, Abril. 2004

Con lo anterior, podemos decir –con toda propiedad- que el aumento en la riqueza de nuestro país, continuará creciendo, tal como ha sido la tónica de los últimos años.

2.2. Proyecciones Económicas de Chile 2004-2005

a) Proyección de las Exportaciones Chilenas

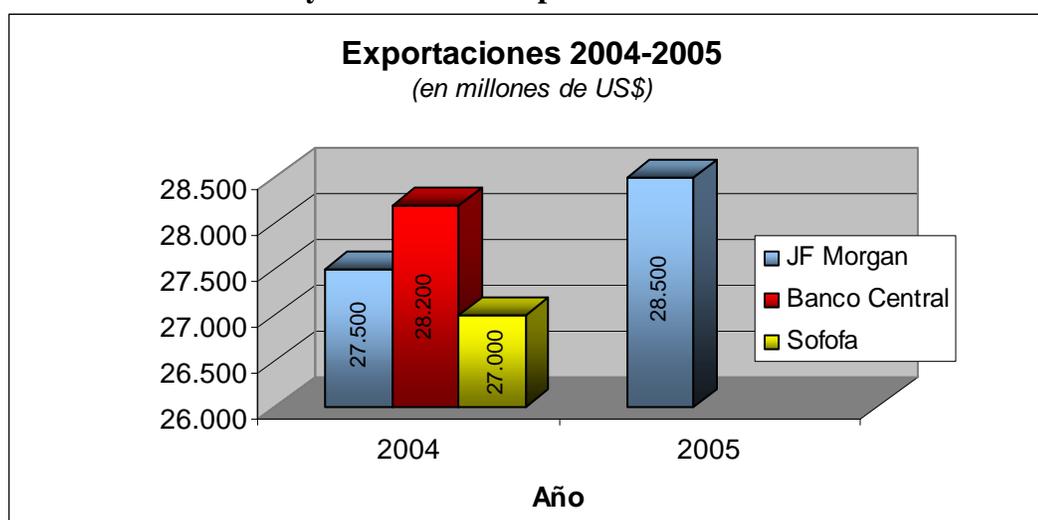
El promedio de las estimaciones de las exportaciones –para el año 2004- alcanzarán los US\$ 27.566,6 millones contra US\$ 20.627,2 millones registrados el 2003, lo cual representa un crecimiento del 33,6%. Mientras que para el 2005, se espera un incremento del 3,3% respecto del año 2004.

Cuadro 7. Proyección de las Exportaciones Chilenas 2004-2005

(en millones US\$)			
Según	2004	2005	Variación (%)
Banco Central	28.200	n.d.	-
Sofofa	27.000	n.d.	-
JP Morgan	27.500	28500	3,6
Promedio	27.567	-	-

Fuentes: Banco Central, Informe de Política Monetaria abril 2004; JP Morgan, Junio, 2004; Depto. Estudios Sofofa, marzo del 2004.

Gráfico 11. Proyección de las Exportaciones Chilenas 2004-2005



Fuentes: Banco Central, Informe de Política Monetaria abril 2004; JP Morgan, Junio, 2004; Depto. Estudios Sofofa, marzo del 2004.

b) Proyección de las Importaciones Chilenas

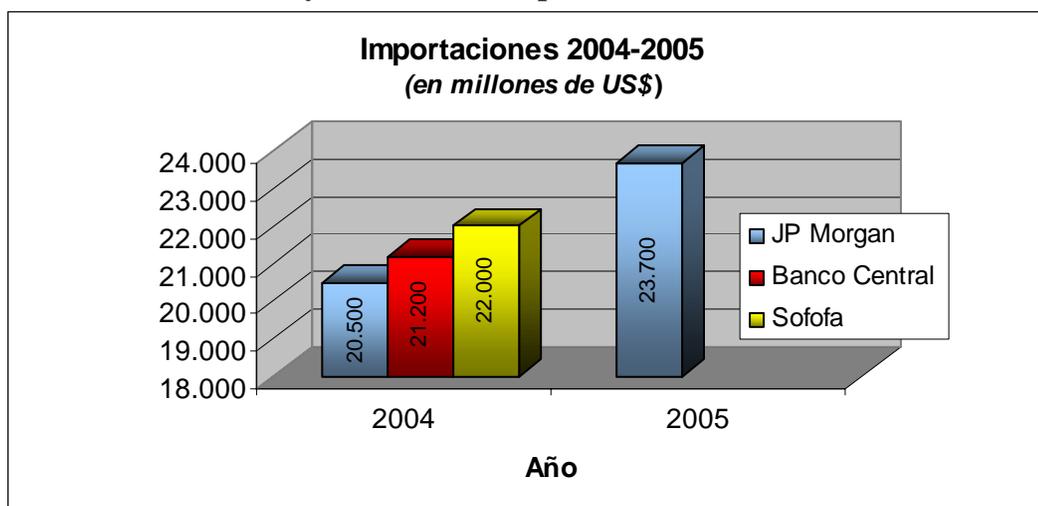
El promedio de las estimaciones de las importaciones para el año 2004 alcanzarán los US\$ 21.233,3 millones (US\$ 17.663,6 millones. 2003), lo cual representa un crecimiento del 16,8%. Mientras que para el 2005, se espera un incremento del 13,5% respecto al año 2004.

Cuadro 8. Proyección de las Importaciones Chilenas 2004-2005

(en millones US\$)			
Según	2004	2005	Variación (%)
Banco Central	21.200	-	-
Sofofa	22.000	-	-
JP Morgan	20.500	23.700	15,6
Promedio	21.233	-	-

Fuentes: Banco Central, Informe de Política Monetaria abril 2004; JP Morgan, Junio, 2004; Departamento de Estudios de la Sofofa, marzo del 2004.

Gráfico 12. Proyección de las Importaciones Chilenas 2004-2005



Fuentes: Banco Central, Informe de Política Monetaria abril 2004; JP Morgan, Junio, 2004; Departamento de Estudios de la Sofofa, marzo del 2004.

2.3. Indicador Mensual de Actividad Económica

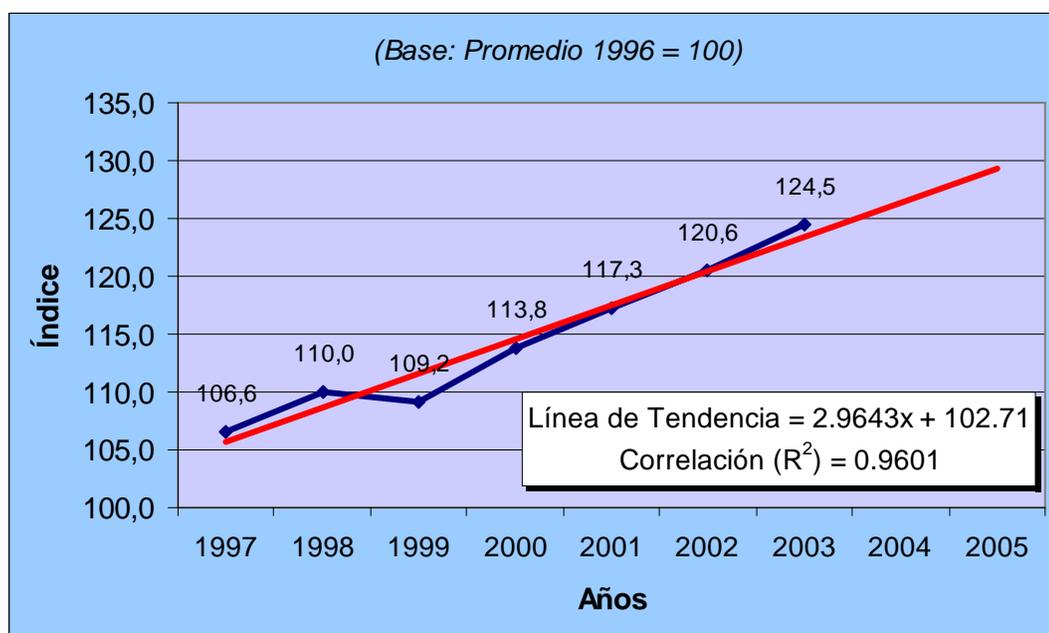
El índice mensual de actividad económica (Imacec) de nuestro país, auspicia un crecimiento anual. Lo cual, no hace más que venir a ratificar el crecimiento económico, experimentado en los últimos años.

Cuadro 9. Variación del Imacec 1997-2003

Imacec							
(Base: Promedio 1996 = 100)							
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Índice	106,6	110,0	109,2	113,8	117,3	120,6	124,5

Fuente: Banco Central de Chile

Gráfico 13. Variación del Imacec 1997-2003



Fuente: Elaboración Propia, en base a datos del Banco Central de Chile

A través de una regresión lineal, se puede estimar un crecimiento aproximado del índice de alrededor de 126,4% para este año (2004), estimación que tiene un alto grado de validez, puesto que existe un grado de relación cercano 0,9106. Mientras que para el año 2005, se espera un índice de 129,5 %.

Las tendencias, antes descritas, confirman que existirá un mayor volumen de exportaciones durante los próximos años, lo mismo harán las importaciones de bienes, especialmente los de capital y consumo, los cuales ingresarán a nuestro país a menores precios, producto de las rebajas arancelarias que estipulan todos los tratados de libre comercio.

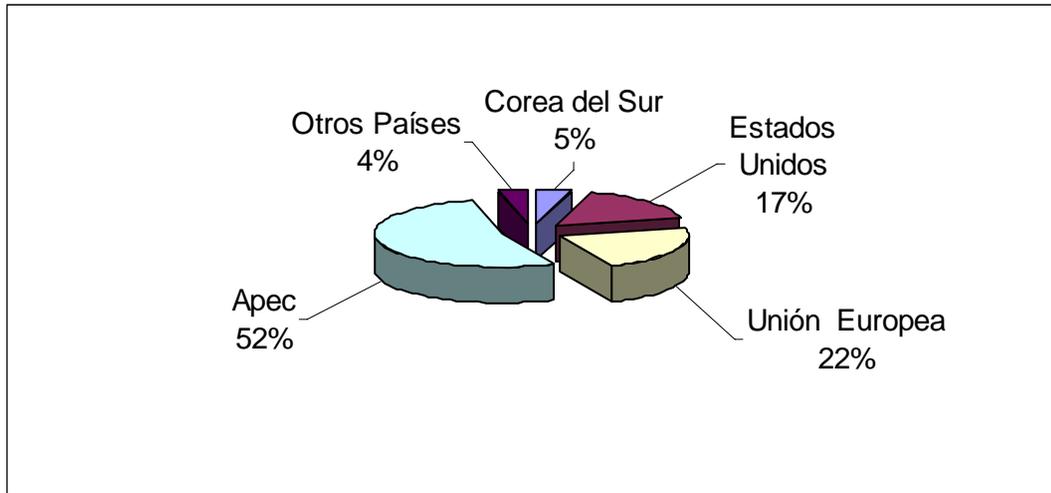
3. Intercambio Comercial de Chile

En el 2003, nuestro país tuvo un intercambio comercial US\$ 38.290,8 millones, de esta cifra, el 53,9% corresponde a exportaciones, mientras el 46,1% restante fueron importaciones.

3.1. Exportaciones Chilenas

Las exportaciones de nuestro país en el año 2003 alcanzaron los US\$ 20.627,2 millones, siendo Apec el principal destino de éstas, con el 52%; seguido por la Unión Europea (22%), EE.UU. (17%) y Corea del Sur (5%).

Gráfico 14. Destino de las Exportaciones Chilenas en el 2003

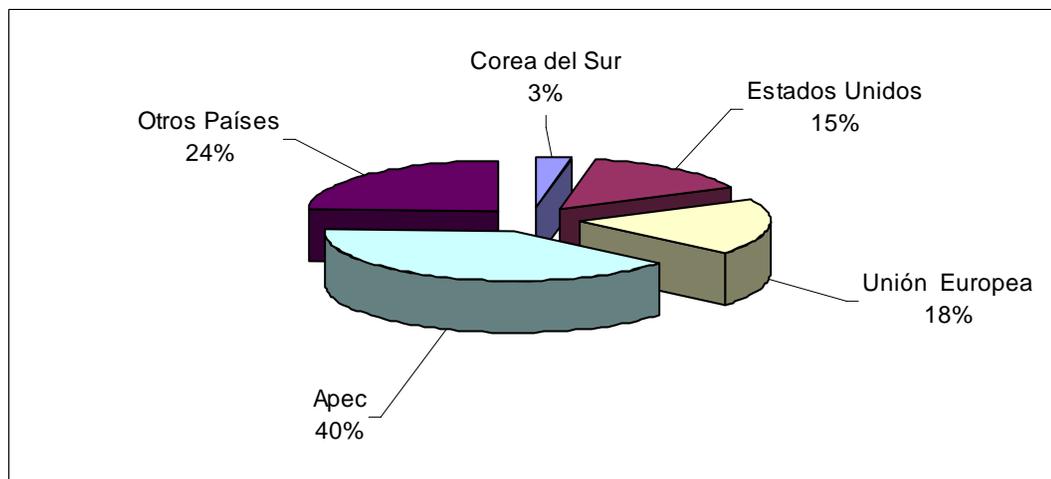


Fuente: Banco Central de Chile, sobre la base de los Informes de Aduana.

3.2. Importaciones Chilenas

En el 2003, las importaciones alcanzaron los US\$ 17.663,6 millones. Al igual que en el caso de las exportaciones, las importaciones también se concentraron desde Apec con el 40% de éstas, seguido por: la Unión Europea (18%), EE.UU. (15%) y Corea del Sur con el 3%.

Gráfico 15. Origen de las Importaciones Chilenas en el 2003



Fuente: Banco Central de Chile, sobre la base de los Informes de Aduana.

4. Evaluación del Comercio Exterior, a través de los Principales Tratados de Libre Comercio suscritos.

Como pudimos apreciar anteriormente, todo nuestro comercio exterior se concentra en los tres Tratados de Libre Comercio firmados por Chile, en estos tres últimos años. Los TLCs con la *Unión Europea*, *Corea del Sur* y *Estados Unidos* concentraron el 44% de las exportaciones, mientras que las importaciones alcanzan alrededor del 36%, en el año 2003.

A lo anterior, debemos hacer mención, la destacada participación de Apec en nuestro comercio exterior, si bien Corea del Sur y EE.UU. son miembros, las cifras sin incluir a estos dos países, alcanzaron el 52% de los destinos de las exportaciones y un 40% de nuestras importaciones realizadas durante el 2003.

Con estos antecedentes, llevar a cabo un tratado de libre comercio con Apec, incrementaría aún más el comercio de mercancías Chile-Asia. Y es precisamente lo que está estudiando el gobierno, el cual manifestó su inquietud –de llevar a cabo un TLC- en el foro realizado en Santiago (2 Septiembre 2004).

5. Tratado de Libre Comercio Chile-Corea del Sur

5.1. Economía Mundial

Corea del Sur, es una de las economías de mayor crecimiento en las últimas décadas, registró niveles sostenidos de expansión productiva en torno al 9% durante la década de los ochenta y del 6% en la década de los noventa. Convirtiéndose –de esta manera- en la 12ª economía mundial, en tamaño, medido de acuerdo a su PGB (Producto Geográfico Bruto)⁹.

Pese a ser una de las economías más afectadas por la crisis asiática de 1997/98, Corea del Sur ha recuperado su dinamismo productivo, tomando la delantera junto otros países asiáticos como Japón y China.

5.2. La importancia de Corea del Sur en la consolidación de la estrategia exportadora chilena

Corea del Sur, es uno de los socios más antiguos e importantes de Chile en Asia Pacífico, la principal región de destino de nuestras exportaciones. En el 2003, Corea del Sur ocupó el sexto lugar entre nuestros socios comerciales, con un intercambio de bienes y servicios de US\$ 1.564 millones. Ese mismo año, fue el tercer destino para las exportaciones chilenas al Asia, detrás de Japón y China, países que tienen un tamaño mucho mayor.

Para dimensionar la importancia del mercado coreano para Chile, hay que destacar que su participación del 5,0% en las exportaciones chilenas supera a las de cualquier país de la Unión Europea considerado individualmente, y se acerca al 5,9% registrado por el conjunto de Mercosur.

⁹ PGB: Valor de los bienes y servicios finales producidos dentro de las fronteras del país. Cuando se adicionan los del extranjero se habla de PNB (Producto Nacional Bruto).

5.3. Intercambio comercial de Chile con Corea del Sur

El intercambio comercial entre nuestro país y la lejana nación asiática ha crecido desde los US\$ 382 millones registrados en 1990 hasta un máximo de US\$ 1.576,3 millones, momento en que irrumpe la crisis asiática. Luego de la marcada caída del intercambio comercial en 1998, tal como se aprecia en el Cuadro 10, éste se ha venido recuperando. De hecho los datos del 2003 muestran un espectacular ritmo de incremento, superando los US\$ 1.564,3 millones, con un aumento de 36% respecto del año anterior.

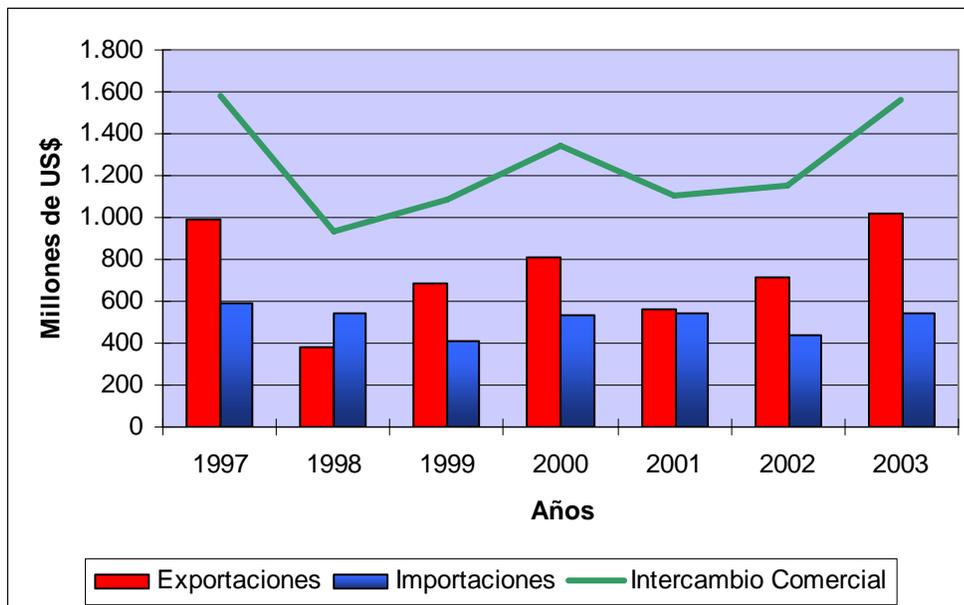
Cuadro 10. Intercambio Comercial de Chile con Corea del Sur

En millones de US\$	1997	1998 ¹⁰	1999	2000	2001 ¹¹	2002	2003
Exportaciones	987,6	384,7	683,7	806,3	563,2	710,5	1.023,4
Importaciones	588,8	545,2	405,7	535,2	540,0	438,8	540,8
Balanza Comercial	398,8	-160,5	278,0	271,1	23,2	271,7	482,6
Intercambio Comercial	1.576,3	930,0	1.089,4	1.341,5	1.103,3	1.149,4	1.564,3

Fuente: Dirección de Estudios, DIRECON (Febrero 2004), en base a cifras del Banco Central de Chile.

Gráficamente tenemos:

Gráfico 16. Intercambio Comercial de Chile con Corea del Sur



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de DIRECON (Febrero 2004)

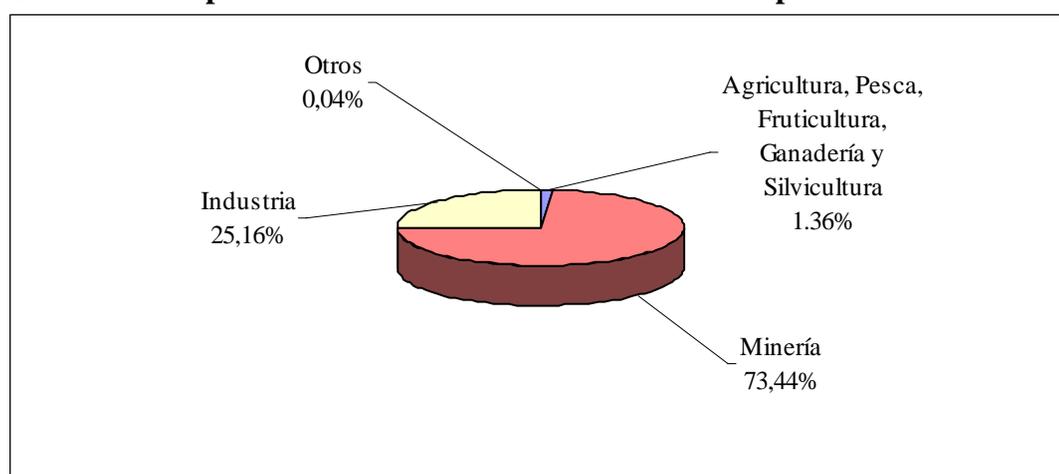
¹⁰ 1998, crisis asiática

¹¹ 2001, atentado a las "Torres Gemelas", EE.UU. (11 de septiembre).

a) Exportaciones Chilenas a Corea del Sur

Las exportaciones chilenas hacia Corea del Sur se concentran en el sector minero, particularmente, la minería del cobre. Las exportaciones originadas en el sector agrícola se han incrementado, si bien persisten en niveles aún bastante bajos. Las exportaciones chilenas de productos industriales, provienen mayoritariamente de la industria de la celulosa, seguidas por los embarques de productos alimentarios.

Gráfico 17. Exportaciones Chilenas hacia Corea del Sur por Sector Productivo

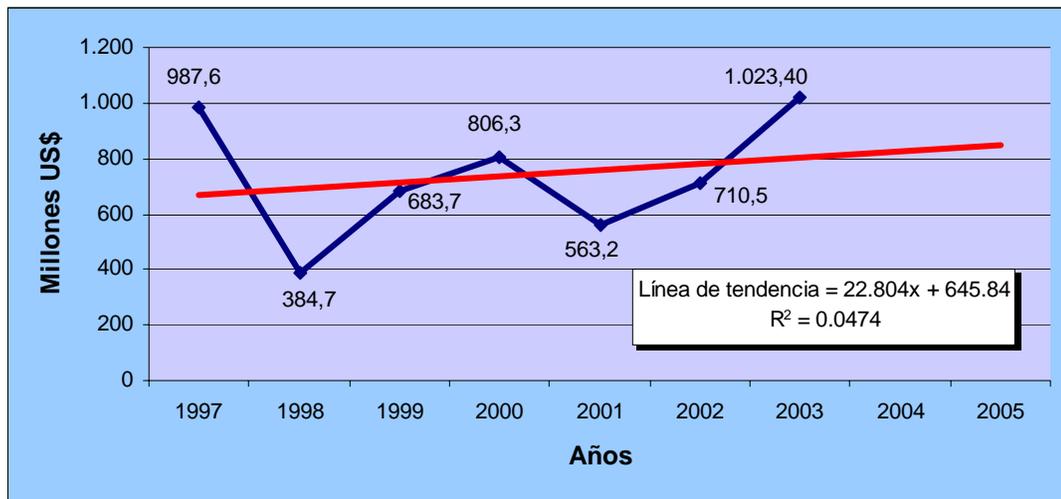


Fuente: Elaboración propia, en base a cifras del Banco Central de Chile.

Al aplicar una regresión lineal a los datos proporcionados por el Banco Central, la línea de tendencia resultante, no muestra en su plenitud la realidad del crecimiento de las exportaciones hacia Corea del Sur.

El Gráfico 18, muestra el incremento en las exportaciones chilenas hacia Corea del Sur, luego de la firma del TLC con dicho país, pero no concuerda con la línea de tendencia de los datos proporcionados por el Banco Central, debido a que la crisis asiática del '98 y el atentado a las "Torres Gemelas" en el 2001, producen distorsiones en la aproximación y estimación de las exportaciones en los siguientes dos años (2004-2005).

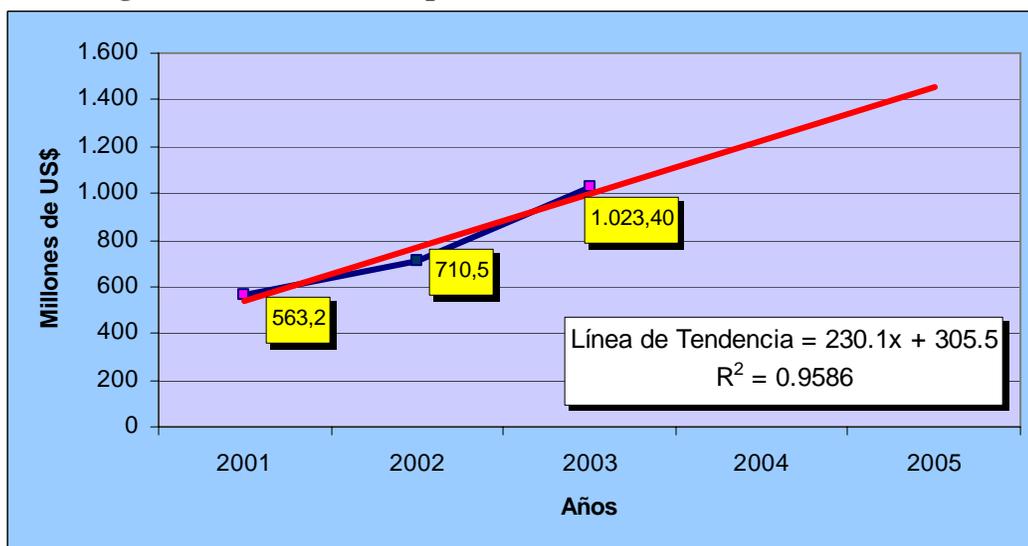
Gráfico 18. Regresión Lineal a las Exportaciones Chilenas hacia Corea del Sur 1997-2003



Fuente: Elaboración propia, en base a cifras del Banco Central de Chile.

Para disminuir esta distorsión, que no nos permite ver la tendencia real, eliminamos los datos desde el 1997 al 2000, dejando sólo los datos del 2001 en adelante. De esta manera, obtenemos una mayor precisión en la aproximación de cuales serán las exportaciones en el futuro.

Gráfico 19. Regresión Lineal a las Exportaciones Chilenas hacia Corea del Sur 2001-2003

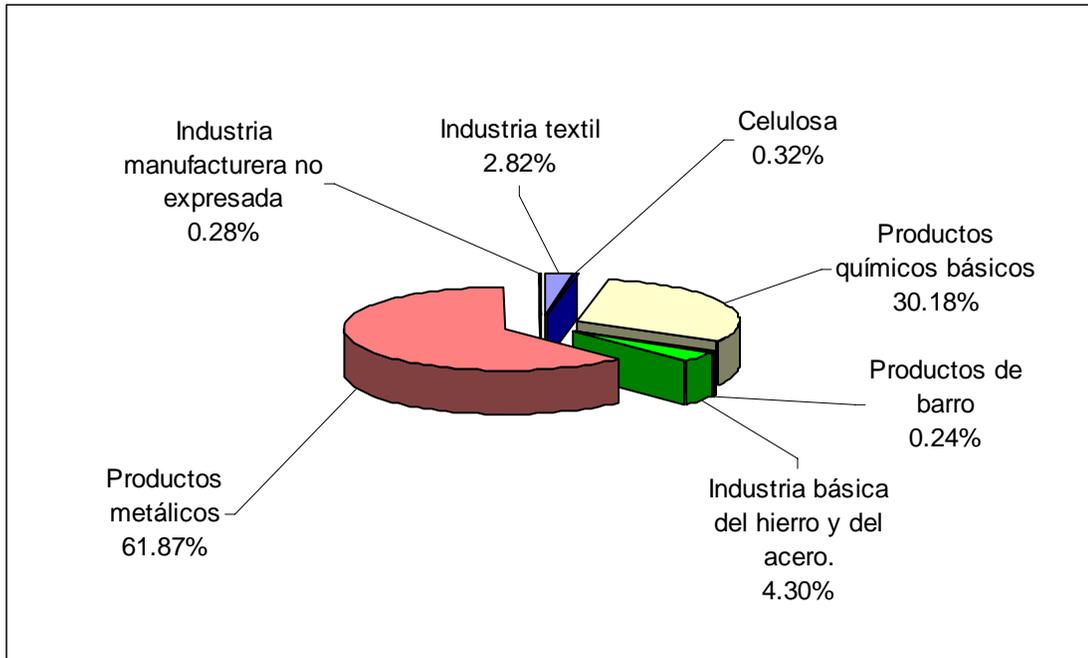


Fuente: Elaboración propia, en base a cifras del Banco Central de Chile.

b) Importaciones provenientes desde Corea del Sur

Chile importa una amplia variedad de productos industriales, mayoritariamente bienes de capital, maquinarias, herramientas y vehículos. Las importaciones de productos textiles y de prendas de vestir han disminuido en el tiempo, reflejando de esta manera la creciente especialización coreana en el comercio de bienes industriales de alta tecnología.

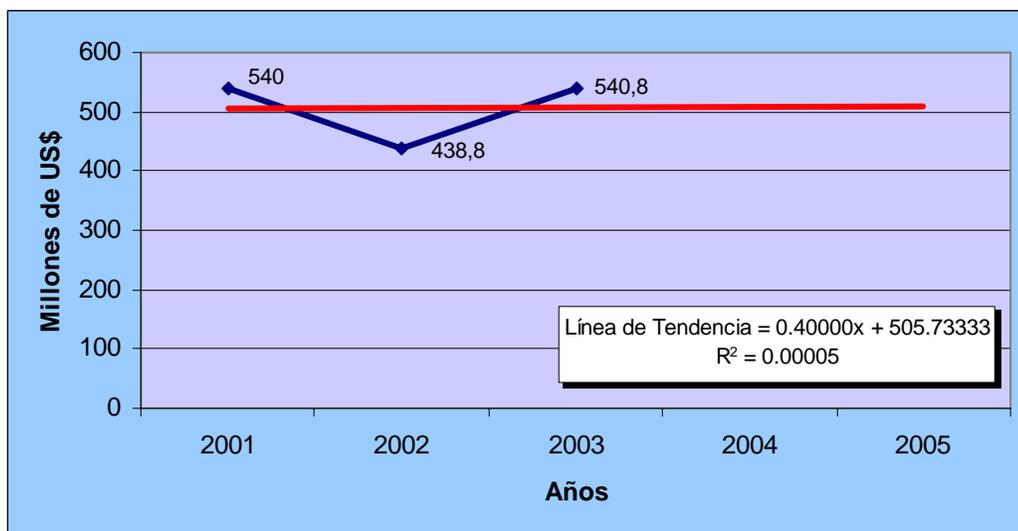
Gráfico 20. Productos Industriales Importados desde Corea del Sur 2003



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Dirección de Estudios, DIRECON (Febrero 2004)

Al aplicar una regresión lineal a los datos de las importaciones, se obtiene una variación constante para los siguientes dos años. Pero esta variación se eleva, después de la entrada en vigencia del tratado de libre comercio con el país asiático, con lo cual podemos afirmar que la real tendencia no es la que se aprecia en el Gráfico 21, debido a que no representa la realidad de las importaciones chilenas.

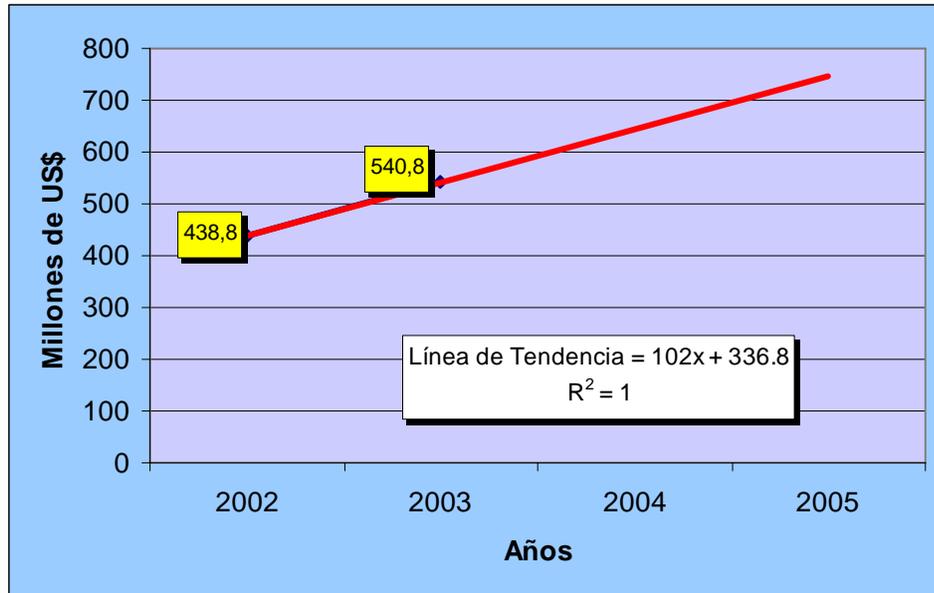
Gráfico 21. Regresión Lineal a las Importaciones Chilenas desde Corea del Sur 2001-2003



Fuente: Elaboración propia, en base a cifras del Banco Central de Chile.

Al aplicar una regresión lineal, a las importaciones durante los años 2002-2003 y realizar posteriormente una extrapolación por dos períodos, podemos apreciar con más claridad la tendencia real de las importaciones chilenas desde el país asiático, durante los próximos años (ver Gráfico 22).

Gráfico 22. Regresión Lineal a las Importaciones Chilenas desde Corea del Sur 2002-2003



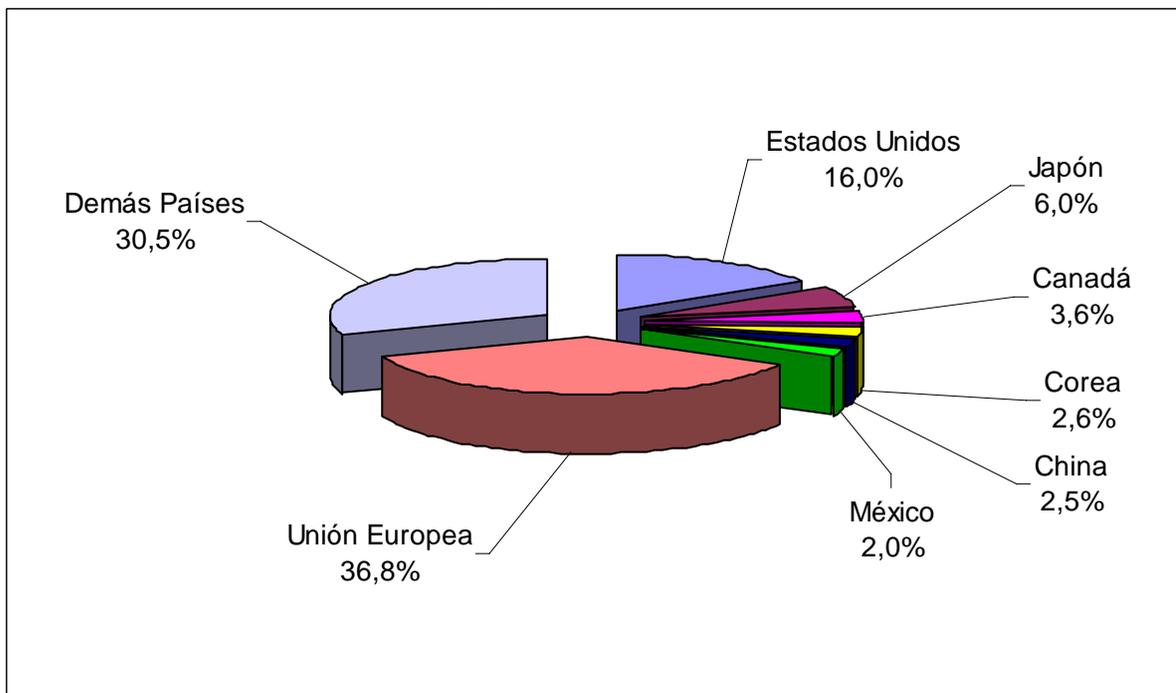
Fuente: Elaboración propia, en base a cifras del Banco Central de Chile.

6. Tratado de Libre Comercio Chile-Unión Europea (UE)

6.1. Economía Mundial

La Unión Europea constituye el área económica más importante del mundo. Representaba en el año '97 el 36,8% de las importaciones mundiales.

Gráfico 23. Principales Importadores de Mercancías en 1997
 (Incluye el comercio intra UE)



Fuente: OMC, Informe Anual 1998.

6.2. Intercambio Comercial de Chile con la Unión Europea

El intercambio comercial entre nuestro país y el bloque europeo, se detalla a continuación, además se incluye la balanza comercial.

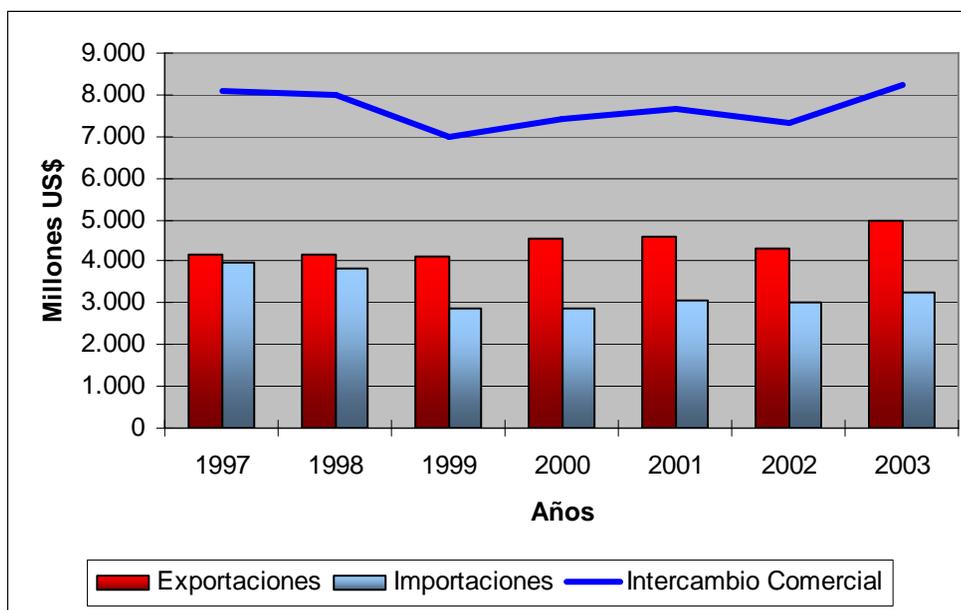
Cuadro 11. Intercambio Comercial de Chile con la Unión Europea

En millones de US\$	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Exportaciones	4.144,3	4.148,3	4.123,0	4.540,9	4.594,1	4.286,1	4.990,7
Importaciones	3.957,8	3.850,3	2.848,5	2.880,0	3.064,4	3.023,4	3.260,5
Balanza Comercial	186,5	297,9	1.274,5	1.660,9	1.529,7	1.262,7	1.730,2
Intercambio Comercial	8.102,1	7.998,6	6.971,5	7.420,9	7.658,5	7.309,5	8.251,2

Fuentes: Banco Central de Chile, en base a informes de Aduana.

Gráficamente la situación es la siguiente:

Gráfico 24. Intercambio Comercial de Chile con la Unión Europea



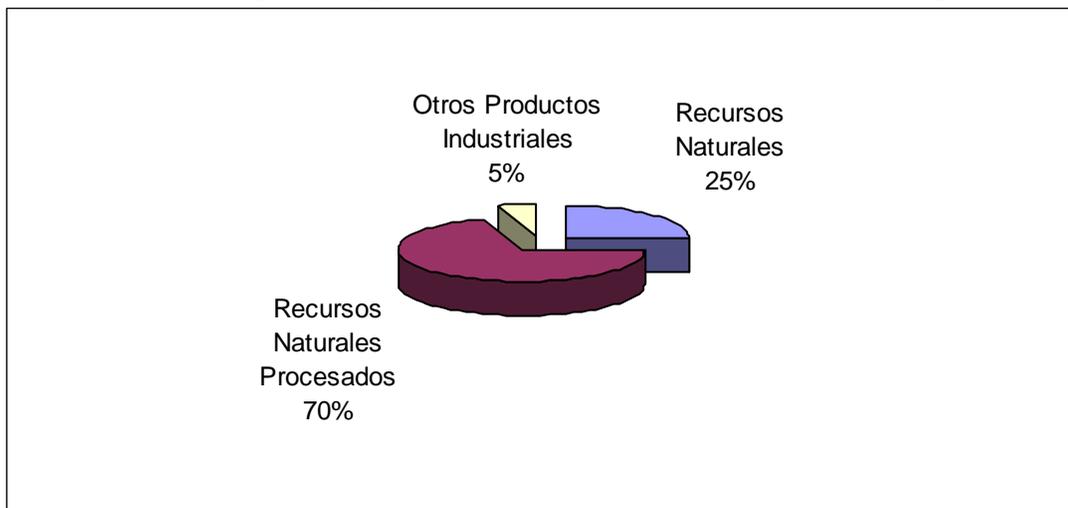
Fuentes: Elaboración propia, en base a datos del Banco Central de Chile

a) Exportaciones de Chile a la Unión Europea

Las exportaciones de Chile a la Unión Europea han crecido entre 1997 y el 2003 desde US\$ 4.144 millones a US\$ 4.990,7 millones. Experimentando una variación cercana al 20,5% en dicho período.

Tal como podemos apreciar en el Gráfico 25, nuestros recursos naturales procesados, representan la principal exportación hacia este bloque.

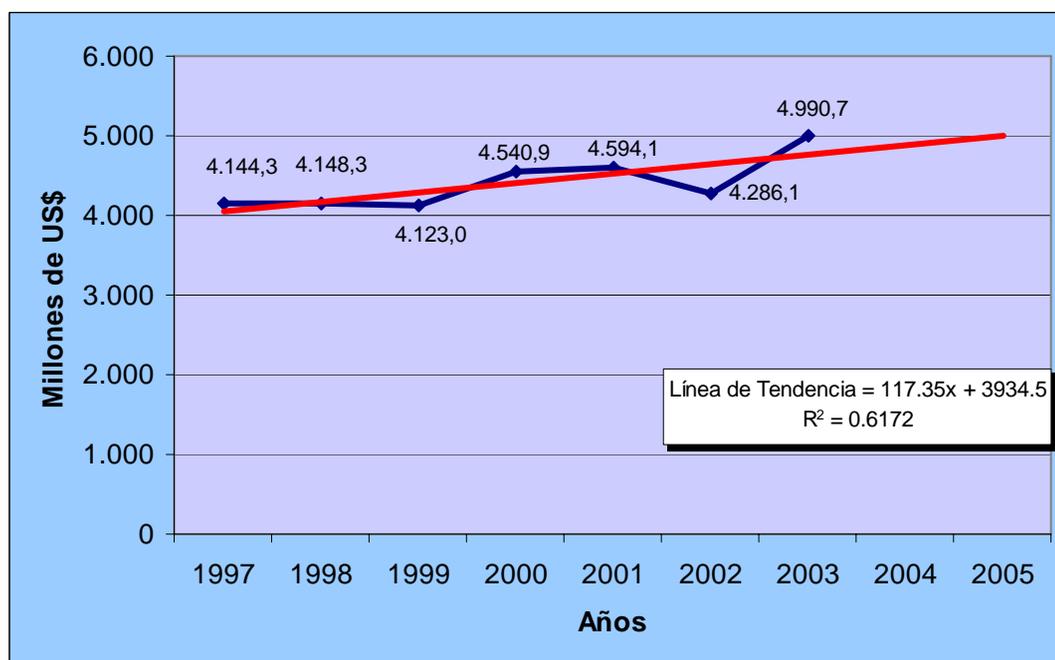
Gráfico 25. Principales Exportaciones Chilenas hacia la Unión Europea (2003)



Fuentes: Banco Central de Chile, en base a informes de Aduana.

Cuando aplicamos una regresión lineal a las exportaciones durante el período 1997-2003, y luego extrapolamos dos períodos hacia adelante, tenemos una aproximación de las exportaciones que se realizarán durante los próximos años (ver Gráfico 26). Pero no representan la realidad de las exportaciones después de la entrada en vigencia del tratado de libre comercio con el bloque europeo.

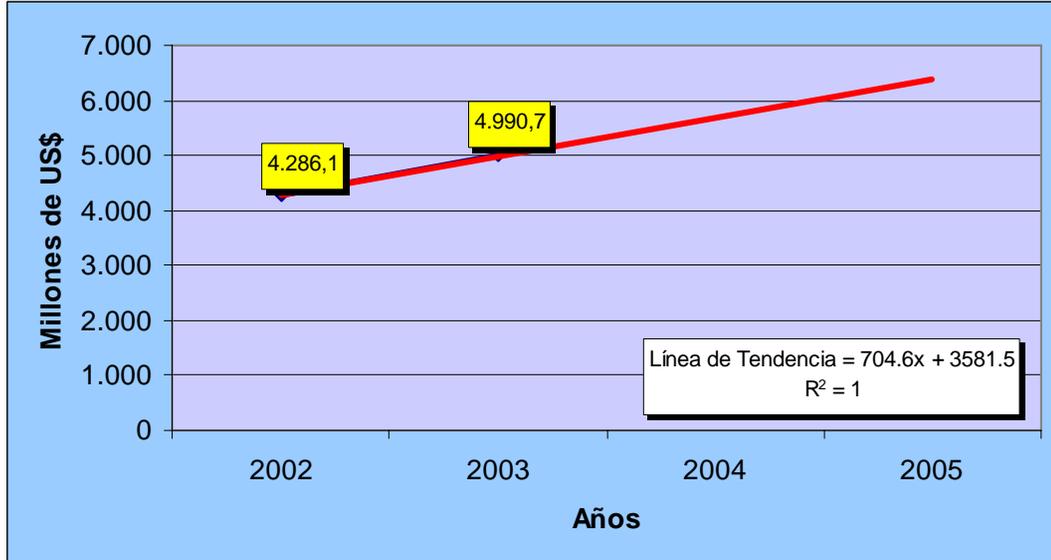
Gráfico 26. Regresión Lineal a las Exportaciones Chilenas hacia la Unión Europea 1997-2003



Fuentes: Elaboración propia, en base a datos del Banco Central de Chile.

Con la nueva regresión lineal, tenemos una visión de lo que serán las exportaciones hacia la Unión Europea durante los próximos años.

Gráfico 27. Regresión Lineal a las Exportaciones Chilenas hacia la Unión Europea 2002-2003

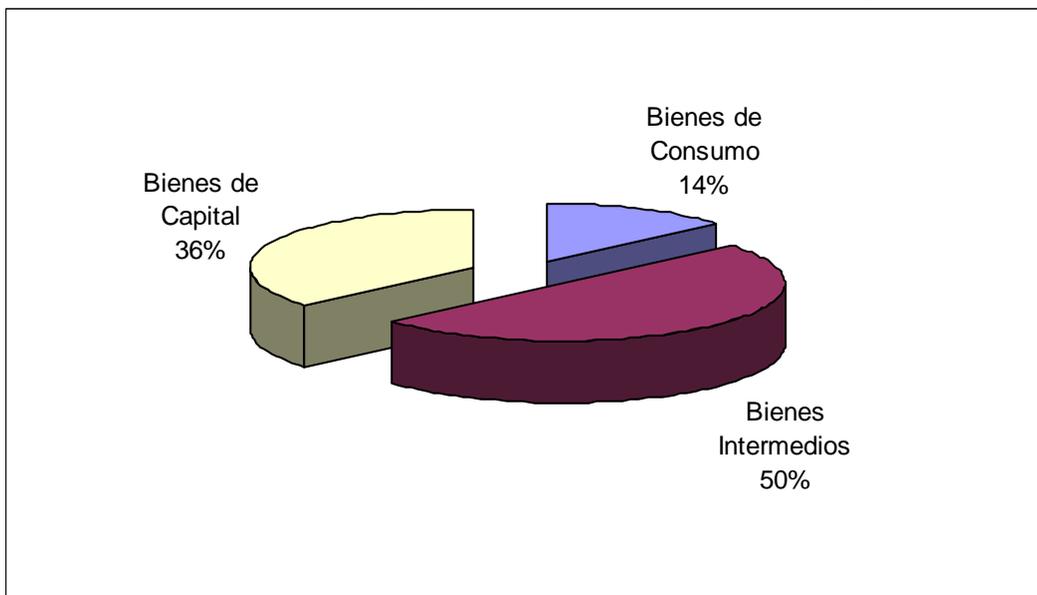


Fuentes: Elaboración propia, en base a datos del Banco Central de Chile.

b) Importaciones provenientes desde la Unión Europea

Las importaciones chilenas, provenientes desde la Unión Europea, las podemos clasificar en los siguientes tipos de bienes:

Gráfico 28. Productos Importaciones desde la Unión Europea 2003

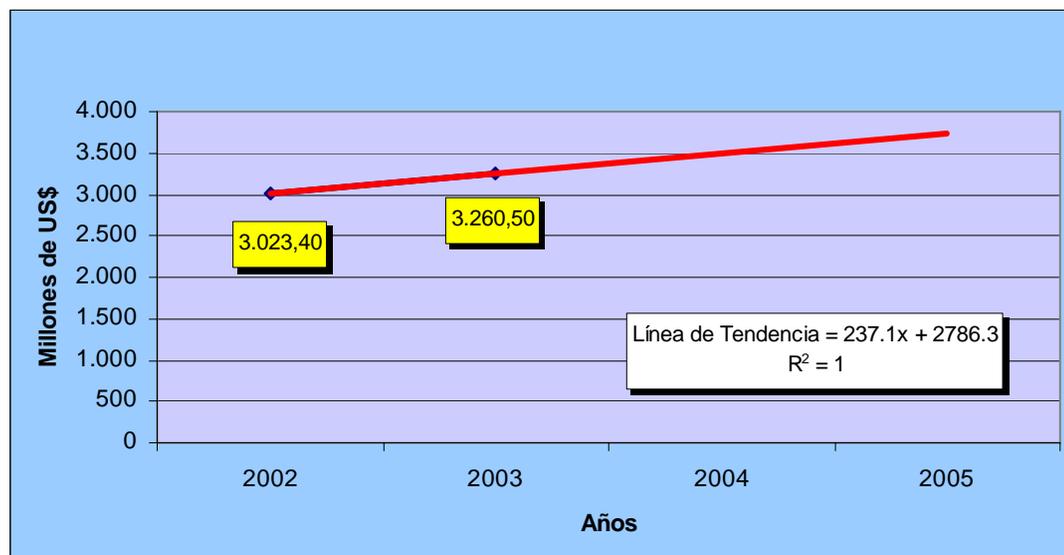


Fuentes: Banco Central de Chile, en base a informes de Aduana.

Después de la entrada en vigencia del tratado de libre comercio con la Unión Europea, podemos apreciar un crecimiento en la importación de bienes, especialmente bienes intermedios.

Tal como queda demostrado al aplicar una regresión lineal y posteriormente hacer una extrapolación hacia delante por dos períodos (ver Gráfico 29).

Gráfico 29. Regresión Lineal a las Importaciones Chilenas desde la Unión Europea 2002-2003



Fuentes: Elaboración propia, en base a datos del Banco Central de Chile.

7. Tratado de Libre Comercio Chile-Estados Unidos

7.1. Intercambio Comercial de Chile con EE.UU.

En 2003, la Balanza Comercial registró US\$ 1.096,2 millones y el Intercambio Comercial sumó los US\$ 6.282,2 millones.

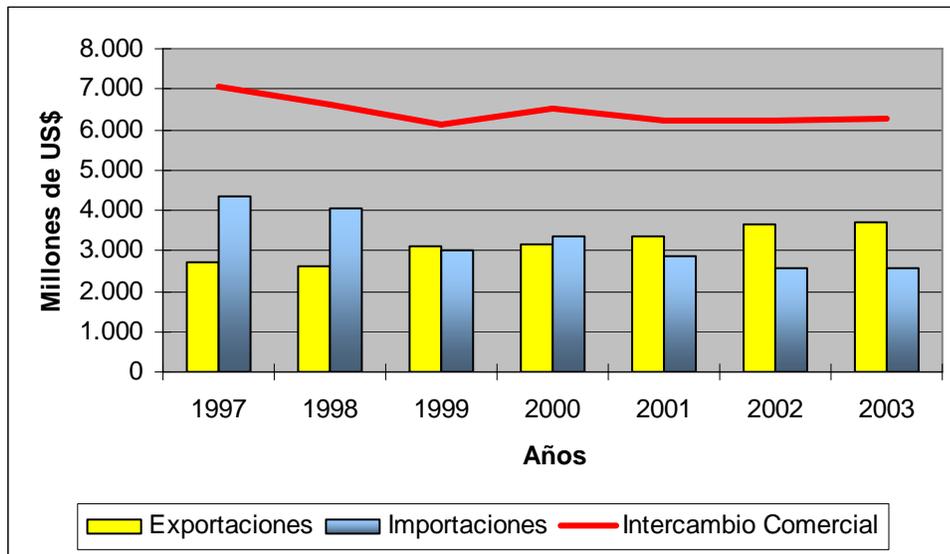
Cuadro 12. Intercambio Comercial de Chile con Estados Unidos

En millones de US\$	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Exportaciones	2.710,0	2.610,0	3.087,5	3.183,7	3.351,7	3.664,7	3.705,7
Importaciones	4.331,6	4.025,8	3.022,5	3.338,4	2.888,6	2.568,6	2.576,5
Balanza Comercial	-1.621,6	-1.415,8	65,0	-154,7	463,1	1.096,2	1.129,2
Intercambio Comercial	7.041,6	6.635,8	6.110,0	6.522,1	6.240,3	6.233,3	6.282,2

Fuente: Banco Central de Chile, sobre la base de informes del Servicio Nacional de Aduanas.

Gráficamente tenemos:

Gráfico 30. Intercambio Comercial de Chile con Estados Unidos

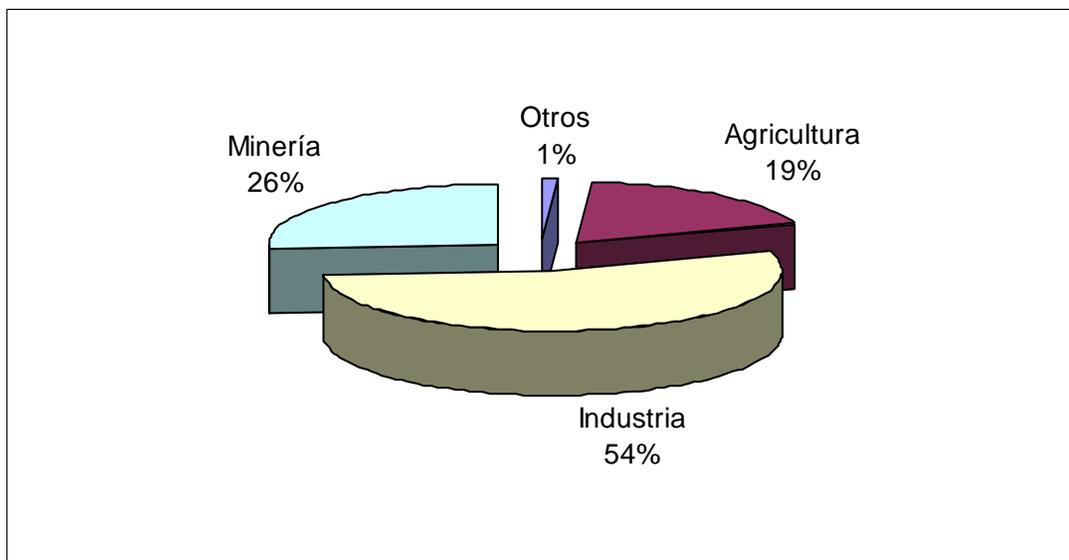


Fuentes: Elaboración propia, en base a datos del Banco Central de Chile

a) Exportaciones de Chile a Estados Unidos

Durante el 2003, las exportaciones destinadas a Estados Unidos alcanzaron un total de US\$ 3.705,7 millones, registrando una variación del 36,7% con respecto al año 1997.

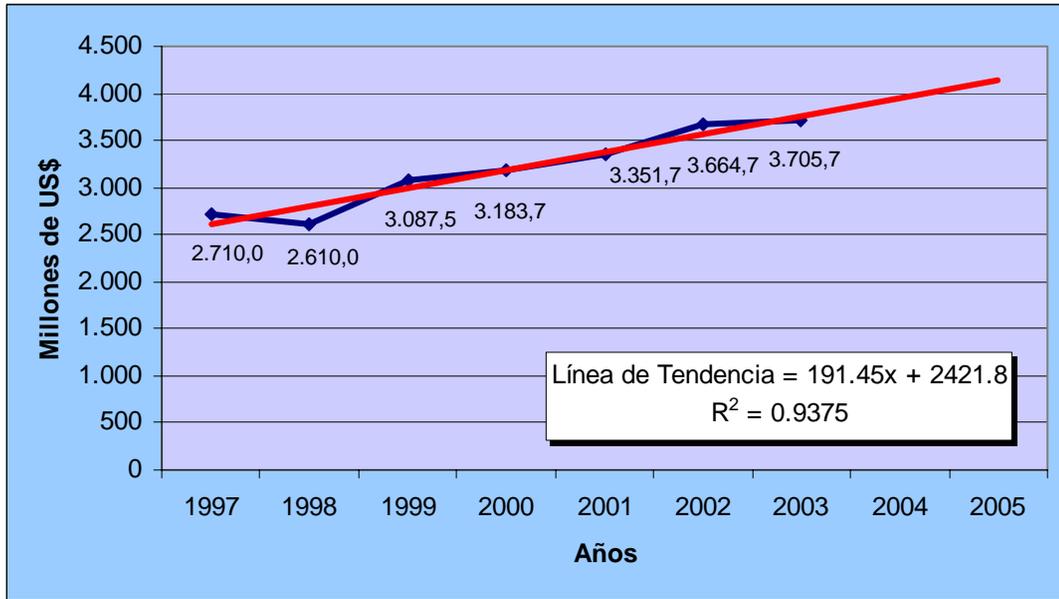
Gráfico 31. Exportaciones Chilenas por Sector Productivo hacia EE.UU.



Fuente: ProChile

La línea de tendencia, muestra –en los próximos años- que existirá un alza en las exportaciones chilenas con destino el país del norte, éstas se irán incrementando a medida que se logren consolidar las empresas dedicadas a la exportación.

Gráfico 32. Regresión Lineal a las Exportaciones Chilenas a EE.UU. 1997-2003

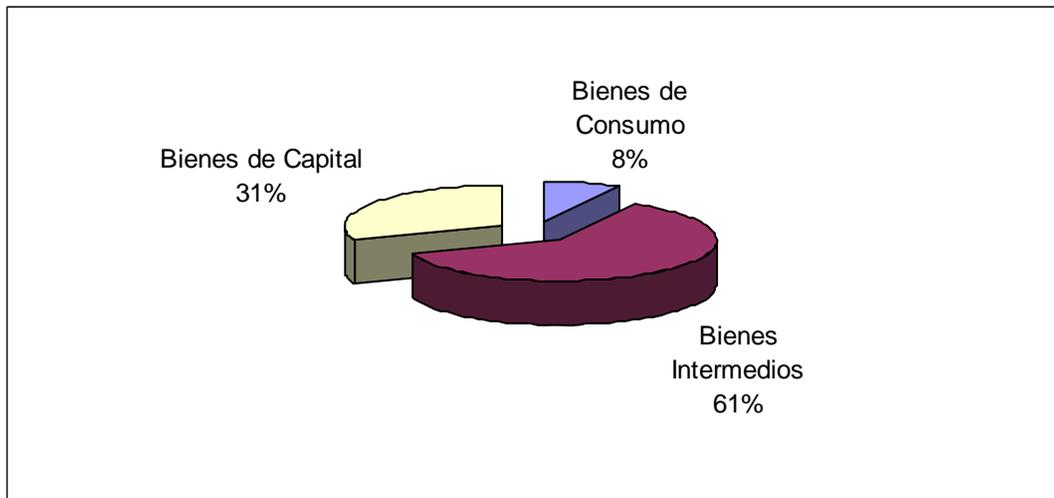


Fuente: Elaboración propia, en base a datos del Banco Central de Chile

b) Importaciones desde Estados Unidos

En cuanto a las importaciones, éstas registraron una leve alza con respecto al año 2002, alcanzando en el 2003 los US\$ 2.576,5 millones. A continuación, se detallan los principales bienes importados por nuestro país.

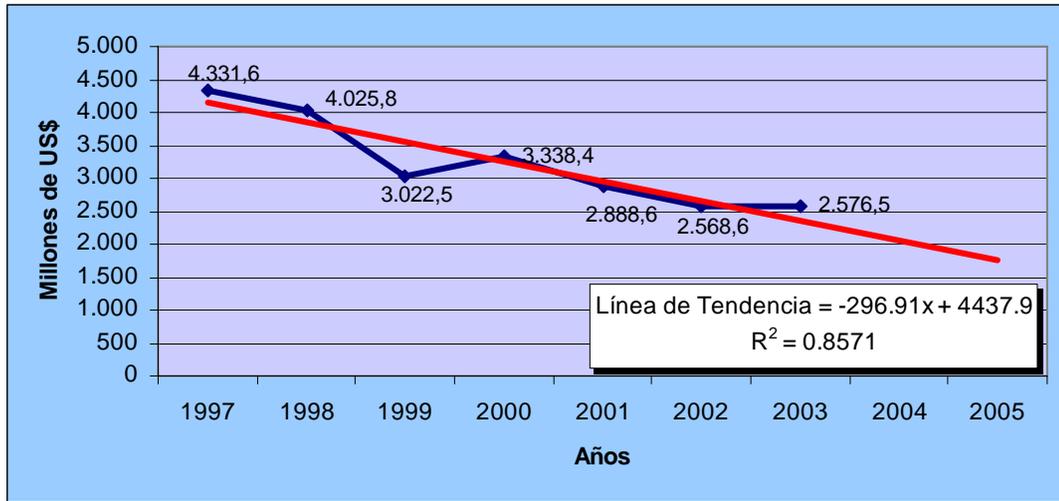
Gráfico 33. Tipo de Bienes Importados desde EE.UU. durante el 2003



Fuente: Banco Central de Chile, en base a Informes de Aduana

En el gráfico siguiente, pese a existir un alto grado de relación entre ambas variables, la tendencia muestra una caída en las importaciones chilenas desde EE.UU., hecho, que no refleja la actual situación que esta viviendo nuestro país.

Gráfico 34. Regresión Lineal a las Importaciones Chilenas desde EE.UU. 1997-2003

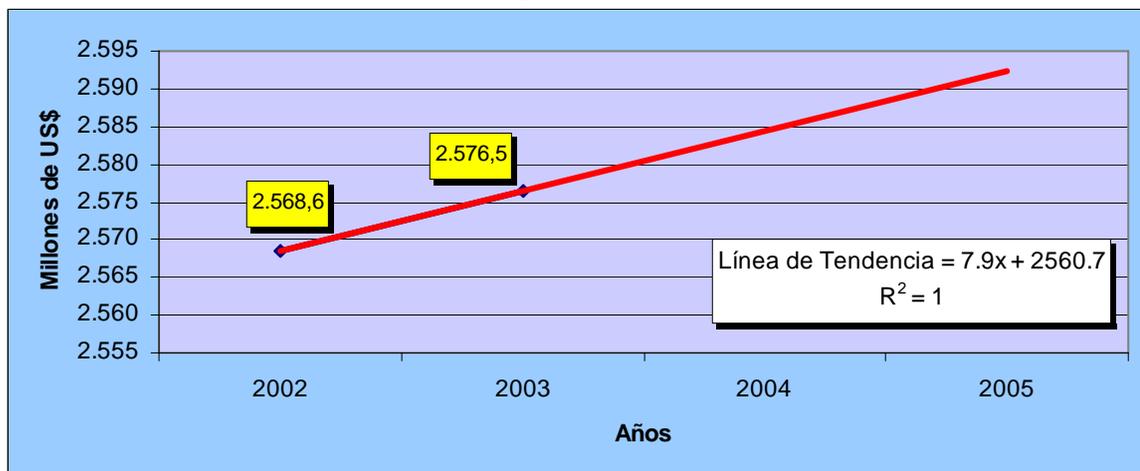


Fuente: Elaboración propia, en base a datos del Banco Central de Chile

Por lo tanto, para elaborar la nueva tendencia, es necesario analizar los datos –proporcionados por el Banco Central- después del 2002, ya que las expectativas que existían sobre la eventual firma de un tratado de libre comercio con el país del norte, eran cada vez más reales y cercanas, lo que provocó una reactivación de las importaciones desde ese país.

De esta manera, la tendencia de las importaciones chilenas desde EE.UU., obedece a una regresión lineal, aplicada a partir de las importaciones registrados en los últimos dos años. Esta tendencia tiene un coeficiente de correlación (R^2) igual uno, lo que significa, que podemos decir –con toda propiedad- que las importación de productos *made in USA*, tendrá un alza durante los próximos años. La extrapolación por dos períodos, nos permite hacer estimaciones, sobre cual será la cantidad de millones de dólares en importaciones.

Gráfico 35. Regresión Lineal a las Importaciones Chilenas desde EE.UU. 2002-2003

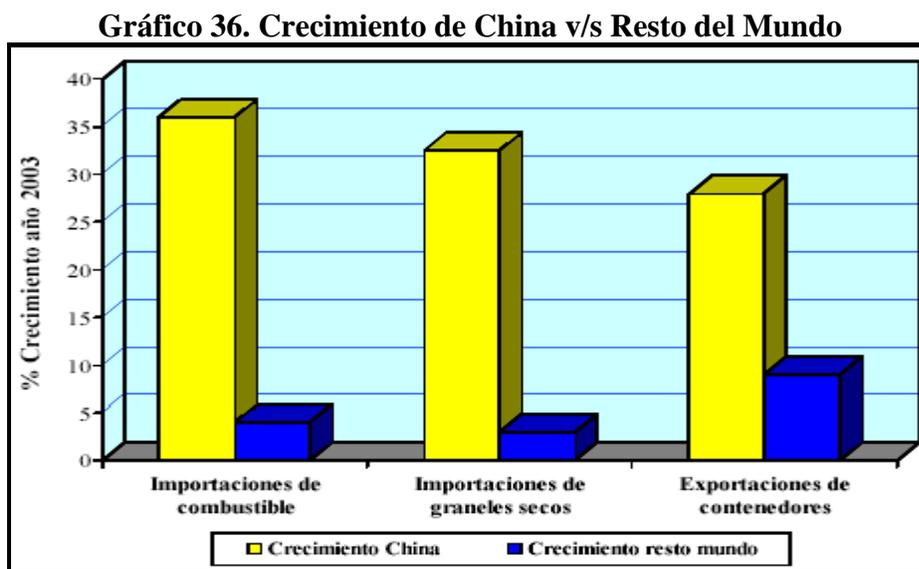


Fuente: Elaboración propia, en base a datos del Banco Central de Chile

Lo anterior, será ayudado por las rebajas arancelarias contempladas en el tratado, las cuales se harán válidas cada cuatro años en un plazo máximo de 12 años a contar de su entrada en vigencia.

En resumen, tanto las exportaciones como las importaciones, han experimentado un fuerte crecimiento en los últimos años, esto debido a la trascendencia que tienen los tres tratados de libre comercio firmados por nuestro país, los que a través de la reducción de los aranceles, proporcionan un clima que insta a intercambiar diferentes tipos de bienes.

También este crecimiento, ha sido gracias a la reactivación de la economía china, una de las más grandes del mundo.



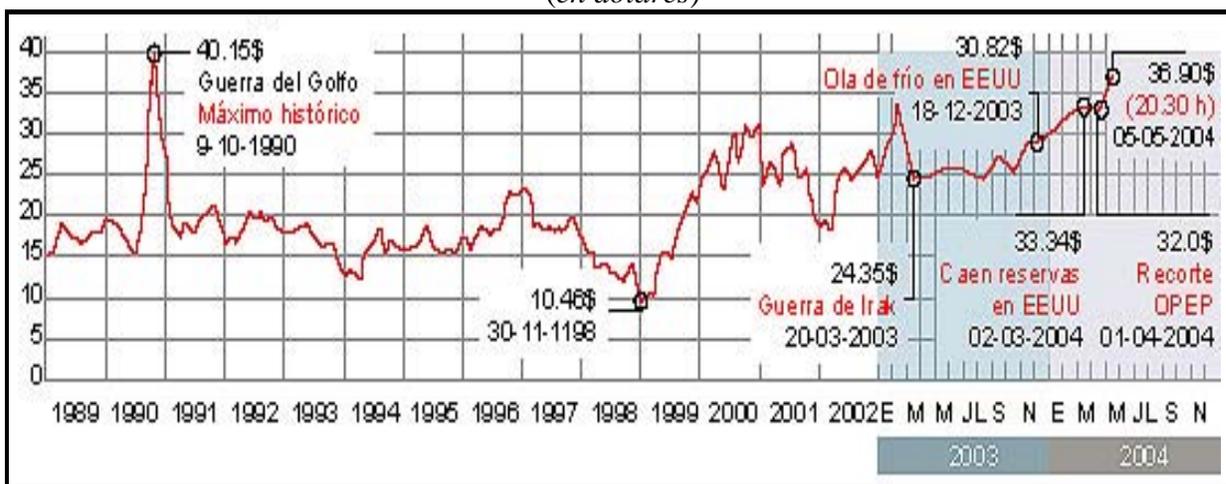
Fuente: Asociación Nacional de Armadores A.G. Septiembre 2004

En el último tiempo, China ha provocando un alza importante en el precio de los fletes marítimos, siendo –en nuestro país- las pequeñas y medianas empresas exportadoras (PYMEX) las más afectadas. Debido a que éstas, en su mayoría, poseen pequeños volúmenes de carga que necesitan ser embarcadas para llegar a su destino final, lo que es para las empresas navieras poco rentable y prefieren los grandes volúmenes de carga y así –de esta manera- se aseguran los grandes embarques de un único dueño (o pocos). La razón es simple, si las navieras eligieran embarques menores, éstos implicarían más dueños, más trámites, mayor tiempo en la consolidación de la carga, etc., lo que trae consigo pérdidas en costos de oportunidad para los dueños de las empresas navieras. Además, los grandes volúmenes de carga aprovechan las ventajas de las economías de escala, con lo cual se logran considerables rebajas en los fletes marítimos, ventajas a las cuales no tienen acceso los pequeños volúmenes de carga.

A lo anterior, se suma las constantes alzas en el precio del petróleo, el cual en los últimos meses, producto de la crisis iraquí (post guerra), la caída en las reservas de petróleo de EE.UU. y el recorte anunciado por la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo, OPEC), ha alcanzado precios históricos.

La tendencia, en el precio del crudo, se puede apreciar en el siguiente gráfico.

Gráfico 37. Evolución del Precio del Barril de Crudo Brent¹²
(en dólares)



Fuente: elmundo.es

La solución –de las PYMEX- estaría en la formación de asociaciones de pequeñas y medianas empresas exportadoras, con el objeto de aumentar sus volúmenes y así poder obtener fletes más baratos. Actualmente estas asociaciones se conocen con el nombre de “Cluster”, a través de las cuales se obtienen mayores beneficios y a su vez incrementan la capacidad de competencia, al no actuar como independientes. Tal como ha ocurrido con industrias nacionales como las salmoneras: con el “Cluster del salmón”, que en estos días es uno de los líderes mundiales del rubro; y las mineras con el “Cluster del cobre”, que aparte de ser una de las reservas mundiales más grandes, es –hoy en día- la principal exportación nacional.

¹² **Brent:** Es el petróleo de referencia en el mercado europeo, pero también lo es para el 65% de los distintos tipos de crudo mundial.

Capítulo V

Los Nuevos Desafíos que Deberá Enfrentar el Sector Portuario Chileno

El comercio internacional, elemento crucial para el desarrollo económico de los países, emplea en más de las tres cuartas partes de sus operaciones, la vía marítima. Siendo el transporte marítimo, uno de los principales pilares de la globalización económica, ya que facilita la compra y venta de mercancías, materias primas y componentes en casi todos los lugares del mundo. En este contexto, el transporte marítimo ha desarrollado un importante papel en el intercambio de mercancías.

Lo anterior, establece que los puertos sean puntos neurálgicos de todas estas transacciones, determinantes muchas veces de los niveles de competitividad de nuestros operadores que buscan participar cada vez más del comercio mundial globalizado. En tal sentido, las economías de los países han venido exigiendo puertos innovadores y eficientes. La industria marítima actual también demanda nuevos puertos, tecnológicamente dotados para atender a las más modernas naves, en condiciones eficientes y eficaces.

Los puertos deberán cumplir con las exigencias de competitividad del mercado globalizado, es así como nacen 3 grandes desafíos, éstos son:

- ***Puertos chilenos “eficientes y eficaces”***
- ***Puertos chilenos “seguros”***
- ***Puertos chilenos “preocupados por el medio ambiente y la comunidad”***

1. Puertos Chilenos “Eficientes y Eficaces”

1.1. Puerto Eficiente

La eficiencia portuaria es un concepto que ha cambiado de significado con el correr de los años. Hasta hace poco –la eficiencia portuaria- aludía a la capacidad de operar la maquinaria y las instalaciones portuarias con el rendimiento previsto en su diseño. Por ejemplo, una grúa diseñada para movilizar 45 contenedores/hora debía ser operada y mantenida para alcanzar estas especificaciones.

Sin embargo –en la actualidad- el significado de “eficiencia” es mucho más amplio y comprende:

- Aumentos de productividad y reducciones de costos de los insumos necesarios para operar y mantener la maquinaria y las instalaciones.
- Cursos de capacitación para los operadores y el personal de reparación y mantenimiento.
- Inversiones en el campo de las comunicaciones electrónicas para facilitar los servicios aduaneros y bancarios conexos.

1.2. Puerto Eficaz

Ser un puerto eficiente no sirve de nada, sino se es eficaz, para lograrlo se necesita de la disponibilidad y compromiso de cada uno de los actores involucrados en cada una de las actividades que se realizan en el puerto y su entorno. Las medidas principales para ser un puerto “eficiente y eficaz” son:

a) Integración de las Actividades y Servicios Portuarios

Los puertos dejarán de realizar sus actividades en forma fragmentada y secuencial, la cual no les permitía tener una visión de conjunto, ofreciendo –ahora- sus servicios en forma integrada con el objeto de reducir los costos y mejorar su productividad. Lo que se busca en definitiva, es provocar un efecto sinérgico y una de las medidas para lograr tal efecto es la “optimización de los servicios” ofrecidos por el puerto.

b) Adquisición de Nuevas Tecnologías

En una economía globalizada, los puertos que con mayor rapidez comiencen a emplear sistemas cada vez más modernos de carga y descarga de buques, de manipulación y almacenamiento de la carga, siempre serán los que tengan los costos portuarios más bajos, menores tiempos de atraque y menor dependencia de la mano de obra.

c) Certificación ISO, referidas a Normas de Gestión de la Calidad

Los puertos mejoran la calidad de los servicios prestados, a través de las certificaciones ISO, referidas a “Normas de Gestión de la Calidad”. Estas medidas le permiten cumplir con el sistema de gestión orientado a dirigir y controlar los procesos de calidad internos del puerto. Con esto se busca optimizar su gestión, aplicando modelos que permitan ordenar y controlar sus procesos.

Política de Gestión de la Calidad

La calidad, es la satisfacción de las expectativas de los clientes de un puerto, este principio promueve la competitividad mediante:

- La adecuada consideración de los requerimientos de sus clientes en el desarrollo y una mejora en los servicios y procesos portuarios, materializada a través de un *Sistema de Gestión de Calidad*.
- La orientación de su gestión hacia la consolidación de un sistema portuario seguro, ágil y confiable, la promoción de dichos factores para generar una participación activa de los integrantes del sistema portuario.
- El compromiso de su personal con la calidad, a través de una gestión participativa y capacitación permanente.

1.3. La Eficiencia de los Puertos Chilenos

La eficiencia portuaria se relaciona con todas las actividades que dependen de la infraestructura del puerto, como el remolque o el manejo de cargas, pero también con las relacionadas con los procedimientos aduaneros. La *“(in)eficiencia de muchas operaciones portuarias, incluso el momento en que se realizan, depende en gran medida del servicio de aduanas (que a menudo determina totalmente la operación)”* (Raven, 2000). Pero las restricciones legales y las imperfecciones de procedimiento también pueden afectar los servicios relacionados más estrechamente con el puerto.

La eficiencia portuaria varía mucho de un país a otro y, especialmente, de una región a otra. Algunos países asiáticos tienen los puertos más eficientes del mundo, mientras que algunos de los más ineficientes están ubicados en África (Etiopía, Nigeria y Malawi) y América del Sur (Colombia, Venezuela y Ecuador).

En el cuadro 13, se presentan estimaciones de eficiencia portuaria por región geográfica, además –en éste- se incluyen por separado los niveles de eficiencia portuaria de los puertos chilenos y los días ocupados en trámites de aduanas.

Cuadro 13. Eficiencia Portuaria por Región

Región	Eficiencia Portuaria	Trámites de Aduanas	Costos de Manejo de un Contenedor
	(1=mínima;7=máxima)	(en días)	(US\$/TEU)
América del Norte	6,35	3,5	261,7
Europa	5,29	4,0	166,7
Oriente Medio	4,93	-	-
Asia Oriental y cuenca del Pacífico	4,66	5,57	150,5
África Oriental y Meridional	4,63	12,0	-
Norte de África	3,72	5,50	-
Antigua Unión Soviética	3,37	5,42	-
Europa del Este	3,28	2,38	-
América Latina	2,90	7,08	251,4
Sur de Asia	2,79	-	-
África Occidental	-	11,7	-
Chile	3,76	3,00	202

Fuente: Port Efficiency, Maritime Transport Costs and Bilateral Trade by Ximena Clark, David Dollar, and Alejandro Micco, February 2004.

Chile, según estas estimaciones, está por sobre el nivel de eficiencia que presentan los puertos de América Latina, pero a la vez se encuentran por debajo de los niveles de eficiencia que muestran los países de América del Norte, asiáticos y europeos. No así las aduanas, las cuales están a la par con aquellas de los puertos más eficientes del mundo.

1.4. Desafíos del Servicio Nacional de Aduanas en la Facilitación de Comercio Internacional y Fluidez del Tráfico Portuario

El Servicio Nacional de Aduanas (SNA), tiene como misión resguardar los intereses de la nación y apoyar el comercio exterior del país, mediante el uso eficiente e integrado de la fiscalización de las operaciones de comercio internacional, basándose en la buena fe, en un clima de confianza y actuando conforme a los principios de probidad y transparencia.

De esta manera, los desafíos –del SNA- frente a la globalización y al comercio internacional son:

- Las aduanas necesitan ser eficientes y modernas, producto del incremento en el comercio internacional, ocasionado por la apertura de los mercados.
- La inserción internacional del país y un rol activo en el proceso de globalización, debe fundarse en una adecuada “lectura” de nuestras posibilidades, intereses y entorno; la aduana tiene presencia permanente en ese entorno.

- La aduana se inserta en medio de una relación entre privados y fortalece la competencia leal entre la producción interna y externa. En ese contexto, es factor de promoción del comercio internacional.

a) Medidas de Facilitación del Comercio, adaptación a la OMC y la Facilitación de las Exportaciones e Importaciones

Atendiendo a los desafíos planteados anteriormente, el Servicio Nacional de Aduanas, definió las siguientes líneas centrales de acción:

- Facilitación del comercio exterior (acorde a la globalización).
- Fiscalización aduanera, exacta y oportuna.
- Modernización del servicio.
- Coordinación entre el sector público-privado.
- Responsabilidad legal de generar las estadísticas de comercio exterior.
- Atención al usuario y facilitar el acceso a la información.
- Buena fe, probidad, transparencia en los procedimientos como principios rectores.

En resumen, una aduana moderna y capaz de fiscalizar, sin que esta última afecte la facilitación del comercio exterior de nuestro país.

b) Administración Aduanera

Con el fin de facilitar el desarrollo del comercio bilateral, las normas previstas en los TLCs consagran como compromiso esencial de las partes *la transparencia y publicidad de la normativa aduanera*, profundizando lo que ya estaba realizando el Servicio Nacional de Aduanas de Chile y sin implicar cambios legislativos.

Asimismo, se establece la obligación de mantener procedimientos simplificados para la liberación de las mercancías, y específicamente de los envíos de entrega rápida, la utilización de análisis de riesgo en los procedimientos de fiscalización y la debida automatización de todos los procedimientos aduaneros en general. Por último, se determina un procedimiento novedoso para la utilización de resoluciones anticipadas a la importación de mercancías que se pueden solicitar a las aduanas, no sólo en materia de origen, sino también sobre clasificación arancelaria y valoración aduanera.

Respecto de aquellas medidas sobre publicidad y envíos de entrega rápida que requerirán de implementación, Chile cuenta con un plazo de tres años (según TLC con EE.UU.) para adoptar las medidas pertinentes. El mismo plazo se acordó para la aplicación plena de las resoluciones anticipadas sobre valoración aduanera.

Se contemplan, asimismo, compromisos de intercambio de información comercial, implementación de leyes y regulaciones aduaneras y de cooperación técnica, que no están previstos en los convenios aduaneros tradicionalmente negociados. Estos compromisos de cooperación quedaron resguardados por las limitaciones de las legislaciones internas en materia de confidencialidad y del contenido de la información a intercambiar.

c) Modernización de las Aduanas

La modernización de las aduanas, debe tomar en cuenta los siguientes aspectos: aplicación de nuevas tecnologías para el manejo de información y de las comunicaciones; lucha contra el fraude; integración de la administración aduanera con la administración tributaria; desarrollo de facilidades aduaneras y simplificación de procesos; y tratamiento de las áreas extensas (zonas francas, depósitos francos, depósitos aduaneros).

Todo este conjunto de medidas, permiten agilizar y facilitar el comercio internacional de mercancías. Para lo cual, las aduanas chilenas ya tienen un largo camino recorrido.

i. Uso de Internet

La creación de un sitio en Internet, es una medida que permitió agilizar el tradicional sistema de aduanas, tras la creación de este sitio, las aduanas chilenas cumplen con los requerimientos necesarios de información al instante de todos los procedimientos aduaneros, trámites que hasta hace unos años, producían demoras. El nombre de la página es www.aduana.cl, y en ella se pueden encontrar:

- Tramitaciones electrónicas.
- Conceptos aduaneros generales.
- Solicitud de información.
- Subastas y licitaciones.
- Normativa aduanera: ordenanza, compendio normas aduaneras.
- Estadísticas de comercio exterior.

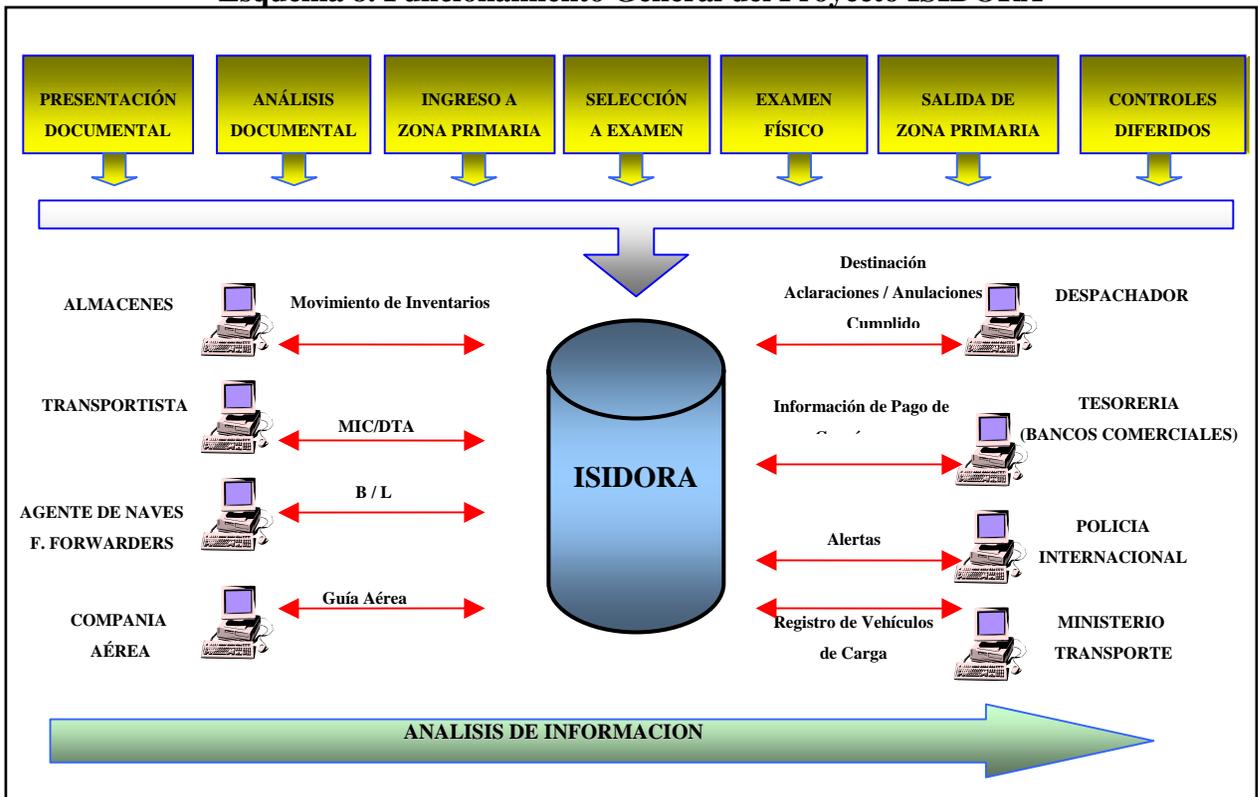
- Indicadores económicos.
- Nómina de agentes de aduanas.
- Pasos fronterizos y horarios de funcionamiento.
- Consulta de cupos de importación.
- Consulta de códigos.
- Versión en inglés

ii. Proyecto ISIDORA

El proyecto ISIDORA, es una Integración de Sistemas por Internet para el Desarrollo de las Operaciones y Regulaciones Aduaneras. Su creación tiene por objetivo, los siguientes:

- Tramitación electrónica de destinaciones aduaneras (DIN, DUS, tránsito, almacenaje), documentos del transporte (Manifiestos marítimos, aéreos, terrestre y Courier), pagos, etc.
- Administración documental y operativa del proceso aduanero.

Esquema 8. Funcionamiento General del Proyecto ISIDORA



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

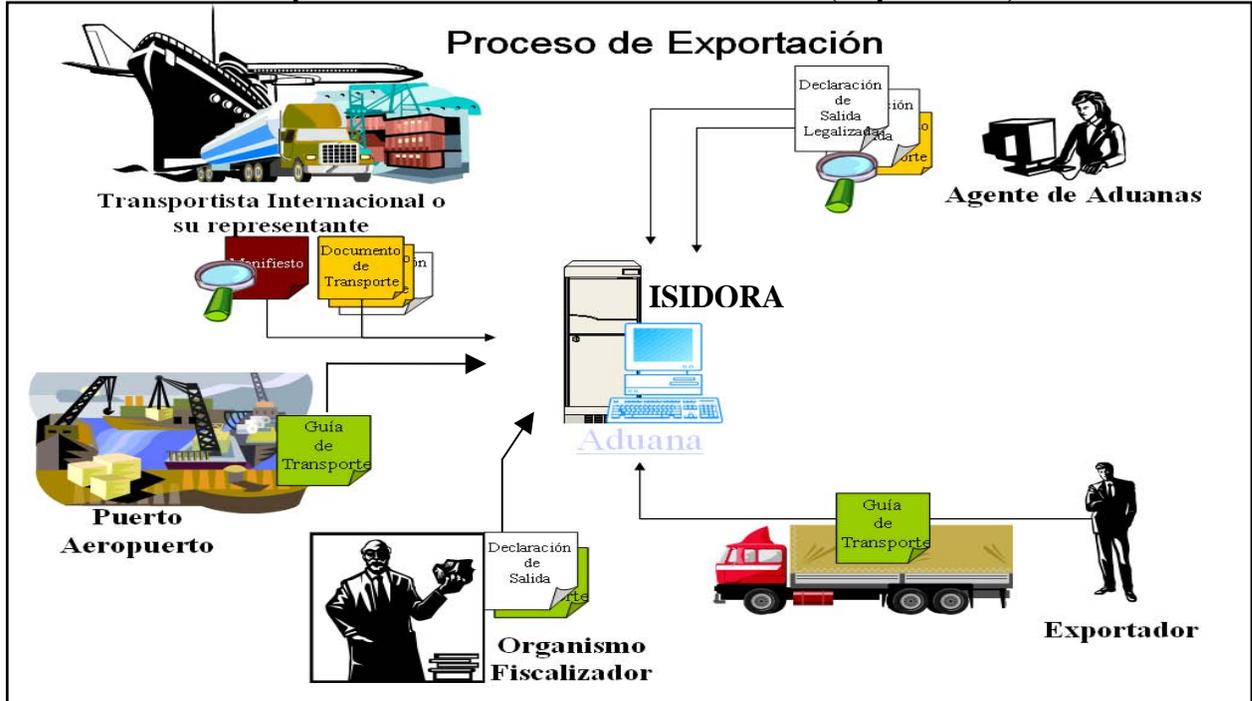
Algunos de los beneficios del proyecto ISIDORA son:

- Facilitar el cumplimiento de las obligaciones aduaneras
- Mayor fluidez y agilidad
- Reducción de costos
- Fiscalización Selectiva
- Conocimiento permanente del estado de la tramitación
- Interconexión con otros servicios

A continuación se muestran los esquemas de funcionamiento de ISIDORA, para diferentes procesos:

- *Exportación*

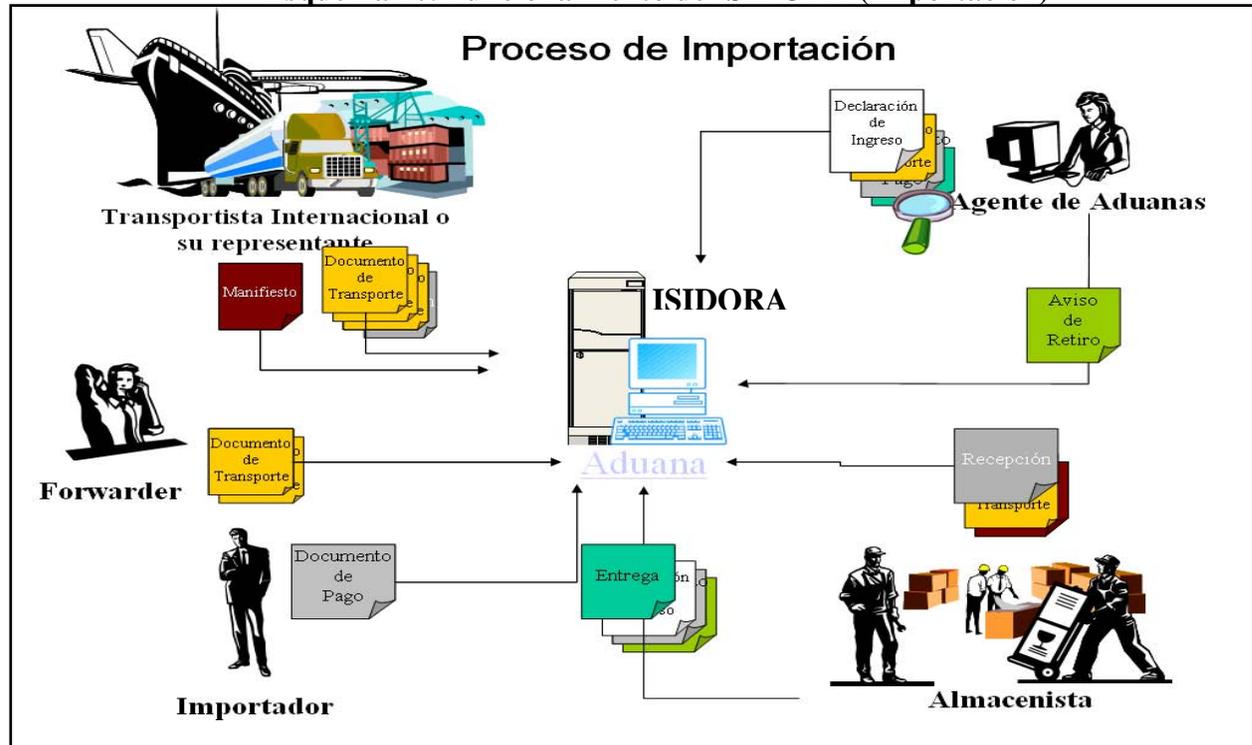
Esquema 9. Funcionamiento de ISIDORA (Exportación)



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

- *Importación*

Esquema 10. Funcionamiento de ISIDORA (Importación)



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

d) Fiscalización Aduanera, Exacta y Oportuna

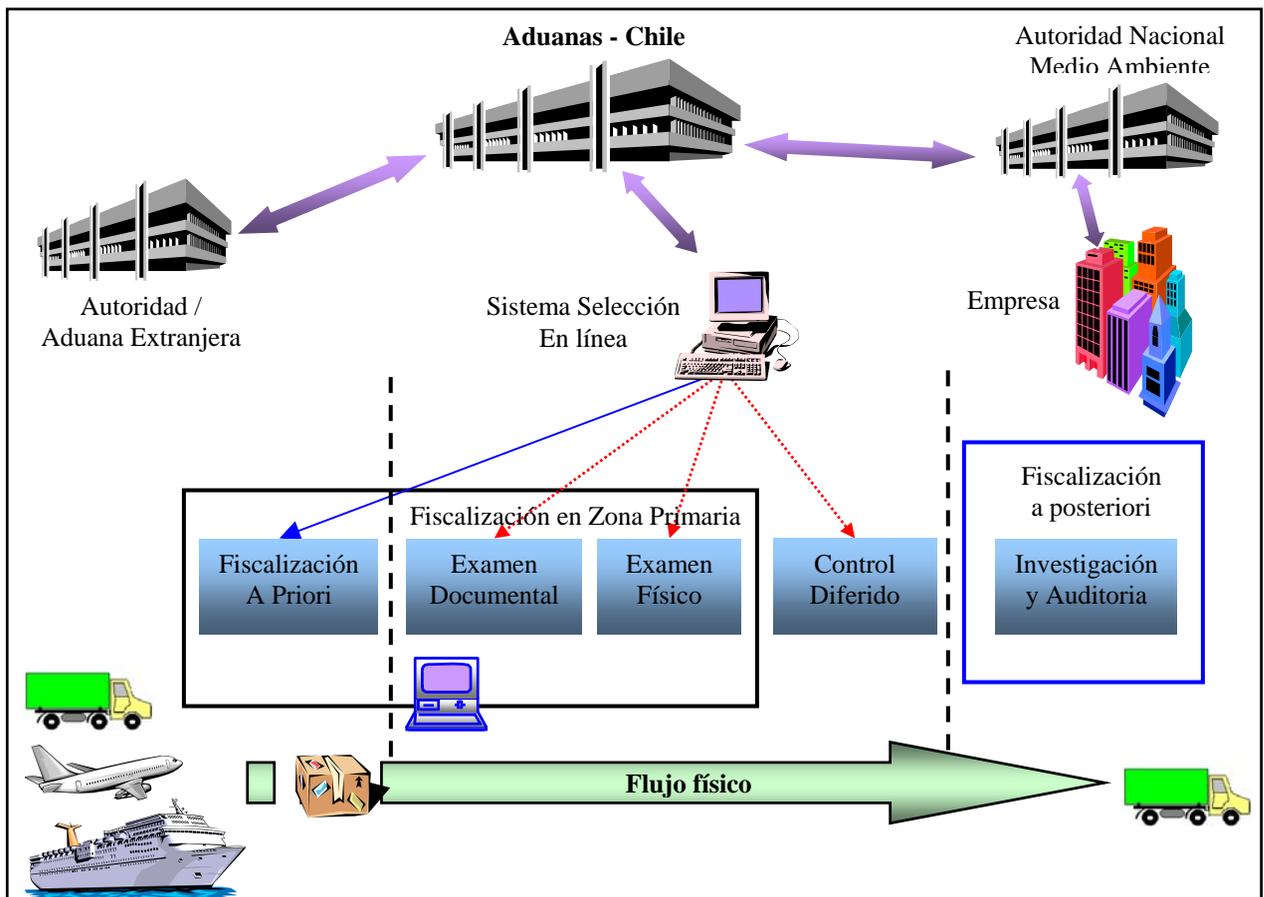
El SNA, debe realizar la fiscalización de manera tal de hacer compatible la fiscalización con la facilitación del comercio exterior. Basándose en la selectividad de las operaciones aduaneras.

Para ello, el SNA, creó el sistema de fiscalización en línea, el cual se basa en:

- Revisión de las especificaciones arancelarias.
- Analizar filtros de riesgo, a través de diversos parámetros.
- Análisis de las declaraciones de exportación e importación, con el fin de dar alertas.

Para finalmente hacer una selección en línea de las operaciones de fiscalización, según las acciones previas antes mencionadas.

Esquema 11. Sistema de Fiscalización en Línea



Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

1.5. Desafíos del Servicio Nacional de Salud (SNS) y del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) en la Facilitación de Comercio Internacional y Fluidez del Tráfico Portuario

Las *medidas sanitarias y fitosanitarias (establecidas en los TLCs)*, buscan facilitar el comercio entre los países miembros de un tratado, reduciendo el riesgo de barreras proteccionistas por estos motivos y generando condiciones que refuercen la fluidez del comercio. Con este fin, los países se comprometen a implementar los principios de la OMC y, en particular, dar pleno cumplimiento al Acuerdo de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF) de la OMC.

En Chile los organismos encargados de verificar el cumplimiento de las medidas sanitarias y fitosanitarias son el Servicio Nacional de Salud (SNS) y el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) respectivamente. Los cuales, a través de los años han demostrado ser eficientes en el desempeño de la tarea encomendada, es así como por ejemplo, estamos libres de una serie de plagas que afectan a nuestros vecinos.

2. Puertos Chilenos “Seguros”

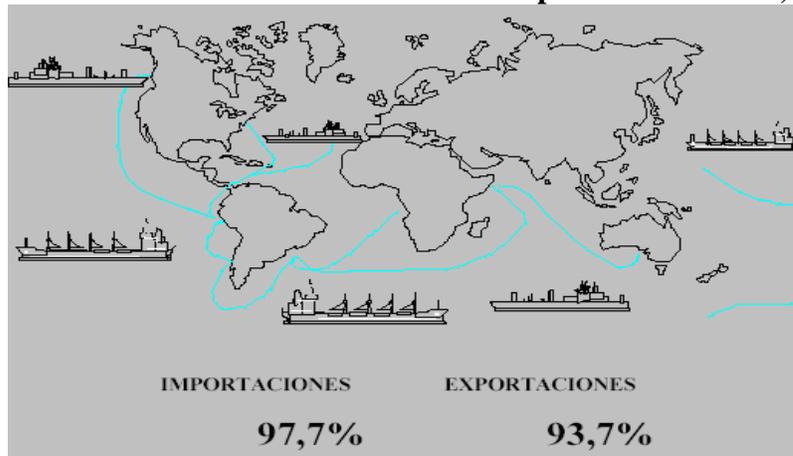
Los puertos chilenos tienen un gran desafío –brindar seguridad- tanto en el puerto, sus instalaciones y en los sitios donde la carga pueda ser alterada (contaminada intencionalmente).

Todo lo anterior, producto de la serie de atentados terroristas, que han ocurrido en el último tiempo en diversas partes del mundo. Cada puerto deberá implementar medidas de seguridad que le den la condición de “*puerto seguro*”, obligándolos a obtener certificaciones de implementación y seguimientos correctos de códigos internacionales de seguridad, establecidos por diversas instituciones, países u organismos relacionados con el comercio y la seguridad de vida humana en el mar.

2.1. Importancia de la Seguridad en los Puertos Chilenos

Con la consolidación de la apertura comercial de nuestro país, se ha producido un aumento en el comercio exterior realizado por vía marítima. Por esta razón, los puertos cobran una importancia relevante, ya que constituyen puntos de transferencia de las mercancías transportadas por esta vía.

Figura 2. Comercio Internacional de Chile por Vía Marítima, 1999



Fuente: Globalización, una visión desde la Armada de Chile

Con dicho antecedente, Chile, en el año 1981, tomó la decisión de declarar su condición de obras estratégicas, adoptando una serie de medidas de protección a los puertos, en su calidad de bienes e infraestructura de importancia crítica, disminuyendo la vulnerabilidad de las instalaciones portuarias, para evitar –de esa manera– que se interrumpa la cadena de transporte marítimo necesaria para el desarrollo económico del país.

2.2. Cambio en el Escenario Mundial

El escenario mundial ha cambiado considerablemente desde 11 de septiembre 2001 (atentado a las “Torres Gemelas”, EE.UU.). Surgen nuevas inquietudes por la seguridad por parte de países y organismos internacionales.

La focalización en el tema de la seguridad y en la detección eficiente de elementos terroristas y de armas de última generación, incluyendo productos químicos y bacteriológicos. Además surge una renovada focalización en el tema de la seguridad, así como de aquellas actividades ilícitas que puedan financiar actividades terroristas, como las drogas.

2.3. Nueva Preocupación: Seguridad en Puertos

La preocupación por la seguridad portuaria, se debe a las constantes amenazas terroristas que ocurren en todo el mundo, a los atentados mencionados anteriormente, se suman los de España (Marzo, 2004) y Rusia (Septiembre de este año). Por esta razón, a nivel mundial se están tomando medidas e iniciativas tendientes a reducir los riesgos de atentados.

En Chile, algunas de éstas son:

- Tecnologías modernas y no invasivas (planes de seguridad impuestos por las distintas empresas portuarias).
- Implementación de los programas dispuestos por Estados Unidos (la CSI, Container Security Initiative).
- Las medidas de la nueva ley sobre Bioterrorismo (responsabilidad de la FDA para proteger el abastecimiento de alimentos y dar aviso previo de exportadores a USA).
- La iniciativa de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.), con relación a la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Puerto Seguro). Fiscalizado por Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante, DIRECTEMAR.
- La iniciativa STAR (Secure Trade in the APEC Region).

2.4. Iniciativa de Seguridad de la Organización Mundial de Aduanas (OMA)

A partir del 11 de septiembre del 2001 se ha reexaminado el rol de las aduanas desde un enfoque nacional y tributario, para incluir uno internacional de cooperación en la lucha contra el terrorismo.

Asimismo, y teniendo en consideración las facultades de la aduana en materia de control del comercio exterior, se destaca la necesidad de cooperación con otras agencias e instituciones internas y externas relacionadas y se han identificado *nuevos riesgos* en estas áreas:

- Tráfico de drogas y precursores.
- Contrabando de efectivo.
- Contrabando de cigarrillos (redes o asociaciones ilícitas)
- Lavado de dinero proveniente de operaciones ilícitas.
- Crimen organizado.
- Bioterrorismo (introducción al país de productos alimenticios contaminados).
- Tráfico de armas.

2.5. Aduanas en la Iniciativa OMA

En la Resolución N° 1373 del 28 de septiembre del 2001, del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, obliga a los estados miembros a considerar un acto criminal el financiamiento a terroristas, a la congelación de activos financieros de éstos y a la prohibición de toda ayuda encaminada a apoyarlos.

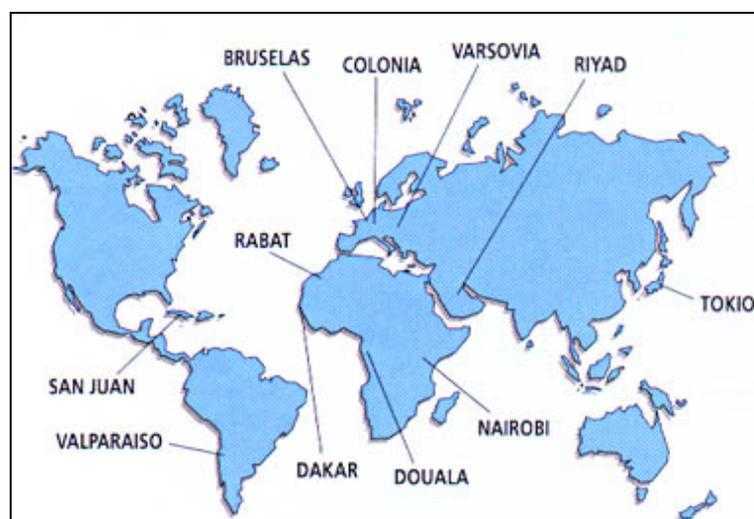
Esta resolución definió las siguientes áreas de acción:

- Redefinición y expansión red RILO.
- Fortalecimiento con otros foros como APEC, OEA, y organismos especializados de las Naciones Unidas.
- Estudio de las áreas de riesgo aduaneras con mayor impacto.
- Gestión de riesgos en las exportaciones.
- Vinculación de actividades ilícitas aduaneras con el terrorismo.
- Desarrollo de perfiles, métodos y análisis de información disponible.

RILO (Regional Intelligence Liason Office / Oficinas Regionales de Enlace en Inteligencia)

Es una red internacional de inteligencia cuyo objetivo es mejorar la eficiencia y la efectividad de la lucha contra los delitos aduaneros en todo el mundo.

Figura 3. Regional Intellingenc Liason Office (RILO)



Fuente: www.aduanas.gub.uy

2.6. Acuerdo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC)

En la actualidad, la actividad más relevante que realiza Chile, en materia de política exterior y que incide en el transporte marítimo y los puertos, es su participación en los acuerdos bilaterales y multilaterales de libre comercio internacional, uno de ellos es el APEC.

Las estadísticas demuestran que las mayores concentraciones poblacionales se encuentran en las riberas de los océanos. Chile comparte el océano Pacífico con otros tantos países, los cuales en conjunto concentran el 55% de la economía mundial. Si se agrega a este antecedente que el conjunto Asia-Pacífico realiza –hoy en día- prácticamente el 50% del comercio mundial, se llega a la inevitable conclusión de que esta relación intercontinental es de vital importancia para el desarrollo de Chile.

Estas cifras confirman la importancia de nuestra relación con el bloque Asia-Pacífico, la que se debe entender no sólo como un ir y venir de mercancías, sino como una intermediación natural entre Asia-Pacífico y otros estados de Sudamérica.

La iniciativa STAR (Secure Trade in the APEC Region)

En Octubre 2002, Estados Unidos presentó la iniciativa STAR (Secure Trade in the APEC Region), destinada a fijar un cronograma para la implementación de determinadas medidas físicas y de control que aseguren un tráfico más seguro de mercancías, buques y personas que navegan o vuelan en el Pacífico, evitando acciones ilícitas o terroristas en el mar. El Presidente Ricardo Lagos suscribió a esta propuesta, la cual fue aprobada por unanimidad. Ésta cobró gran relevancia, ya que durante el período de su implementación, que se inició este año y continuará hasta el 2005, Chile estuvo a cargo de la presidencia anual de APEC (Noviembre 2004).

La zona de APEC tiene un tráfico marítimo con altos niveles de congestión y lugares donde ocurren actos de piratería, esta razón es la justificación que tiene la comunidad marítima del Asia-Pacífico para incluir al terrorismo en sus planes de seguridad y protección.

STAR, determinó que *“el terrorismo es una amenaza al crecimiento estable y de la seguridad de la cuenca del Pacífico”* y por lo tanto, acordó que el desmantelamiento del terrorismo internacional y de la delincuencia debe ser una meta de todos los estados miembros. En ese sentido, la iniciativa STAR hace suyo el Código ISPS de la OMI.

2.7. Implementación del Código ISPS (International Ship and Port Facility Security Code)

El código ISPS, fue la respuesta de la Organización Marítima Internacional (OMI/IMO) después de los atentados del 11 de septiembre del 2001, tendiente a no permitir que el transporte marítimo se convierta en un objetivo fácil del terrorismo internacional. Es así como mediante una conferencia diplomática, en Diciembre del 2002, la OMI aprobó las resoluciones que conducen a transformar en instrumentos jurídicos internacionales, las medidas de protección a los buques y a las instalaciones portuarias, enmendando su convenio más importante, el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 2002, con el objetivo de mejorar la protección marítima. Las normas de seguridad se establecieron mediante el **Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (PBIP/ISPS)**, el cual es aplicado formalmente, en todo el mundo, después del 1 de julio del 2004.

La amenaza común para todos los estados, es el incremento de las amenazas terroristas, que se ha definido como asimétrica, debido a sus particulares características. La adopción del código ISPS, vienen a complementar las medidas que los estados habían adoptado en forma independiente, estableciendo obligaciones que han sido asumidas como imprescindibles para poder seguir efectuando comercio marítimo después de la fecha de entrada en vigor del código.

Para tener éxito en este desafío es imprescindible que el gobierno, los organismos del estado, la industria marítima portuaria, las empresas relacionadas y la ciudadanía en general actúen en forma comprometida. Esta será una lucha sostenida contra el terrorismo y en ella nuestro país no puede permitirse un fracaso que afectaría gravemente la capacidad de comercio exterior, por cuanto es indudable que el transporte marítimo está indisolublemente atado a la existencia de un sistema portuario moderno, eficaz, eficiente y debidamente protegido que permita asegurar nuestra competitividad y desarrollo como país.

En consecuencia, nuestros puertos son seguros y en la medida que sean aún más seguros, nuestro comercio exterior, base fundamental de nuestro desarrollo económico, será más eficiente y mejor valorado en el concierto del transporte marítimo internacional.

Los expertos en seguridad marítima sostienen que están de acuerdo con la implementación del nuevo Código de Seguridad para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (PBIP/ISPS), esta medida representa una oportunidad para modernizar nuestros puertos y lograr la especialización de éstos, cumpliendo con la normativa internacional, acordada por la OMI. Con esta medida logramos modernizarnos y entregar cooperación, que es uno de los objetivos de los miembros de la APEC.

Luego de la implementación del Código ISPS, los países miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI), podrán negar la entrada a buques que provengan o que hayan transitado por puertos que no cumplan con el Código ISPS.

2.8. La Container Security Initiative (CSI)

La Container Security Initiative (CSI), es una iniciativa bajo la cual “*los contenedores –transportados por vía marítima- que presentan el riesgo de un atentado terrorista o transportan en su interior armas de destrucción masiva, son identificados y examinados en puertos extranjeros antes de que sean embarcadas (shipped) hacia los Estados Unidos*”. El CSI no es legislación, pero es un programa creado por el gobierno de los Estados Unidos.

US Customs 24 Hour Advance Manifest Rule

US Customs 24 Hour Advance Manifest Rule, es una regulación emanada de la US Customs (aduana estadounidense) que se aplica a compañías navieras (*sea carriers*) y a los N.V.O.C.C. (*Non vessel operating common carriers*), la cual exige presentar vía electrónica los manifiestos de carga 24 horas antes del comienzo del embarque de la mercancía en cualquier puerto extranjero. Esta regulación se aplica principalmente a aquellos contenedores cuyo destino es los Estados Unidos, y también a contenedores que recalen en puertos de ese país, con mercancía en calidad de tránsito; el objetivo de la medida es permitir que la aduana estadounidense pueda evaluar lo que se denomina “*terrorist risk*” (riesgo terrorista) de mercancía, antes que éstas arriben a dicho país.

En esencia, 24 horas antes del comienzo del embarque de la mercancía en el puerto extranjero, los “*sea carriers*” y los *N.V.O.C.C.* deberán informar ciertos antecedentes que permitan a la US Customs revisar documentalmente la mercancía, aún antes de ser embarcada en el puerto extranjero, con el objeto de impedir que ese embarque tenga lugar.

2.9. Bioterrorismo

La normativa establecida por la **FDA (Food and Drug Administration)** de EE.UU., en el marco de la **Ley de Bioterrorismo**, busca proteger a los consumidores estadounidenses frente a un potencial ataque terrorista o cualquier amenaza que pudiera penetrarse en contra de la provisión de alimentos de los Estados Unidos.

Estas regulaciones, además de entregar seguridad a los consumidores, permite mejorar el monitoreo y la inspección de los alimentos de origen local o importados y lograr así, una rápida identificación y notificación de los productores y procesadores de alimentos u otros establecimientos involucrados ante una eventual contaminación de alimentos.

3. Puertos Chilenos “Preocupados por el Medio Ambiente y la Comunidad”

3.1. Protección del Medio Ambiente

Los puertos deben asegurar la protección del medio ambiente donde operan y su entorno, poseer instalaciones para recoger y limpiar los derrames de materias perjudiciales. Y Además, las administraciones portuarias procuran la participación privada para proteger el medio ambiente marino mediante la oferta de servicios e instalaciones de recepción para la eliminación de desechos de petróleo, desperdicios y otras sustancias dañinas.

3.2. Certificación ISO, referidas a Normas de Gestión Medioambiental

Los puertos se comprometen a prestar servicios portuarios de alta calidad, asegurando el manejo eficiente y cuidadoso de la carga de los clientes y sus medios de transporte. Todas las operaciones se realizan previniendo la contaminación y cumpliendo con la legislación ambiental pertinente. La obtención de la certificación ISO, hace que los puertos se comprometan a mejorar continuamente su desempeño en el cuidado y preservación del medio ambiente.

3.3. Los Puertos y la Comunidad

La relación entre el puerto y la comunidad debe ser lo más armoniosa posible, en ella debe existir valoración mutua, de manera que las actividades portuarias no afecten –negativamente- la vida diaria de la población, ni en el futuro. Atendiendo a ésta, cada puerto establece lazos de amistad con la comunidad, a través de la colaboración y financiamiento de actividades recreativas, culturales, sociales, cuidado del medio ambiente, financiamiento de centros de esparcimiento, inversiones en educación, etc. Además, el puerto debe interiorizar a la población –de la importancia de las actividades portuarias para la nación- especialmente niños de jardines infantiles, colegios, liceos, con el propósito de que ellos se sientan parte del puerto y no lo vean como un gran monstruo.

En resumen, todas las nuevas medidas de carácter preventivo para la seguridad en los puertos, requieren de la participación de exportadores, importadores, operadores portuarios, gobierno y armadores. En el caso de nuestro país, muchas de las medidas de seguridad –de una u otra manera- se venían aplicando, y los puertos chilenos ya eran considerados los más seguros de América del Sur.

Ahora si sumamos los avances tecnológicos que están implementando las aduanas, para cumplir con las disposiciones de los TLCs, referidas a procedimientos simplificados, rápidos y transparentes, encaminan a los puertos chilenos a convertirse en “Puertos Eficientes y Eficaces”. El actuar tanto de las Servicio Nacional de Aduanas (SNA), como del Servicio de Nacional de Salud (SNS) y del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) en forma eficiente, sin interrumpir en la normal realización de las actividades portuarias, hace que el puerto tenga una demanda cada vez más alta, ya que los tiempos de estadía en el puerto ocupan un porcentaje importante en los costos portuarios de las compañías navieras (sea carriers).

En lo que respecta al cuidado del medio ambiente y la relación del puerto con la comunidad, existe una preocupación especial por preservar el lugar y entorno donde operan, en muchos casos, los puertos han llevado a cabo programas de limpieza en conjunto con la comunidad, otros han obtenido certificaciones que garantizan que la actividad –que realiza el puerto- no provoca daños al medioambiente y que se están tomando las medidas necesarias de preservación.

A lo anterior, podemos agregar la preocupación de las empresas portuarias por contribuir al hermoamiento de la ciudad, sobre todo del borde costero, con tal de dar una nueva imagen a la ciudad donde operan. Cabe destacar, que la belleza del lugar se transforma en actor principal, en especial, para aquellos puertos donde recalán cruceros venidos de todo el mundo, los cuales generan importantes ingresos portuarios y sus turistas dejan ganancias económicas al comercio de la ciudad.

A esto último, se suma la preocupación de los puertos por desarrollar y financiar una diversidad de actividades, en donde la comunidad participa. Las visitas guiadas de niños a los puertos, concentran miles de visitas al año, así como las actividades culturales y deportivas que éstos financian u organizan, destacando el aporte e inversión en educación y recuperación espacios de públicos, etc.

Capítulo VI

El Sector Portuario de la Región y la Importancia del Puerto de San Antonio

Desde la génesis de la historia del mundo, los océanos, las naves y los puertos, han ido incrementando su importancia progresivamente en la vida de todos los seres humanos, constituyéndose éstos en un elemento significativo para ella.

El transporte marítimo comercial, es uno de los medios más utilizados para el traslado internacional de cargas, ya que más del 80% de los bienes y productos que se mueven en el mundo lo hacen por vía marítima.

1. La importancia de los puertos en la economía globalizada

1.1. ¿Cuáles son las funciones de un puerto?

Una de las principales funciones, de todo puerto, es servir de interfaz entre el transporte marítimo y el transporte terrestre, proporcionar servicios que complementen las operaciones de carga y descarga como el almacenamiento, la transformación y la distribución. Para cumplir estas funciones, hay que tener en cuenta otros aspectos, tales como: el lugar físico, el plano comercial, la política social y el nivel estratégico.

1.2. Los puertos en la Economía Globalizada

El comercio internacional necesita que el sector portuario tenga una mayor eficiencia, la que se refleja en la reducción sustantiva de costos y en la mejora de sus indicadores de eficiencia. Ante ello, mantener el equilibrio entre la seguridad y la eficiencia se presenta como un reto adicional para los puertos en este siglo.

2. El Crecimiento del Mercado para Operaciones Portuarias

Así como crece el mercado para operaciones portuarias, también lo hace el comercio de bienes, el cual –según las previsiones hechas en el Capítulo IV- aumenta más rápido que la economía en general. Dentro de este comercio, el movimiento de contenedores, es él que muestra mayor incremento.

Como consecuencia de lo anterior, la tasa de crecimiento de movimientos portuarios de contenedores en la región de América Latina y el Caribe, durante el 2003, se ha incrementado en un porcentaje cercano al 6,3% respecto al 2000.

3. Desarrollo Portuario de la Región de América Latina y el Caribe

3.1. Tráfico Portuario de Contenedores en la Región

En el cuadro 14, figuran las últimas cifras –disponibles– del tráfico de contenedores en la región elaborado por la CEPAL, durante el período 2000-2003. El crecimiento del tráfico regional de contenedores (número de movimientos medido en TEU) –de ese período– fue del 6,26%, es decir, casi el triple del año anterior (2,32%) y es reflejo de la aceleración del tráfico en líneas regulares. El volumen del movimiento alcanzó en 2003 un total de 9,2 millones de TEUs, lo que representa un aumento anual de 0,34 millones de TEUs con respecto al 2002.

Cuadro 14. Tráfico Portuario de Contenedores en la Región de América Latina y el Caribe

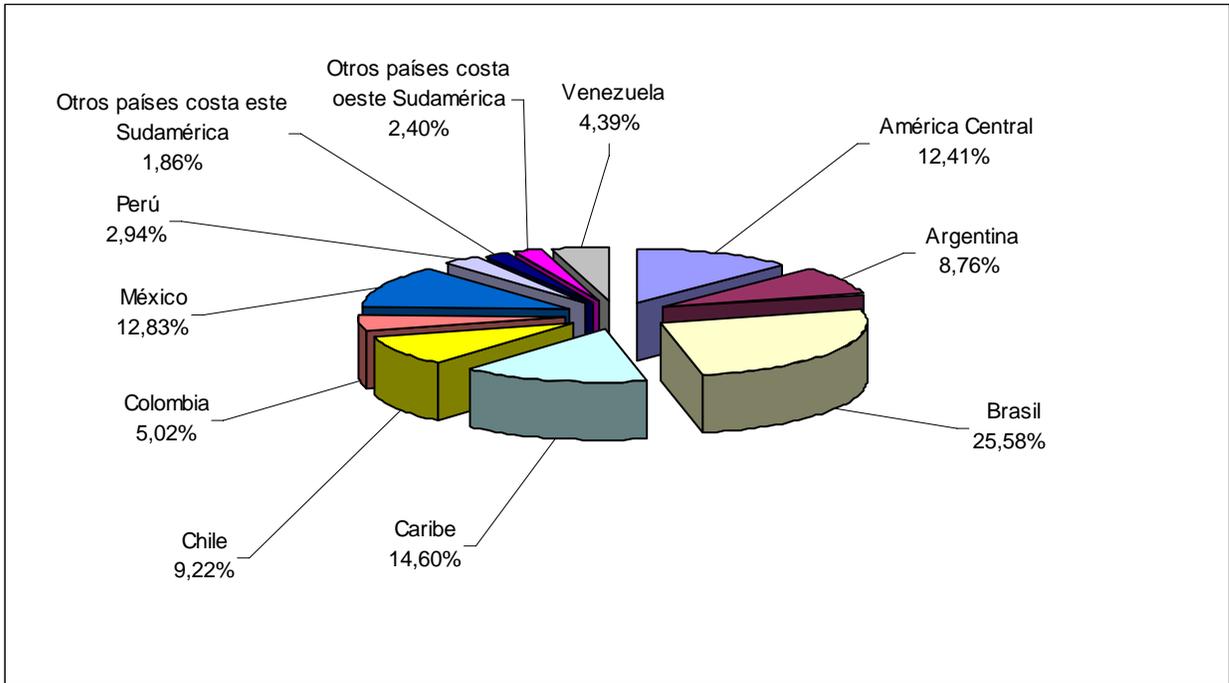
Comercio contenedorizado, medido en cantidad en TEUs						
País	2000	2001	2002	2003	2004*	2005*
América Central	1.034.946	1.050.959	1.091.091	1.146.138	1.188.146	1.225.932
Argentina	811.716	804.105	682.045	809.254	896.529	950.469
Brasil	2.189.903	2.164.965	2.288.061	2.363.497	2.468.375	2.543.159
Caribe	1.302.491	1.281.293	1.318.892	1.349.005	1.383.371	1.393.366
Chile	771.966	785.750	819.808	851.501	897.614	934.649
Colombia	428.745	420.844	445.327	463.680	482.320	499.289
México	1.028.814	1.065.008	1.145.589	1.184.867	1.266.001	1.342.437
Perú	232.095	241.501	262.518	271.688	281.995	292.181
Otros países costa este Sudamérica	189.598	190.014	177.874	171.705	179.965	184.698
Otros países costa oeste Sudamérica	200.980	205.837	214.554	221.463	229.126	235.100
Venezuela	502.706	500.984	450.368	405.608	439.678	454.636
Total de la Región	8.693.960	8.711.260	8.896.127	9.238.406	9.713.120	10.055.916

Fuente: Perfil marítimo, CEPAL (agosto 2003); (*) Pronósticos hechos por la CEPAL.

3.2. Participación de los Países de la Región en el Comercio Contenedorizado

La participación de los países, en el comercio contenedorizado, durante el 2003, fue dominada por Brasil (25,58%), México (12,83%) y Chile (9,22%).

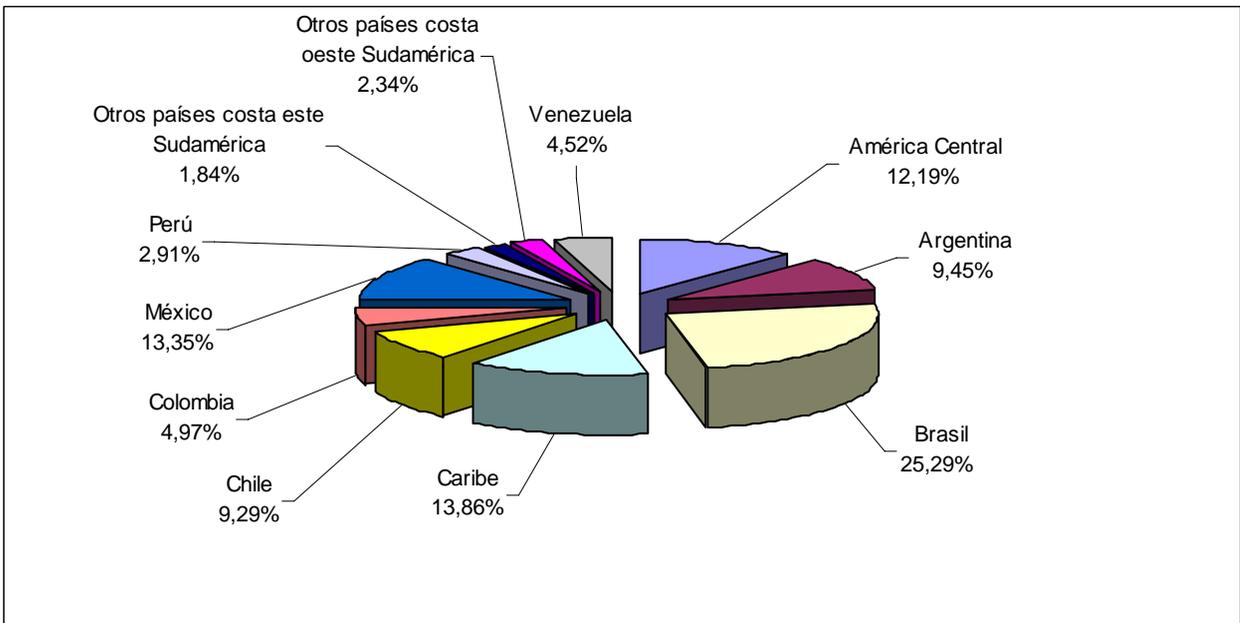
Gráfico 38. Porcentaje de participación de los Países de la Región en el Comercio Contenedorizado, durante el 2003



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de Perfil marítimo, CEPAL (agosto 2003)

Mientras que para el 2005, se espera una participación muy similar, destacando la participación de Argentina, producto de la reactivación económica que tendrá durante los próximos años.

Gráfico 39. Porcentaje de participación de los Países de la Región en el Comercio Contenedorizado, durante el 2005

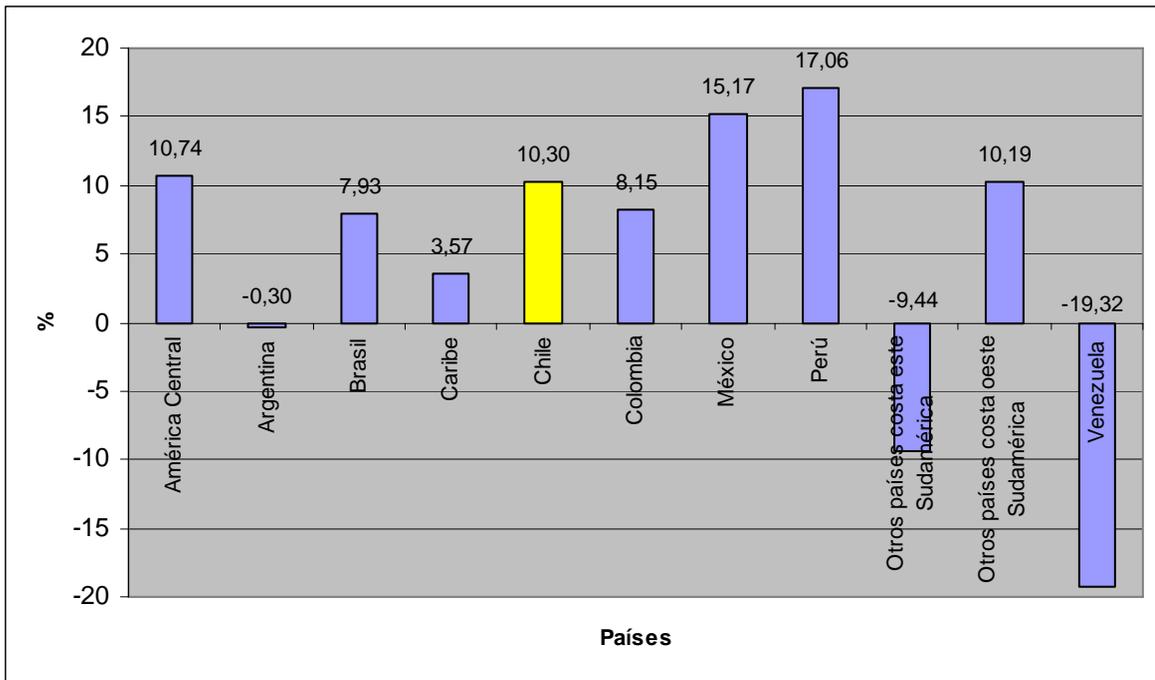


Fuente: Elaboración propia, en base a datos de Perfil marítimo, CEPAL (agosto 2003)

3.3. Crecimiento del Tráfico Portuario por País de la Región

El crecimiento promedio, durante el 2003, que alcanzaron los países de la región, fue de 4,91% respecto a las del 2000. Destacan Perú, México y Chile, aunque el primero tiene un movimiento menor de TEUs, siendo superado ampliamente por los dos últimos.

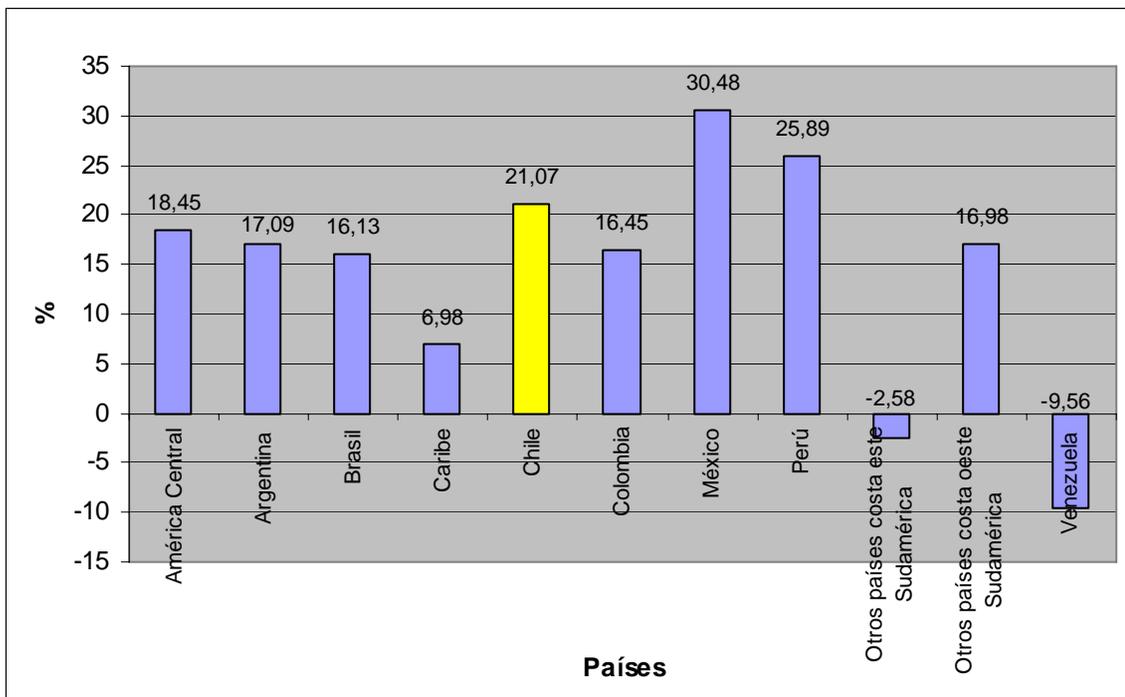
Gráfico 40. Crecimiento del Tráfico Portuario por País, 2000-2003



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de Perfil marítimo, CEPAL (agosto 2003)

En el 2005, se estima un crecimiento promedio del orden del 14,31%, lo que significa un crecimiento casi tres veces mayor en dos años, medidos a partir del 2000.

Gráfico 41. Crecimiento del Tráfico Portuario por País, 2000-2005

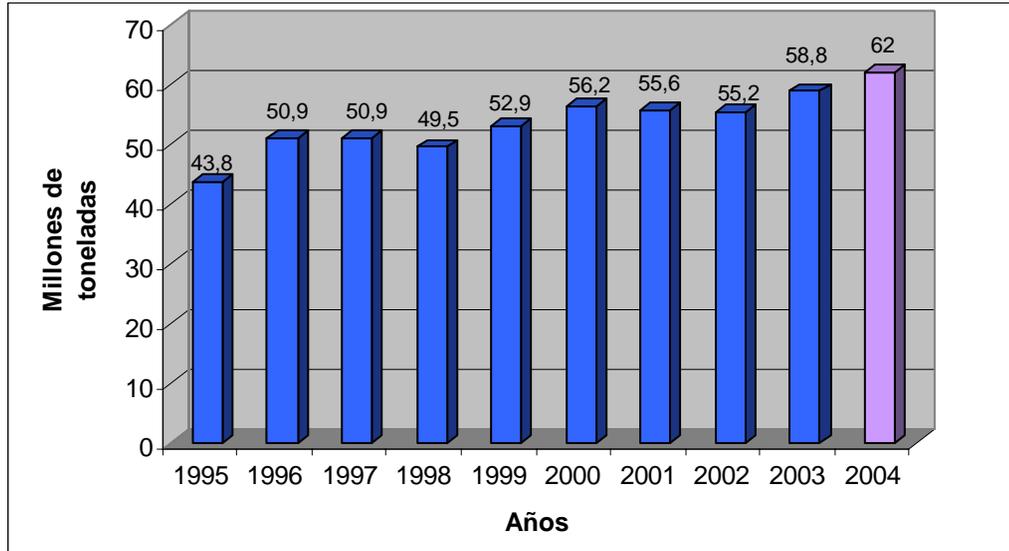


Fuente: Elaboración propia, en base a datos de Perfil marítimo, CEPAL (agosto 2003)

3.4. Intercambio Comercial de Chile por Vía Marítima

En el primer semestre de 2004, se registró un incremento de un 14% de las cargas generales contenedorizadas y fraccionadas que se transportan en naves de línea. La carga contenedorizada se incrementó en un 18% respecto al mismo período de 2003 (“Situación del transporte marítimo internacional”, ANA A.G, 7 de septiembre 2004).

Gráfico 42. Intercambio Comercial de Chile por Vía Marítima

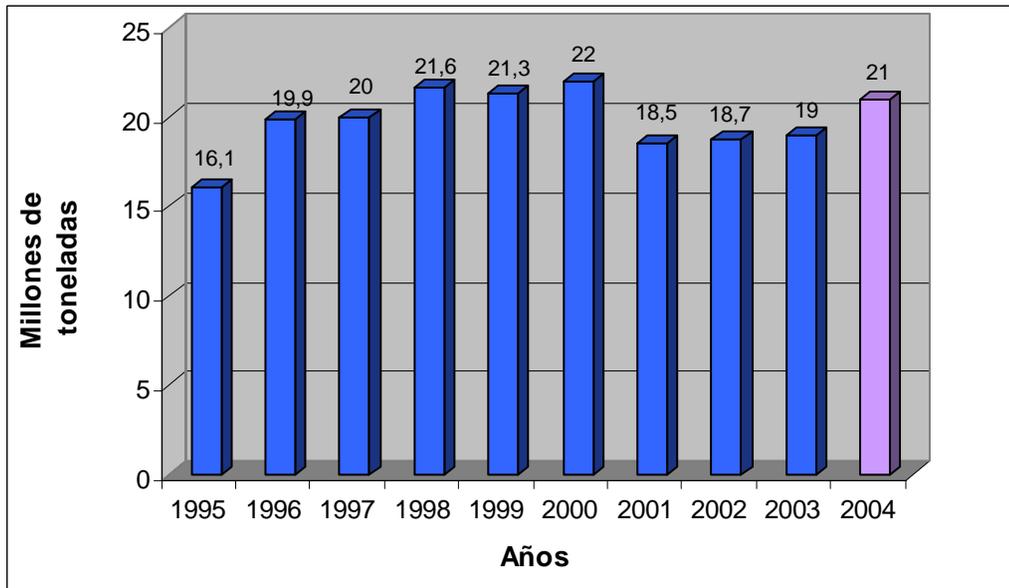


Fuente: Asociación Nacional de Armadores A.G. (la cifra para el 2004, es una estimación)

a) Importaciones Chilenas por Vía Marítima

En el 2003, las importaciones representaron el 32,3% del intercambio comercial –por vía marítima- de nuestro país. Mientras que para el 2004, esta cifra aumentará un 1,57% (33,87%), aproximadamente 2 millones de toneladas.

Gráfico 43. Evolución de las Importaciones por Vía Marítima

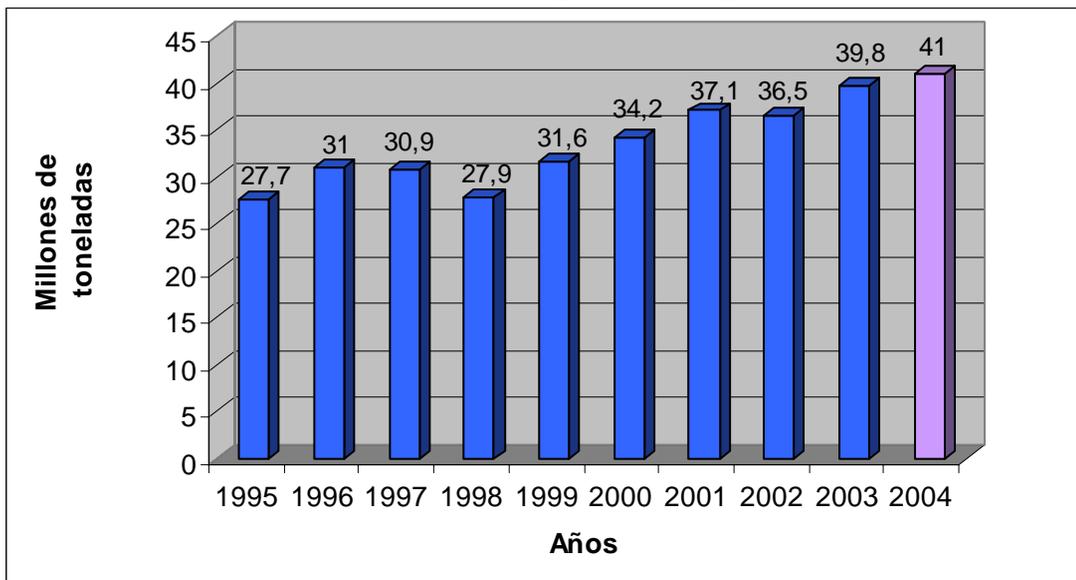


Fuente: Asociación Nacional de Armadores A.G. (la cifra para el 2004, es una estimación)

b) Exportaciones Chilenas por Vía Marítima

Por otro lado, las exportaciones alcanzaron un 67,7% del total de intercambio comercial –por vía marítima- durante el 2003. Para este año (2004), se espera un baja del 1,57% (66,13%), debido al incremento de las importaciones.

Gráfico 44. Evolución de las Exportaciones por Vía Marítima



Fuente: Asociación Nacional de Armadores A.G. (la cifra para el 2004, es una estimación)

Finalmente, podemos decir que las exportaciones aumentarán más lento que las importaciones, por ejemplo: en el 2004, las exportaciones crecerán 1,2 millones de toneladas, mientras que las importaciones lo harán en 2 millones de toneladas. Pero estas cifras, no cambian la balanza comercial, ya que las exportaciones ocuparán 41 de las 62 millones de toneladas estimadas para este año.

3.5. Principales Productos Intercambiados por Chile, a través de la Vía Marítima

De acuerdo con los datos de la CEPAL (último registro 2002), la distribución porcentual de los principales tipos de mercancías, según CUCI/SITC (Código Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional/Standard International Trade Classification Code), es la siguiente:

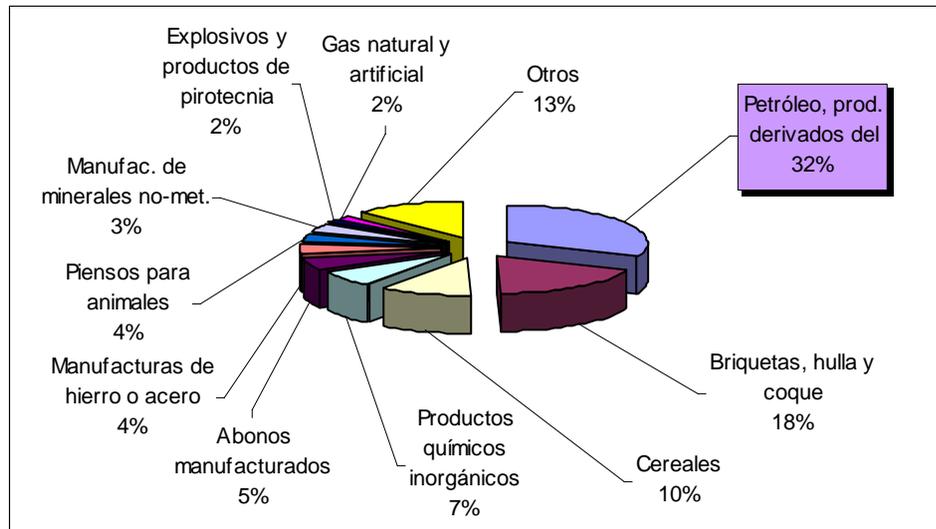
a) Principales Productos Importados por Vía Marítima

Uno de los principales productos importados –por vía marítima- es el petróleo y sus derivados, estos representan el 32%, le siguen los productos utilizados para combustión en las refinerías (hulla y coque) con el 18%.

El porcentaje de participación –de los productos- es en base a los tonelajes registrados el 2002.

En el gráfico siguiente, se detallan otros productos y sus porcentajes de participación.

Gráfico 45. Productos Importaciones por Vía Marítima 2002



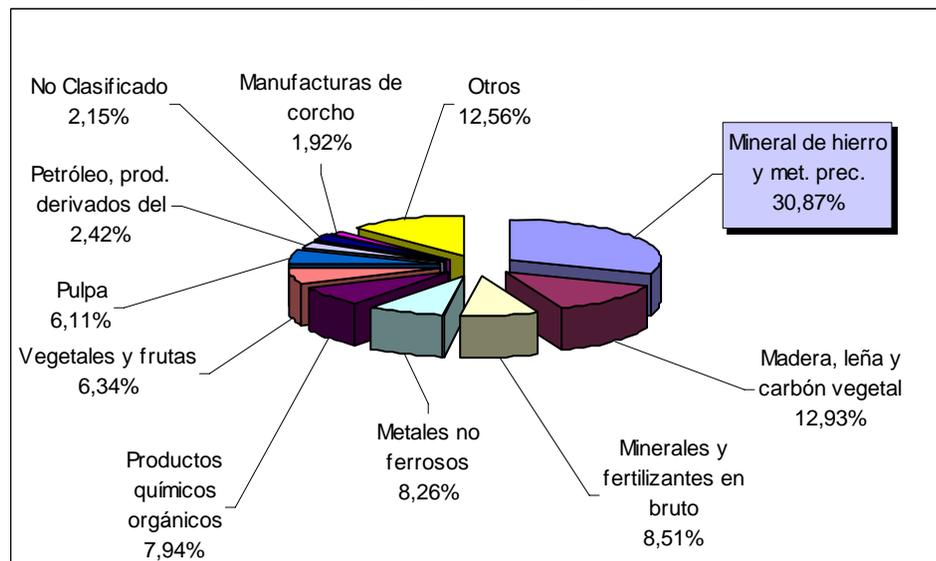
Fuente: Elaboración propia, en base a www.eclac.cl

b) Principales Productos Exportados por Vía Marítima

Mientras que para las exportaciones, según registro de la CEPAL, los productos que más exportamos son los minerales de hierro y metales preciosos con un 30,87% de participación, le siguen las maderas con casi el 13% y metales no ferrosos con el 8,26%.

En el gráfico siguiente, se detallan otros productos y sus porcentajes de participación.

Gráfico 46. Productos Exportaciones por Vía Marítima 2002



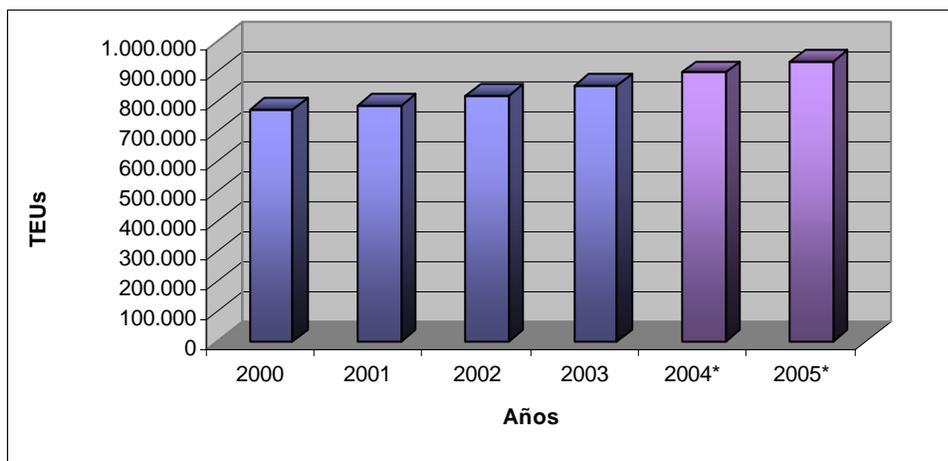
Fuente: Elaboración propia, en base a www.eclac.cl

Finalmente, podemos decir que el petróleo y sus derivados, representan el mayor tonelaje importado por nuestro país. En lo que respecta a las exportaciones, los recursos naturales lideran los porcentajes de participación.

3.6. Tráfico Portuario de Contenedores en Chile

En 2003, Chile tuvo un crecimiento del 10,3% respecto al 2000, mientras que para el 2005, se espera un crecimiento del orden del 21,07%, referido al mismo año. De esta manera, podemos decir, que el porcentaje de crecimiento del 2005 duplicará al logrado el 2003.

Gráfico 47. Tráfico Portuario de Contenedores en Chile



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de Perfil marítimo, CEPAL (agosto 2003)
(*) Pronósticos realizados por la CEPAL

3.7. Movimiento Portuario de los 20 Principales Puertos de la Región de América Latina y el Caribe

Durante el 2003, el puerto de San Antonio, se ubicó en el lugar número 10, mostrando una importante participación a nivel regional. Su competidor nacional –más cercano- Valparaíso, está en el lugar 18. Pero ambos están por debajo, de algunos puertos sudamericanos, tales como Santos (Brasil) y Buenos Aires (Argentina).

Cuadro 15. Movimiento Portuario en TEUs de los 20 Principales Puertos

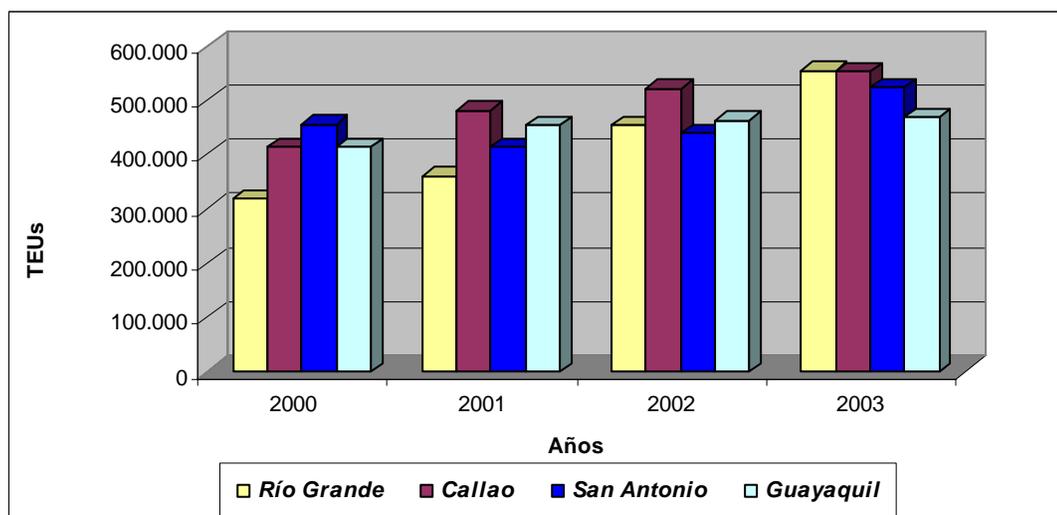
Nº	País	Puerto	2000	2001	2002	2003
1	Brasil	Santos	800.898	892.802	1.230.599	1.560.963
2	Panamá	Colón	1.274.223	1.210.852	1.450.000	1.512.365
3	Jamaica	Kingston	894.779	983.4	1.065.000	1.137.798
4	Argentina	Buenos Aires	1.126.712	962.965	745.658	897.123
5	México	Manzanillo	426.717	457.946	638.597	707.404
6	Costa Rica	Puerto Limón-Moin	585.427	577.621	564.357	611.984
7	México	Veracruz	540.014	543.327	548.422	571.765
8	Brasil	Río Grande	317.718	360.966	454.779	554.255
9	Perú	Callao	413.646	480.706	521.382	553.138
10	Chile	San Antonio	455.604	413.900	438.585	524.376
11	Ecuador	Guayaquil	414.088	453.646	462.609	468.599
12	Brasil	Itajai	176.815	243.554	334.746	466.771
13	Panamá	Balboa	64.217	358.868	377.774	457.134
14	Honduras	Puerto Cortes	184.839	338.932	352.983	399.612
15	Rep. Dominicana	Haina	460.185	487.827	430.561	395.664
16	Venezuela	Puerto Cabello	550.807	620.523	506.106	380.039
17	Uruguay	Montevideo	287.298	301.641	292.962	333.871
18	Chile	Valparaíso	256.386	291.403	300.031	319.368
19	Brasil	Río de Janeiro	217.332	252.071	270.046	318.287
20	Guatemala	Santo Tomas de Castilla	235.013	201.09	229.516	312.154

Fuente: Perfil marítimo, CEPAL.

3.8. El principal Puerto Chileno y sus más Cercanos Competidores

San Antonio, tuvo una participación regional, en movimiento de TEUs (2003), de 524.376, lo que equivale a un 64% más que Valparaíso (319.368 TEUs). Convirtiéndolo –de esta manera- en el principal puerto chileno.

Gráfico 48. Puerto de San Antonio y sus principales Competidores



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de “Perfil Marítimo”, CEPAL

Sus competidores más cercanos, en cuanto a movimiento de contenedores, son los puertos de Callao, Guayaquil y Río Grande, con un rango de 85.656 TEUs entre el puerto ecuatoriano y el brasileño.

Finalmente, llegamos a establecer que el puerto de San Antonio, es el principal puerto chileno, su ubicación a nivel regional (América Latina y el Caribe) así lo demuestra, siendo ésta la razón por la cual utilizaremos dicho puerto, para analizar cuál ha sido el efecto en el movimiento de cargas, producto de la entrada en vigencia de los TLCs firmados por el gobierno en el último tiempo. Además, debemos agregar que –San Antonio- tiene un área de influencia económica, equivalente al 65% del PGB de nuestro país, lo cual justifica aún más, su elección.

4. Puerto de San Antonio

San Antonio, es el principal puerto de Chile y de la Costa Oeste de Sudamérica, está ubicado en la zona central del país y el más cercano a la ciudad de Santiago.

El Puerto San Antonio, comenzó a operar como un terminal granelero, luego incorporó la transferencia de carga general y contenedores. Convirtiéndose en 1995, en el Puerto N° 1 de Chile, al incrementar fuertemente el movimiento de contenedores.

4.1. Área de Influencia Geográfica (Hinterland)

El hinterland de San Antonio, para la atención de cargas, abarca las regiones Metropolitana, Quinta y Sexta, alcanzado incluso parte de las regiones Cuarta y Séptima. A esta extensa área, se agrega también una alta proporción de las cargas de la zona sur austral de nuestro país, las cuales son transbordadas desde servicios de cabotaje a servicios de ultramar, para alcanzar sus diferentes destinos internacionales. Mención aparte merece el comercio internacional marítimo de la provincia de Mendoza en Argentina, el cual se realiza, en un 75%, a través del Puerto de San Antonio.

Figura 4. Área de Influencia Geográfica (Hinterland) del Puerto de San Antonio



Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

4.2. Zona de Influencia Económica

La zona de influencia económica, del Puerto de San Antonio, alcanza alrededor del 65% del PGB chileno, cuyo componente de exportaciones en 2003 alcanzó un 37%. Cabe destacar que el valor total del comercio internacional chileno, equivale a aproximadamente un 60% del PGB.

4.3. Terminales

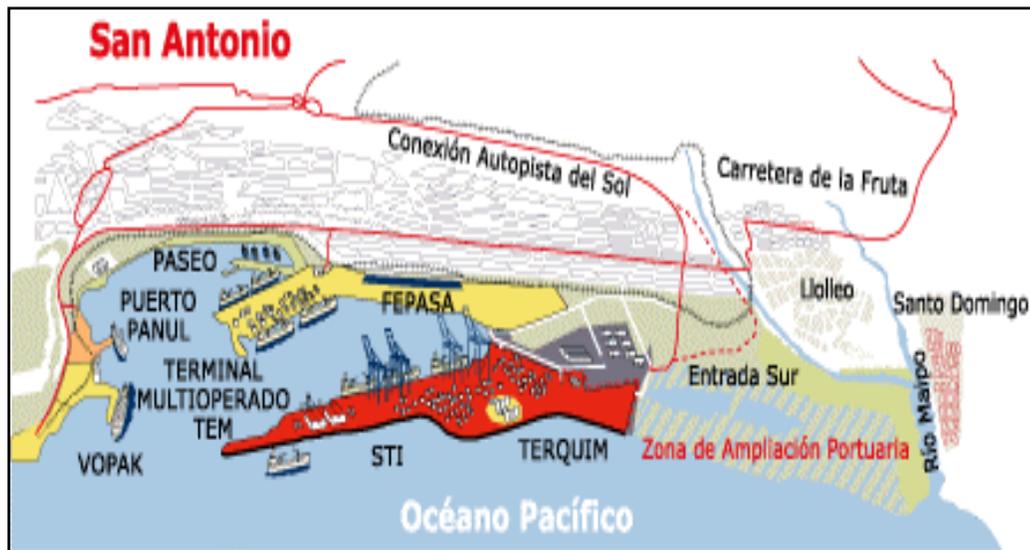
Al interior del **Puerto de San Antonio** existen cuatro terminales, éstos son:

- **Terminal (STI)** (sitios 1, 2 y 3), especializado en contenedores.
- **Terminal Puerto Panul** (sitio 8), especializado en graneles sólidos de importación.
- **Terminal Multioperado (TEM)** (sitios 4, 5, 6 y 7), aquí se transfieren graneles sólidos y líquidos, carga contenedorizada y fraccionada.
- **Terminal Vopak** (sitio 9) especializado en graneles líquidos.

Los dos primeros entregados en concesión el 2000, ambos bajo el esquema monopropietario (*Landlord*), de administración y operación exclusiva del terminal, incorporando además la responsabilidad por la mantención y desarrollo del frente concesionado.

Mientras que los dos últimos, siguen funcionando bajo la modalidad multioperador (*Tool o Common stevedoring*), que data de 1981, en el que numerosas empresas privadas de muellaje tienen acceso al puerto para prestar servicios de movilización de carga. La administración de dichos sitios corresponde a la **Empresa Portuaria San Antonio (EPSA)**.

Figura 5. Distribución de Terminales en el Puerto de San Antonio



Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

4.4. Descripción y Principales Características de los Terminales

a) San Antonio Terminal Internacional (STI)

Compuesta de los sitios 1, 2 y 3, es una concesión que opera y administra (*Landlord*) el *Terminal Molo Sur*, especializado en contenedores. Es uno de los principales dentro del Sistema Portuario San Antonio (en el 2003, tuvo la mayor participación en transferencia de carga 63%).

Figura 6. San Antonio Terminal Internacional (STI)



Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

Principales Características

- 735 metros de muelle continuo.
- 11,3 m. (37,3 pies) de calado a lo largo de su frente de atraque.
- 4 Grúas porta-contenedores del tipo Gantry.
- 1 Grúa móvil del tipo Gottwald con capacidad de 40 tm.
- 31 hectáreas pavimentadas para el acopio de contenedores y cargas a granel.
- Grúas del tipo RTG, Reach Stacker, Camiones, Terminal Tracktors, para la manipulación de contenedores y cargas dentro del terminal.
- Área para consolidación y desconsolidación de contenedores.
- 11.000 metros cuadrados de almacenes para cargas, quedando bajo techo.
- 800 conexiones reefer disponibles.
- Acceso de ferrocarriles hasta el costado de las naves y zonas de carguío de contenedores.
- Servicio completo a contenedores reefer.
- Romana para el pesaje de camiones con carga a granel o contenedores.
- Vigilancia privada las 24 horas los 365 días del año.
- Sistemas computarizados en tiempo real para el control de Gates y Operaciones de Naves, lo que permite optimizar el “*Tiempo de la Información*” dando fluidez a los procesos operativos/documentales dentro del terminal.
- Cercanía a los principales depósitos de contenedores.

b) Puerto Panul S.A.

Es una empresa concesionaria que opera bajo el sistema monooperador (*Landlord*) y que administra el *Terminal Norte* (sitio 8), constituye el terminal granelero. Actualmente, las naves son atendidas por una grúa Level Luffing o “Cuello de Garza”, la que puede transferir entre 400 y 500 toneladas por hora.

Figura 7. Puerto Panul S.A.



Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

El terminal transfirió, en el año 2003, aproximadamente 1,3 millones de toneladas, situando al Puerto de San Antonio como el N° 1 en transferencia de graneles sólidos en Chile.

Principales Características

- Profundidad de aguas, calado máximo: 11,5 m (38 pies).
- Eslora autorizada: 230 m.
- Terminal especializado (pero no limitado) en transferencia de graneles sólidos.
- Terminal protegido y seguro contra mal tiempo.
- DWT permitido: 50.000 ton.

c) Vopak Terminal San Antonio Ltda.

El *Terminal Policarpo Toro*, sitio 9, es administrado por Vopak Terminal San Antonio Limitada. Bajo un contrato de operación, donde se transfiere graneles líquidos de importación y exportación.

Figura 8. Vopak Terminal San Antonio Ltda.



Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

En la actualidad Vopak Terminal San Antonio Limitada, es parte de la compañía holandesa Vopak, siendo la más grande en su área con 75 terminales y una capacidad –actual- instalada de 24 millones de m³ distribuidos a lo largo de todo el mundo.

Principales Características

- Capacidad de almacenamiento: 18.300 m³.
- 30 estanques.
- Accesos al terminal: buque, tren y camión.
- Calado muelle: 10,06 m (33 pies).
- Eslora autorizada: 190 m.
- Líneas de transferencia: acero inoxidable y fierro.
- Principales productos: químicos, aceites, productos petrolíferos.

d) Terminal Multioperado (TEM)

Es un frente de atraque operado bajo el concepto de una terminal multioperada (*Tool o Common stevedoring*) y actualmente es administrada por la Empresa Portuaria San Antonio. Posee cuatro sitios de atraque (4, 5, 6 y 7) y en él operan empresas privadas de muellaje. En este terminal se transfieren graneles sólidos y líquidos, carga contenedorizada y fraccionada.

Figura 9. Terminal Multioperado (TEM)



Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

Principales Características

- 20 empresas de muellaje.
- 14 agencias navieras.
- 1 grúa Gottwald 300E de última generación.
- 20 equipos de porteo Reach Stacker.
- Más de 200 conexiones para contenedores Reefer.
- Accesos de vías férreas a los sitios 4, 5 y 7, brindando un servicio opcional de embarque y desembarque a las naves.
- Amplias explanadas sin obstáculos para el porteo.
- 6 hectáreas de áreas de acopio.
- 9,45 m (31 pies) de calado máximo.

4.5. Longitudes y Calados de los Terminales del Puerto de San Antonio

La longitud máxima que suman todos los sitios, del puerto de San Antonio, es de 1.789 m. Mientras que la profundidad máxima que alcanzan sus aguas (calado máximo permitido) es de 11,38 m en los sitios del Terminal STI. A continuación se detallan los calados y longitudes de cada uno de los sitios del puerto:

Cuadro 16. Longitudes y Calados de los Terminales del Puerto de San Antonio

Terminal	Sitio N°	Longitud	Calado	
		(m)	(m)	(pies)
STI	1	200	11,38	37,34
	2	537	11,38	37,34
	3		11,38	37,34
TEM	4	341	9,45	31
	5		9,45	31
	6	321	7,92	26
	7		6,1	20
Panul S.A.	8	200	10,36	34
Vopak	9	190	10,06	33
Total		1.789	Promedio	
			9,72	31,89

Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

4.6. Superficie del Puerto de San Antonio

Su superficie total es de 271 hectáreas, de las cuales 189 hectáreas corresponden a áreas marítimas y 82 hectáreas a áreas terrestres. En noviembre de 1999 se incorporaron 4,4 hectáreas de una nueva explanada ganada al mar, con lo cual suma una superficie total de 275,4 hectáreas

4.7. Infraestructura

a) Grúas

Posee cuatro grúas Gantry, dos de ellas Post Panamax.

Figura 10. Grúa, Ship to Shore Gantry Crane		
		
<i>Marca</i>	<i>Paceco</i>	<i>Noell</i>
<i>Cantidad</i>	2 (STI)	2 (STI)
<i>Capacidad</i>	40 toneladas métricas	60 toneladas métricas
<i>Rendimiento</i>	30 contenedores / hora	45 contenedores / hora
<i>Altura bajo el Spreader</i>	27,5 metros	34 metros
<i>Velocidad de levante</i>	150 metros / minuto	180 metros / minuto
<i>Uso</i>	<i>Transferencia de Contenedores</i>	

A lo anterior, se suman modernos equipos de transferencia de carga: dos grúas Gottwald y una Level Luffing o “Cuello de Garza”.

Figura 11. Grúa móvil		Figura 12. Grúa, Level Luffing
		
<i>Marca</i>	<i>Gottwald</i>	
<i>Capacidad</i>	<i>40 toneladas métricas</i>	
<i>Rendimiento</i>		<i>400 a 500 ton / hora</i>
<i>Cantidad</i>	<i>2 (ubicadas en STI y TEM)</i>	<i>1 (Panul)</i>
<i>Uso</i>	<i>Transferencia de carga y Contenedores</i>	<i>Transferencia graneles sólidos</i>

b) Unidades para el Porteo de Contenedores

Posee 14 grúas Reach Stacker (STI) y 20 equipos de porteo Reach Stacker (TEM)

Figura 13. Grúa Portacontenedor Lleno		Figura 14. Grúa Portacontenedor Vacío
		
<i>Marca</i>	<i>Terex/PPM</i>	<i>Terex/PPM</i>
<i>Capacidad de Carga</i>	<i>45 toneladas</i>	<i>7 toneladas</i>
<i>Capacidad de Apilamiento</i>	<i>6 contenedores</i>	<i>8 contenedores</i>
<i>Cantidad</i>	<i>6 unidades (STI)</i>	<i>2 unidades (STI)</i>

Además de unidades especializadas en el porteo de contenedores

Figura 15. Unidad de Porteo, Rubber Tired Gantry	Características	
	<i>Marca</i>	<i>Paceco</i>
	<i>Capacidad de Carga</i>	<i>30 toneladas</i>
	<i>Capacidad de Apilamiento</i>	<i>4 contenedores</i>
	<i>Cantidad</i>	<i>2 (STI)</i>
	<i>Uso</i>	<i>Apilamiento de Contenedores</i>

Figura 16. Tracto Camiones		Figura 17. Grúas Horquillas	
 <p>• Tracto Camión</p>		 <p>• Grúas Horquilla</p>	
Marca	Ottawa	Marca	Hyster
Serie	CYT50	Serie	H60XM, H110XM
Peso	6,9 Toneladas	Peso	4,3 y 8 toneladas
Procedencia	EE.UU.	Procedencia	Estados Unidos de Norteamérica
Capacidad Máxima de Tiro	50 toneladas	Capacidad Máxima de Tiro	3.000 y 5.000 kilos
Capacidad Máxima de Levante		Capacidad Máxima de Levante	6.096 milímetros y 4.048 milímetros
Cantidad	12 unidades (STI)	Cantidad	3 unidades para 3.000 kilos (STI) 5 unidades para 5.000 kilos (STI)

Figura 18. Chassis	Características	
 <p>• Chassis</p>	Marca	BUSBY
	Serie	Cornerless, heavy duty
	Peso	8,5 toneladas
	Procedencia	EE.UU.
	Capacidad Máxima de Tiro	1 contenedor de 40' o 45', hasta 30 ton 2 contenedores de 20', hasta 24 ton
	Cantidad	10 unidades (STI)

c) Almacenamiento

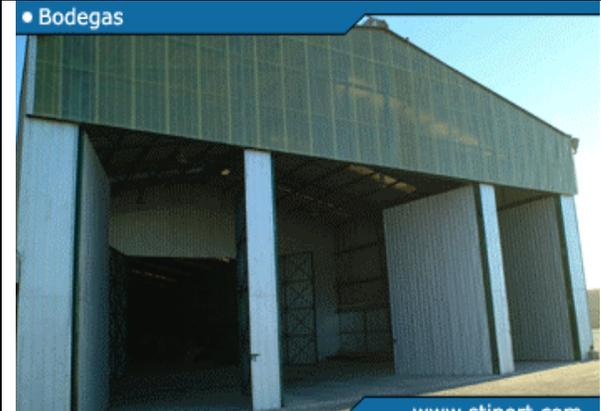
Figura 19. Estanques		Figura 20. Bodegas	
			
Cantidad	30	Cantidad	4
Capacidad	18.300 m ³	Capacidad	11.000 m ²

Figura 21. Explanadas	Figura 22. Almacenaje de contenedores
<p>• Explanadas</p>  <p>www.stiport.com</p>	<p>• Almacenaje Contenedores</p>  <p>www.stiport.com</p>
<p>25 hectáreas (pavimentadas)</p>	
<p>Capacidad</p>	<p>392 contenedores refrigerados conectados</p>

4.8. Vías de Acceso

El puerto de San Antonio está conectado con la capital del país (a sólo 100 km.), a través de la Autopista del Sol (ruta 78), la cual es una carretera de alta velocidad y de doble vía. También se tiene acceso a éste, mediante la carretera de conexión directa, denominada “Camino de la Fruta” (ruta 66), gracias a la cual se disminuyen los tiempos de llegada al puerto desde la zona centro-sur del país. Además se puede acceder al puerto, a través de ruta 68 (Casablanca, “camino Lagunillas”)

Figura 23. Vías de Acceso al Puerto de San Antonio

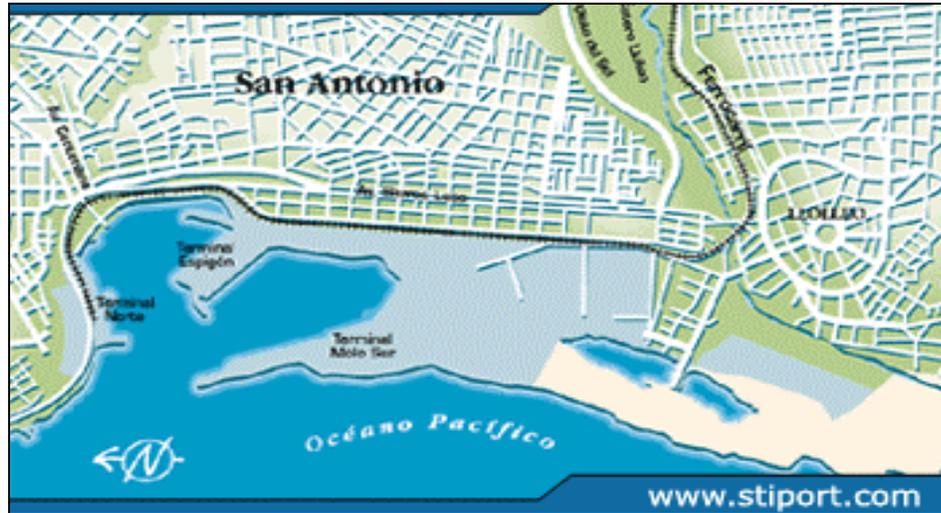


Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

A lo anterior, se suman las rutas (ruta 57 y 60) que comunican al puerto con las ciudades circundantes a la provincia argentina de Mendoza, la cual está a sólo 458 km.

Y por último, está la red ferroviaria (de sólo carga) que lo conecta con Santiago, principal mercado del país.

Figura 24. Vía Férrea de Acceso al Puerto de San Antonio



Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

De esta manera, las características de la infraestructura vial y férrea hacen de San Antonio, un puerto estratégico desde el punto de vista de la logística de las cargas.

4.9. Evolución Histórica de Carga General v/s Graneles

Una clasificación general, sobre el tipo de carga en el puerto, nos permite identificar dos tipos, estos son: graneles y carga general. El cuadro 17, muestra la evolución de estos dos tipos de carga entre 1990 y el 2003.

Cuadro 17. Evolución Histórica Anual del Tipo de Carga, Puerto San Antonio

Años	Total Carga General		Total Graneles		Total Puerto	
	ton	%	ton	%	ton	Crecimiento 1990 = 1
1990	924.787	43,4	1.207.898	56,6	2.132.685	1,0
1991	952.363	40,1	1.425.348	59,9	2.377.711	1,1
1992	925.631	32,6	1.911.126	67,4	2.836.757	1,3
1993	1.410.871	40,3	2.089.933	59,7	3.500.804	1,6
1994	1.953.645	47,0	2.202.894	53,0	4.156.539	1,9
1995	3.433.716	60,9	2.202.560	39,1	5.636.276	2,6
1996	4.241.700	65,9	2.197.928	34,1	6.439.628	3,0
1997	4.747.763	71,8	1.865.213	28,2	6.612.976	3,1
1998	4.887.677	66,4	2.471.547	33,6	7.359.224	3,5
1999	4.780.616	57,6	3.516.364	42,4	8.296.980	3,9
2000	5.650.786	61,7	3.514.915	38,3	9.165.700	4,3
2001	5.307.244	60,0	3.545.066	40,0	8.852.310	4,2
2002	5.496.613	59,3	3.777.896	40,7	9.274.509	4,3
2003	6.181.807	63,4	3.567.861	36,6	9.749.668	4,6

Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

4.10. Evolución Histórica de los TEUs en el Puerto de San Antonio

En 2003, el número de TEUs movilizados fue 22 veces mayor que la de 1990, esto nos dice lo importante que ha sido este tipo de carga en el desarrollo portuario de San Antonio, durante los últimos años.

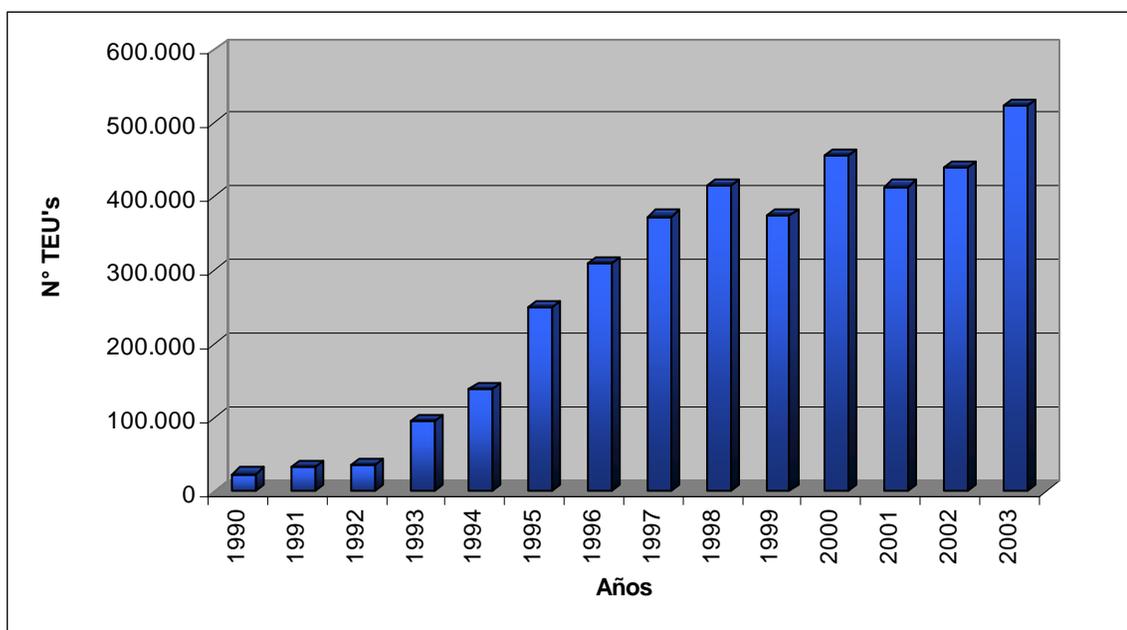
Cuadro 18. Evolución Histórica de los TEUs en el Puerto de San Antonio

Años	TEUs	Crecimiento
		1990 = 1
1990	23.486	1,0
1991	33.278	1,4
1992	36.806	1,6
1993	95.553	4,1
1994	137.469	5,9
1995	248.880	10,6
1996	308.725	13,1
1997	373.236	15,9
1998	415.001	17,7
1999	374.945	16,0
2000	455.604	19,4
2001	413.900	17,6
2002	438.435	18,7
2003	524.376	22,3

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

Gráficamente tenemos:

Gráfico 49. Evolución Histórica de los TEUs en el Puerto de San Antonio



Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

4.11. Composición según Tipo de Carga 2001-2003

Los últimos tres años, confirman el nivel de expansión de las cargas contenedorizadas, el cual se encuentra por sobre los niveles de crecimiento que experimentan otras cargas, tales como la de graneles sólidos, líquidos y carga fraccionada. Durante el 2003, el crecimiento de las cargas transportadas en contenedores fue del 28,8% respecto al 2001.

Cuadro 19. Composición según Tipo de Carga

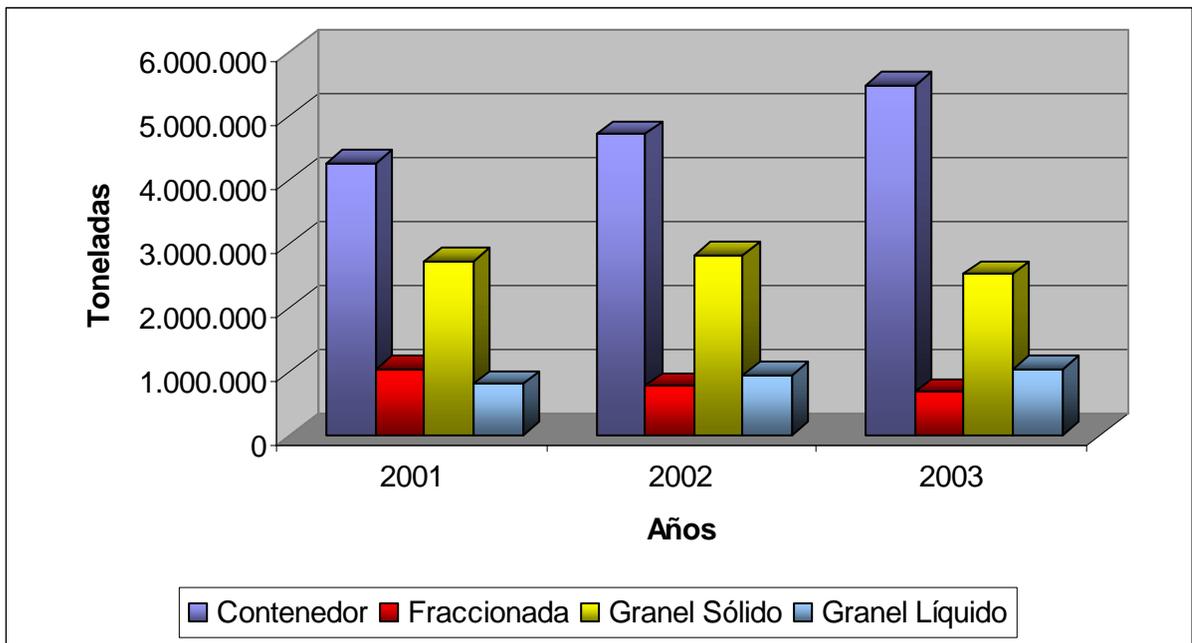
Tipo de Carga	2001		2002		2003	
	ton	%	ton	%	ton	%
Contenedor	4.270.651	48,2	4.724.405	50,9	5.499.885	56,4
Fraccionada	1.036.593	11,7	772.208	8,3	681.922	7,0
Granel Sólido	2.735.445	30,9	2.831.578	30,5	2.530.008	25,9
Granel Líquido	809.621	9,1	946.317	10,2	1.037.853	10,6
Total	8.852.310	100,0	9.274.509	100,0	9.749.668	100,0

Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

Mientras que el crecimiento total de la carga movilizada en el puerto de San Antonio creció –en igual período– un 10,1%.

Gráficamente tenemos:

Gráfico 50. Composición según Tipo de Carga, puerto de San Antonio (2001-2003)

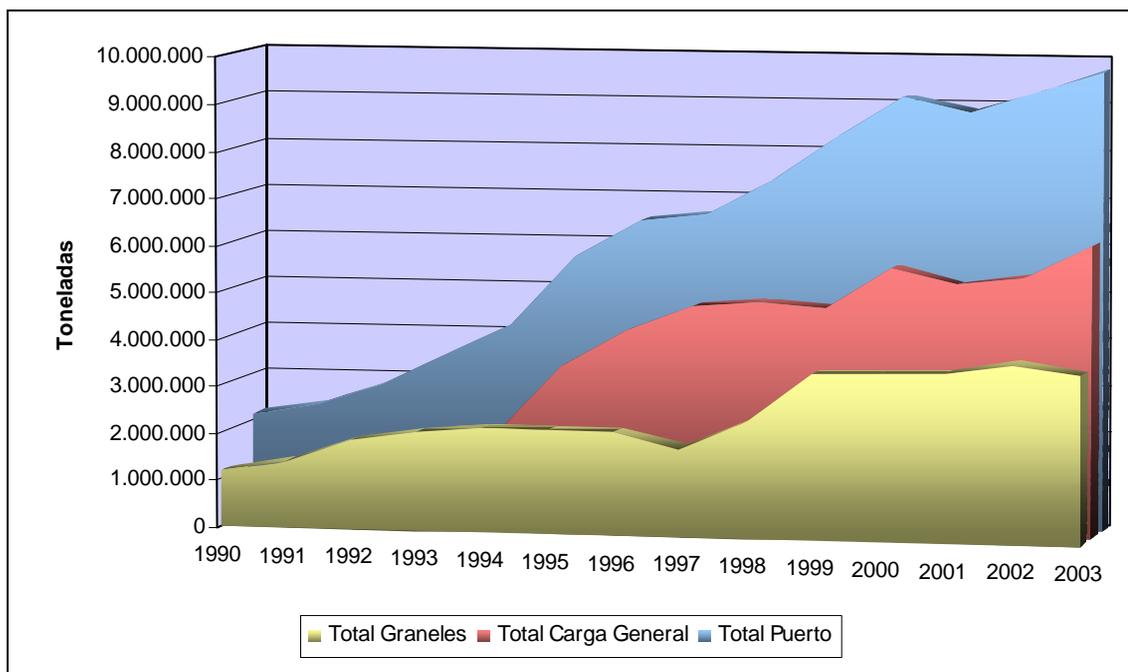


Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

4.12. Análisis de la Evolución Histórica por Tipos de Carga

La carga general movilizada en 1990, representaba el 43,36% del total movilizado, mientras el 56,64% restante correspondía a diferentes tipos de graneles. Ya en el 2003, este porcentaje había aumentado a un 63,4% para la carga general, contra un 36,6% correspondiente a graneles, tal como se puede apreciar en el Gráfico 51.

Gráfico 51. Evolución Histórica Anual por Tipo de Carga del Puerto San Antonio



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

El aumento del comercio exterior, provocado por la reactivación de nuestra economía, producto de las nuevas oportunidades que ofrece la apertura comercial de Chile, ha creado un clima propicio para que nuevas empresas nacionales vean –en el extranjero- nuevos mercados para sus productos, especialmente en el mercado asiático, después de su reactivación, luego de la crisis del '98.

A lo anterior, también debemos hacer mención, la necesidad que tienen las empresas nacionales de invertir en nuevas tecnologías, con el objeto de poder competir y estar a la altura de cualquier empresa extranjera. Este hecho, ha provocado un alza en la importación de maquinarias de última generación, lo que las convierte –de esta manera- en empresas que ofrecen una mayor calidad en sus productos, ya que sumado a la inserción de nuevas tecnologías, éstas exigen un personal capacitado, con lo cual se logra una mayor producción y mejor calidad. Debemos señalar, que en la medida que estas metas se logren dentro de una empresa, la demanda por sus productos aumentará considerablemente, ya que lo que busca el consumidor, es un buen producto a un precio conveniente y que éste le brinde confianza.

También podemos decir que, a las empresas ya existentes, se suman nuevas pequeñas y medianas empresas exportadoras (PYMEX), las cuales han comenzado a explotar recursos naturales desconocidos, hasta hace unos años atrás, es el caso del “*pon- pon*”, musgo existente en la mayoría de los pantanos de la décima región. Éste era un recurso muerto, luego del tratado de libre comercio con Corea del Sur, este musgo comienza a ser recolectado en forma masiva por muchas familias, creando –de esta manera- una nueva fuente de trabajo. Este producto es minuciosamente limpiado, secado, prensado, embalado en pequeñas cajas y estibado en contenedores, para luego llegar a Corea, en donde es utilizado como sustituto de la tierra, gracias a sus propiedades higroscópicas.

Ésta y muchas más son las razones, que han producido una inversión en la balanza carga general v/s graneles, con respecto a años anteriores, debido a que cada vez son más y mejores las demandas de los productos chilenos en el extranjero, que necesitan ser transportados en contenedores Tal es el caso, de las PYMEX, la industria del salmón, etc. Y todo esto sumado a la creciente demanda por productos provenientes del sector minero y la industria forestal.

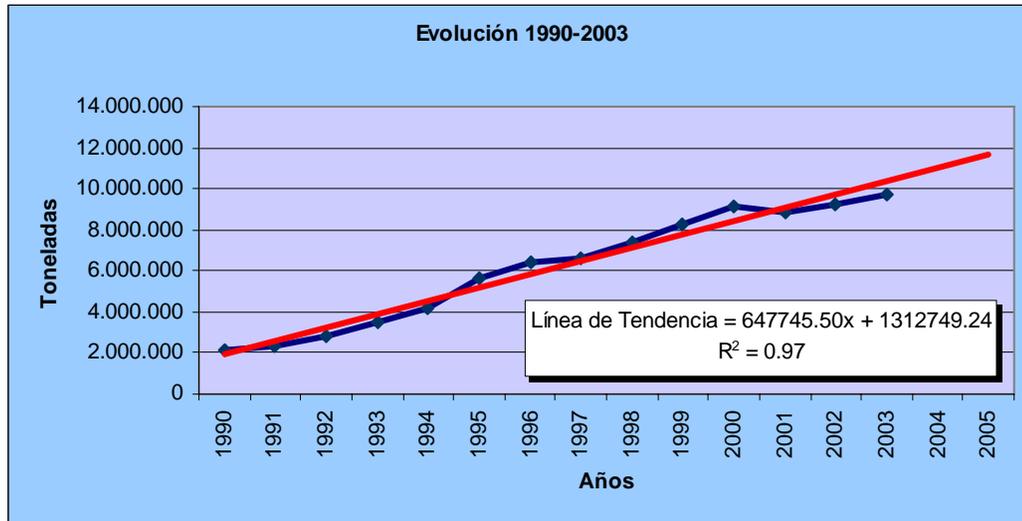
Cuando Chile firma un nuevo TLC, incluso antes, en la etapa de negociaciones, ya se dilucida el potencial nuevo mercado de los productos chilenos y su eventual competencia, lo cual provoca una estampida de exportaciones hacia el nuevo destino. Es el caso de los TLCs con la Unión Europea, Estados Unidos y Corea del Sur, cuyo intercambio comercial, cada mes es superior al mismo mes del año anterior de la entrada en vigencia.

Además estas cifras crecerán, ya que se está estudiando la posibilidad de un tratado de libre comercio con el bloque de APEC, el cual nos abriría un mercado, donde los productos chilenos son muy apetecidos, tal es el caso del vino, las frutas, el salmón y otros productos industriales como el cobre y las maderas. Mientras nosotros, podremos gozar de las rebajas arancelarias y comprar automóviles, electrodomésticos, etc. a menor costo.

a) Regresión Lineal de la Evolución de Carga 1990-2003

Teniendo los datos de la evolución de los movimientos de carga, en el puerto de San Antonio, podemos aplicar una regresión lineal y hacer una extrapolación por dos períodos hacia delante. De esta manera, podemos estimar cual será la tendencia a futuro, con un coeficiente de correlación 0,97 obtenemos 11.676.677 toneladas para el año 2005, lo que significa un incremento de un 19,8% respecto al año 2003.

Gráfico 52. Regresión Lineal de la Evolución de Carga 1990-2003



Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

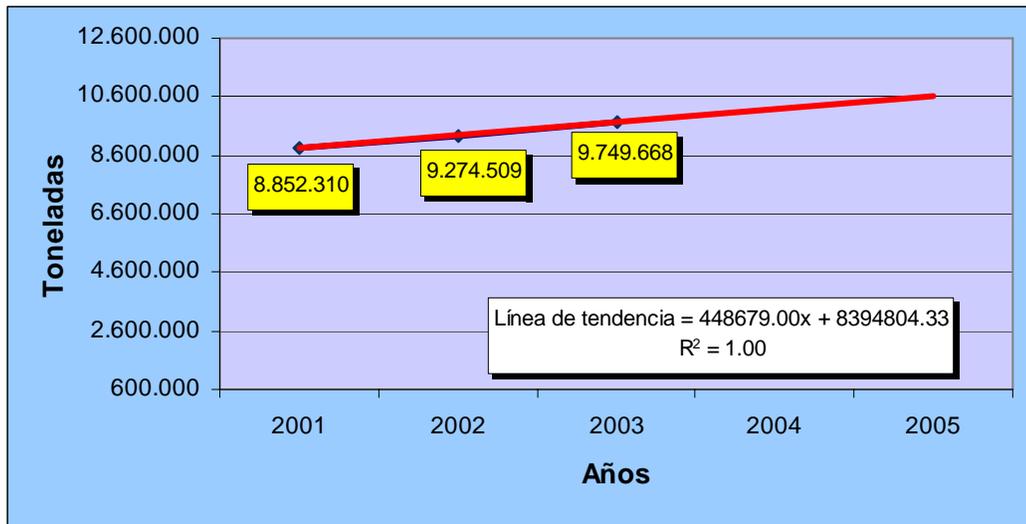
El gráfico anterior, confirma la evolución de las cargas en el puerto de San Antonio, pero éste no nos permite ver la incidencia de los principales TLCs.

b) Regresión Lineal de la Evolución de Carga 2001-2003

Para evitar lo anterior, y además como una manera de ver la realidad pre y post TLCs (EE.UU., UE y Corea del Sur), se eliminan los datos de los años 1990 al 2000, dado que si consideramos los años '90, las realidades de éstos, eran muy distintas a las que actualmente estamos viviendo. Además la reactivación económica apenas comenzaba, cuando irrumpe la crisis asiática, produciendo un período de receso.

Con las consideraciones previas, es posible tener una mayor certeza en la estimación de la evolución de las cargas, en el puerto de San Antonio. Aplicando una regresión lineal y una posterior extrapolación por dos períodos, las cifras que se proyectan para el 2005, alcanzarían las 10.638.199 toneladas, lo que representa un incremento del 9,1% respecto al año 2003.

Gráfico 53. Regresión Lineal de la Evolución de Carga 2001-2003



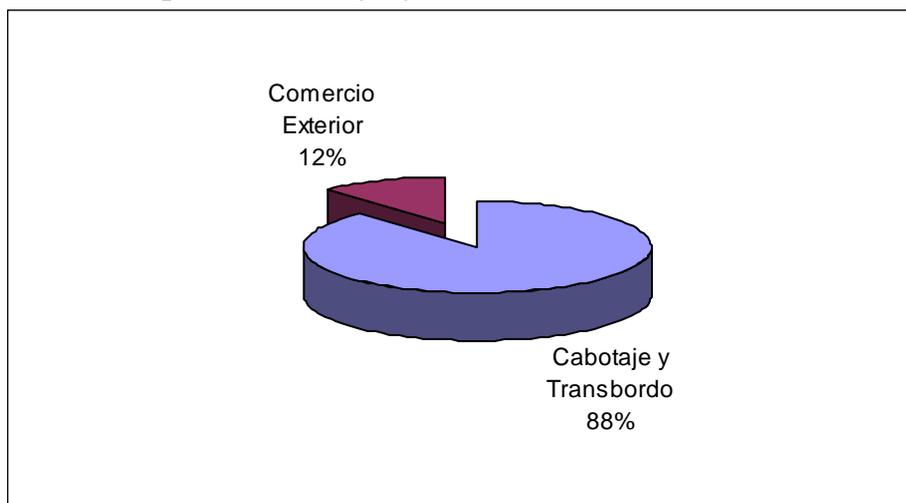
Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

Finalmente, el análisis previo nos permitió ver cual será el futuro de la evolución de las cargas en el puerto de San Antonio. De esta manera, el aumento –según la última estimación- será –para este año, 2004- de 439.852 toneladas superior al 2003 (de 9.749.688 a 10.189.520 toneladas). Mientras que para el 2005, esta cifra alcanzará las 888.531 toneladas, respecto de mismo año (de 9.749.668 a 10.638.199 toneladas).

4.13. Participación Cabotaje (y transbordo) versus Comercio Exterior

Durante el 2002, San Antonio tuvo un tráfico de cargas equivalentes a 9.274.509 toneladas, de las cuales, el 88% (8.161.568 ton) correspondió a cabotaje y transbordo de mercancías. Mientras que el 12% (1.112.941 ton) restante fueron de comercio exterior (referido a las cargas de exportación e importación, en donde no se realiza cabotaje ni transbordo de éstas para llegar a su destino final).

Gráfico 54. Participación Cabotaje (y transbordo) versus Comercio Exterior 2002

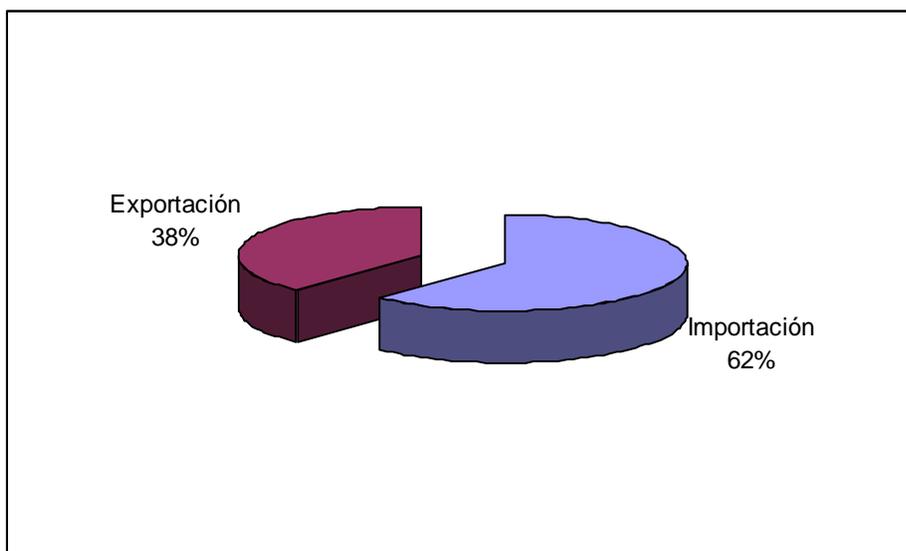


Fuente Elaboración propia, en base a datos de “*Memoria anual 2002*” Puerto de San Antonio

4.14. Flujo de Cargas Correspondientes a Comercio Exterior

Las cargas correspondientes a comercio exterior –en el 2002- totalizaron 7.025.016 toneladas, de las cuales, el 62% (4.360.916 ton) correspondió a mercancías de importación, mientras que el 38% (2.664.100 ton) restante fueron exportaciones.

Gráfico 55. Comercio Exterior a través del Puerto de San Antonio 2002

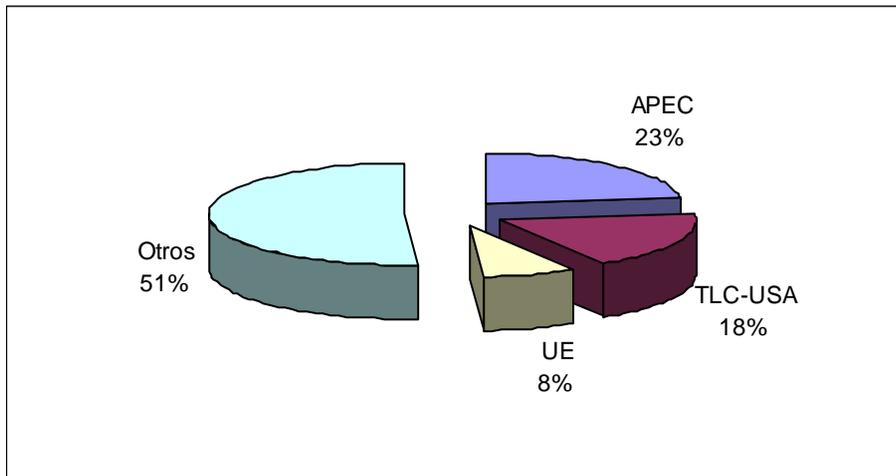


Fuente Elaboración propia, en base a datos de “*Memoria anual 2002*” Puerto de San Antonio

4.15. Cargas por Zona de Origen

En el 2003, Apec ocupó el 23% de las cargas importadas que ingresaron por el puerto de San Antonio, lo cual refleja la reactivación de la economía asiática; le sigue EE.UU. (18%), una de las economías más grande del mundo; y la Unión Europea con el 8%. Mientras que el 51% restante, se reparte entre la diversidad de países con los cuales Chile mantiene relaciones bilaterales.

Gráfico 56. Participación por Origen 2003

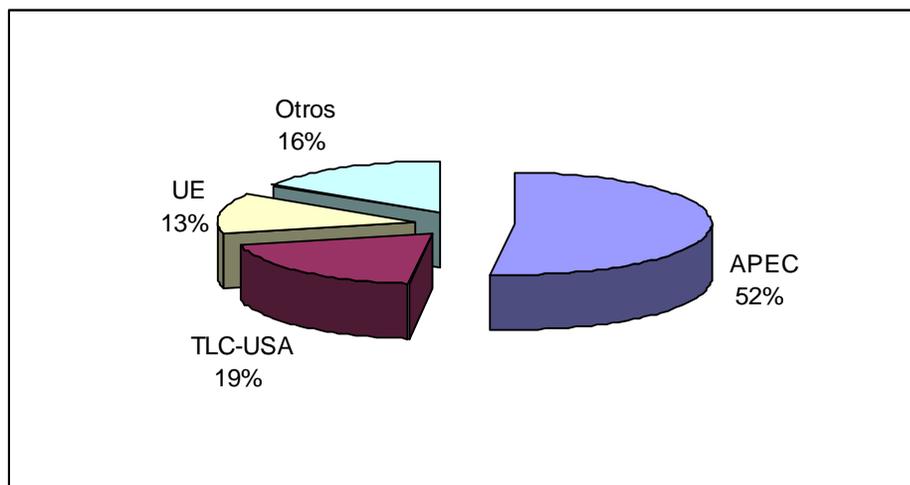


Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

4.16. Cargas por Zona de Destino

Del total de las exportaciones, hechas por nuestro país, que salen por el puerto de San Antonio, Apec ocupó el 52%, le siguen EE.UU. con el 19% y la Unión Europea con un 13%. Mientras que el 16% restante, se reparte entre los países con los cuales Chile mantiene intercambios comerciales.

Gráfico 57. Participación por Destino 2003



Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

4.17. Evolución Mensual del Tipo de Carga en el Puerto de San Antonio

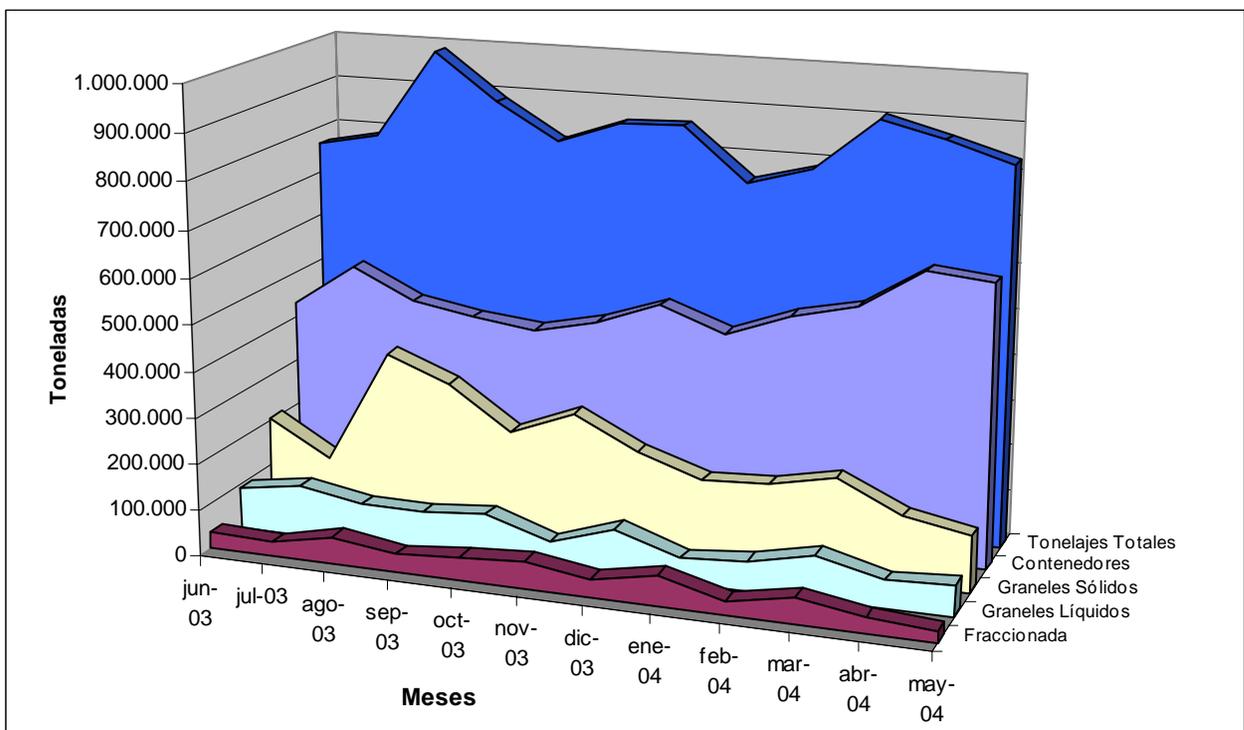
El cuadro 20 muestra la evolución mensual, del tipo de carga, entre junio (2003) y mayo (2004). Del total de las toneladas de cargas manejados durante este período, el 59,16% corresponde a cargas transportada en contenedores, el 26,06% a graneles sólidos, el 9,53% a graneles líquidos y el 5,25% pertenecen a carga fraccionada. Cifras que siguen ratificando el crecimiento de la carga contenedorizada.

Cuadro 20. Evolución Mensual del Tipo de Carga en el Puerto de San Antonio

(Carga en toneladas)					
Meses	Contenedores	Fraccionada	Graneles Sólidos	Graneles Líquidos	Tonelajes Totales
<i>jun-03</i>	432.331	37.381	206.385	87.960	764.057
<i>jul-03</i>	523.624	30.417	128.186	108.375	790.602
<i>ago-03</i>	460.064	59.982	379.112	87.149	986.307
<i>sep-03</i>	437.399	38.909	326.273	83.554	886.135
<i>oct-03</i>	422.261	51.087	235.499	98.230	807.078
<i>nov-03</i>	453.164	59.162	290.368	53.686	856.380
<i>dic-03</i>	502.151	38.683	221.079	98.703	860.616
<i>ene-04</i>	452.969	66.537	175.496	52.727	747.728
<i>feb-04</i>	505.478	28.983	185.136	65.665	785.262
<i>mar-04</i>	536.486	58.301	212.042	96.538	903.368
<i>abr-04</i>	626.176	35.156	147.169	60.662	869.163
<i>may-04</i>	613.812	24.443	121.692	68.429	828.376
Total Cargas	5.965.914	529.041	2.628.438	961.677	10.085.070
% participación	59,16	5,25	26,06	9,54	

Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

Gráfico 58. Evolución Mensual del Tipo de Carga en el Puerto de San Antonio



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

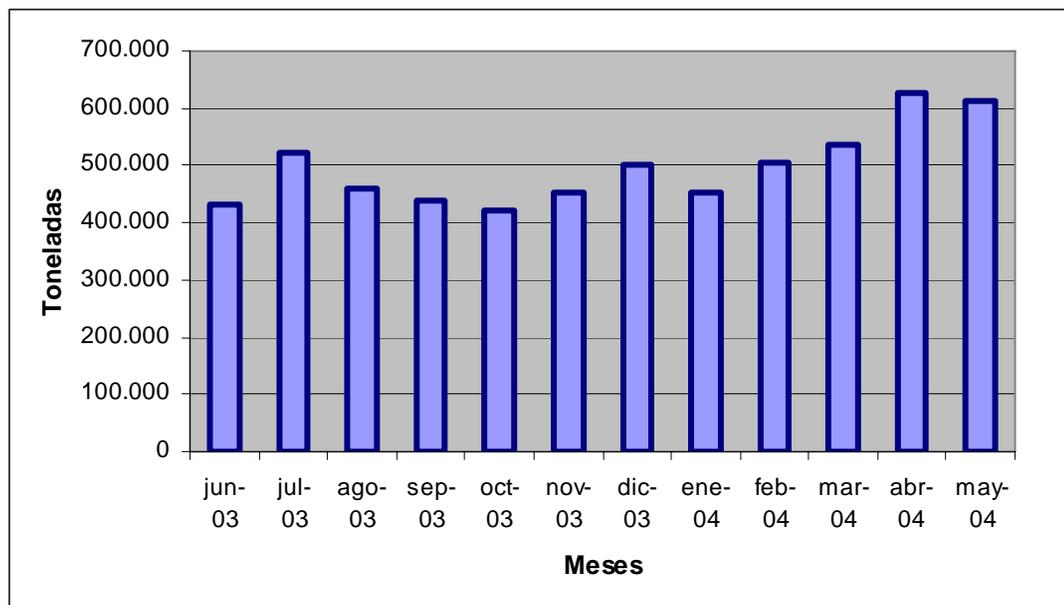
4.18. Análisis de la Evolución Mensual del Tipo de Carga en el Puerto de San Antonio

Mediante la aplicación de una regresión lineal, a las diferentes tipos de carga, podemos apreciar cual es la tendencia futura de éstas.

a) Tonelaje de Carga Transportada en Contenedores

En el gráfico siguiente se muestra la evolución de este tipo de carga.

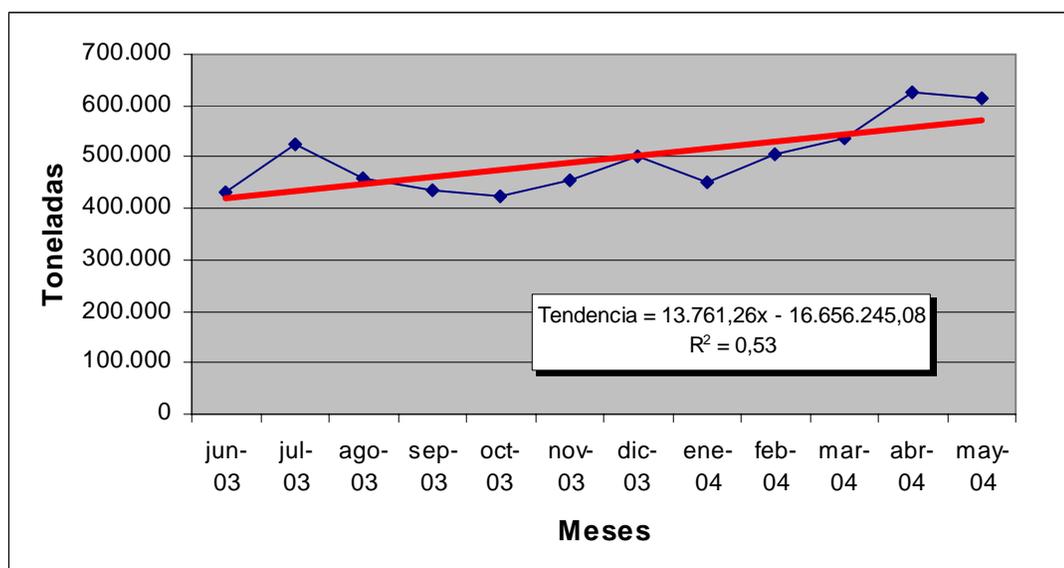
Gráfico 59. Evolución Mensual del Tonelaje de Carga Transportada en Contenedores



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

Aplicando una regresión lineal, resulta el siguiente gráfico:

Gráfico 60. Regresión Lineal a la Evolución Mensual del Tonelaje de Carga Transportada en Contenedores



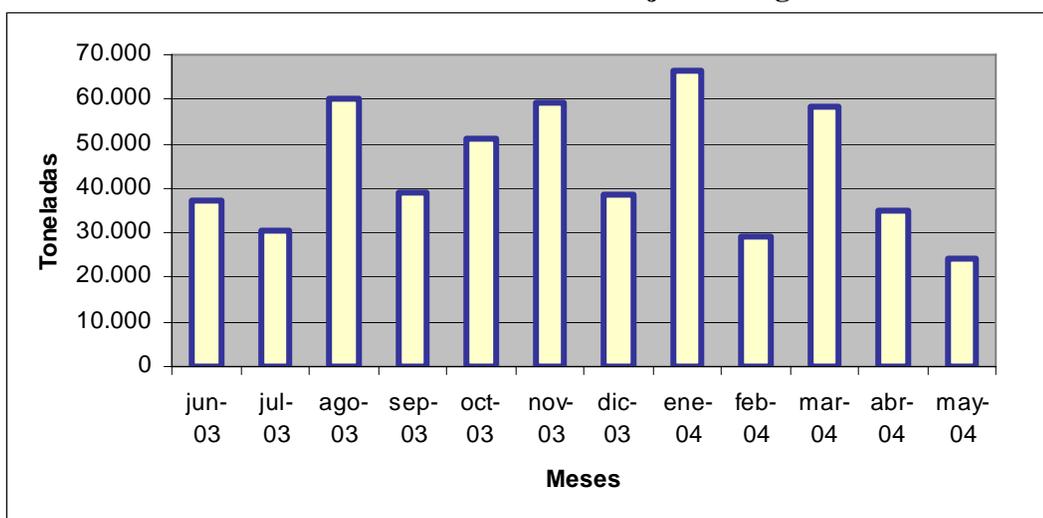
Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

De esta manera, con un coeficiente de correlación (R^2) igual a 0,53, vemos que la tendencia del tonelaje mensual de carga transportada en contenedores, sigue en aumento, tal como ha sido la tónica de los últimos años, tanto a nivel nacional como internacional.

b) Tonelaje de Carga Fraccionada

La carga fraccionada es aquella, que por su carácter fragmentario, conlleva para el transportista actividades como manipulación, agrupamiento, clasificación o embalaje. En el gráfico siguiente se muestra la evolución de este tipo de carga.

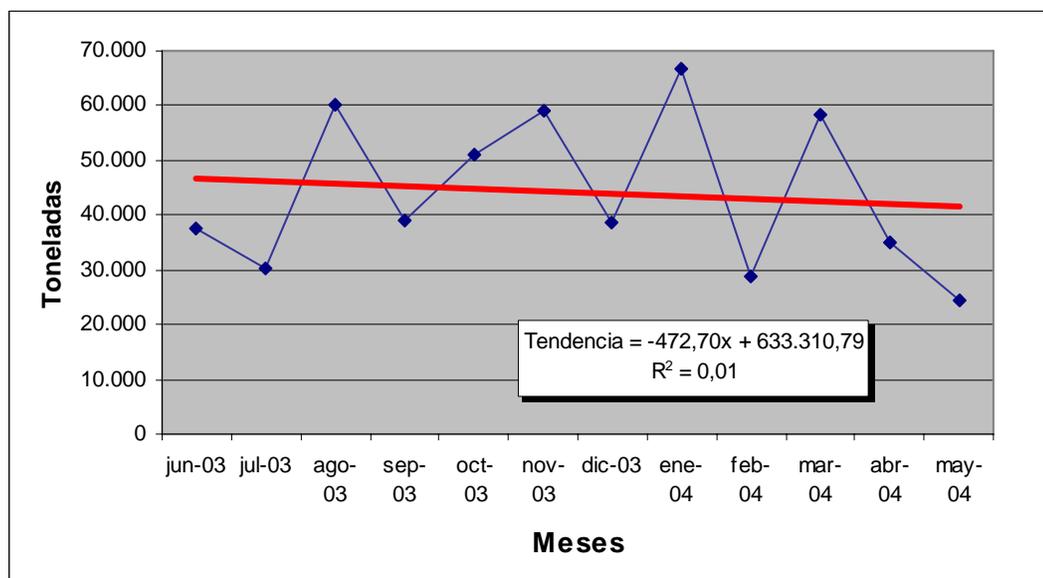
Gráfico 61. Evolución Mensual del Tonelaje de Carga Fraccionada



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

Al aplicar una regresión lineal, a las toneladas mensuales de carga fraccionada, se ve una escasa correlación entre las toneladas mensuales, tal como lo demuestra $R^2 = 0,014$. Esto se debe a la gran cantidad de altibajos que ha sufrido este tipo de carga.

Gráfico 62. Regresión Lineal a la Evolución Mensual del Tonelaje de Carga Fraccionada



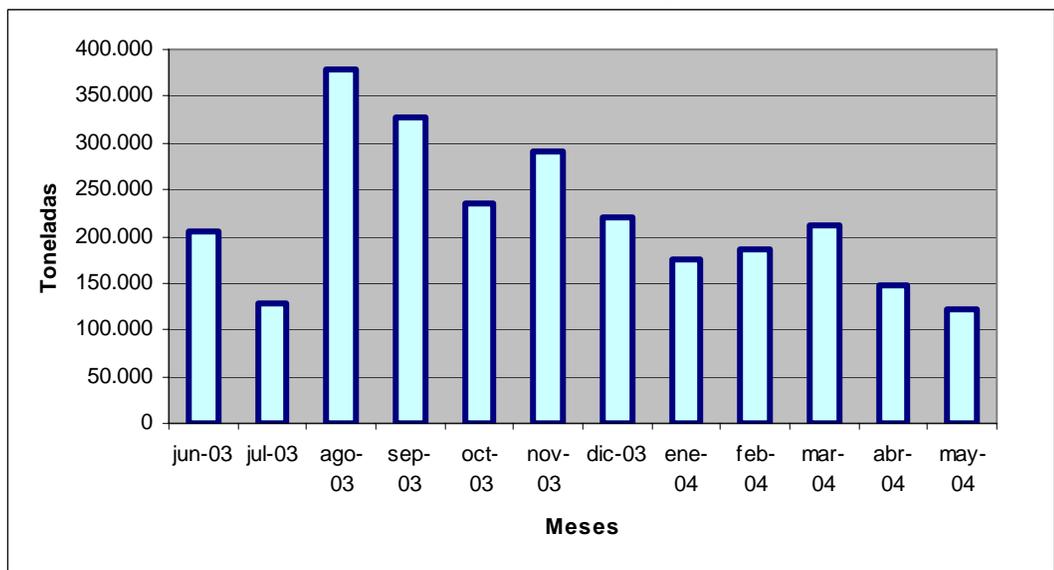
Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

El comportamiento anterior, no tiene mayor relevancia, ya que los tonelajes de carga fraccionada, manejados en el puerto, son muy inferiores a los de contenedores y graneles sólidos. Y a la vez –esta tendencia- es producto del aumento masivo de carga contenedorizada, en el puerto de San Antonio, durante el último tiempo.

c) Tonelaje de Graneles Sólidos

En el gráfico siguiente se muestra la evolución de este tipo de carga.

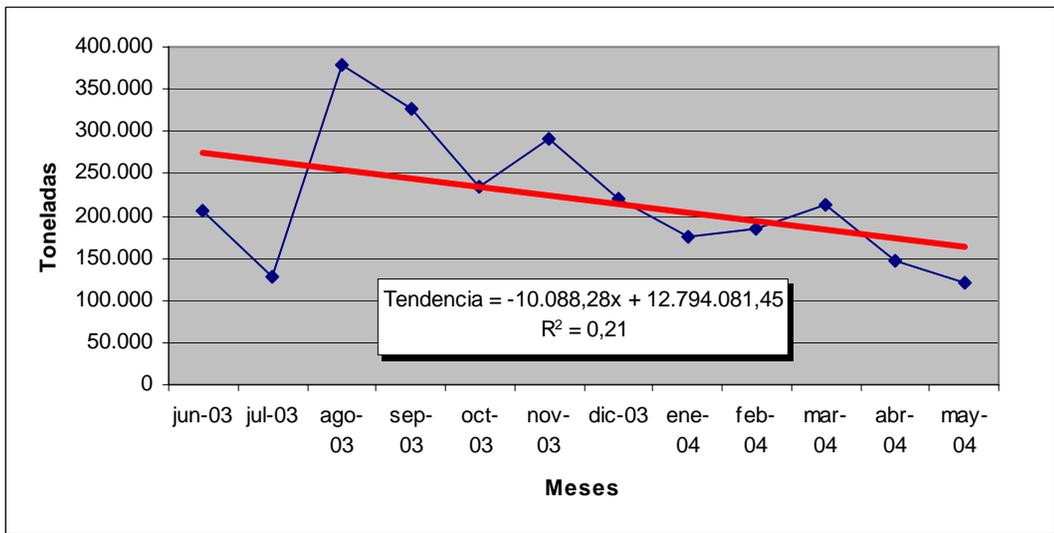
Gráfico 63. Evolución Mensual del Tonelaje de Graneles Sólidos



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

Luego de aplicar una regresión lineal a los tonelajes de graneles sólidos, manejados por el puerto de San Antonio, durante el período junio-mayo (2003 y 2004 respectivamente). Se puede apreciar un gran descenso en el 2004.

Gráfico 64. Regresión Lineal a la Evolución Mensual del Tonelaje de Graneles Sólidos



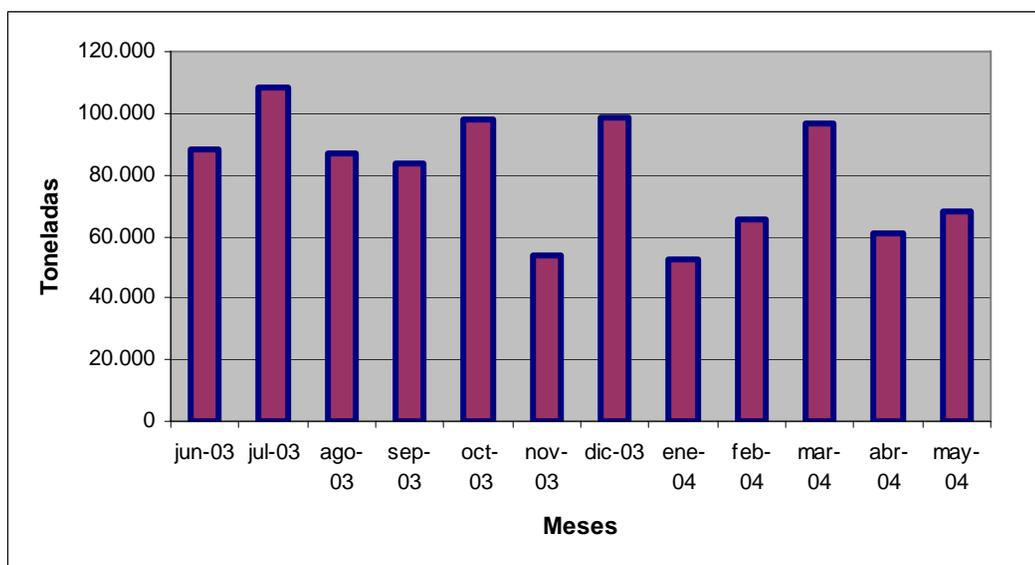
Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

La escasa correlación que existe entre ambas variables, hace que este aparente decaimiento, en el tonelaje de graneles sólidos, sea un tanto distorsionado. El coeficiente de correlación R^2 , es igual a 0,21, lo que corrobora la escasa relación.

d) Tonelaje de Graneles Líquidos

En el gráfico siguiente se muestra la evolución de este tipo de carga.

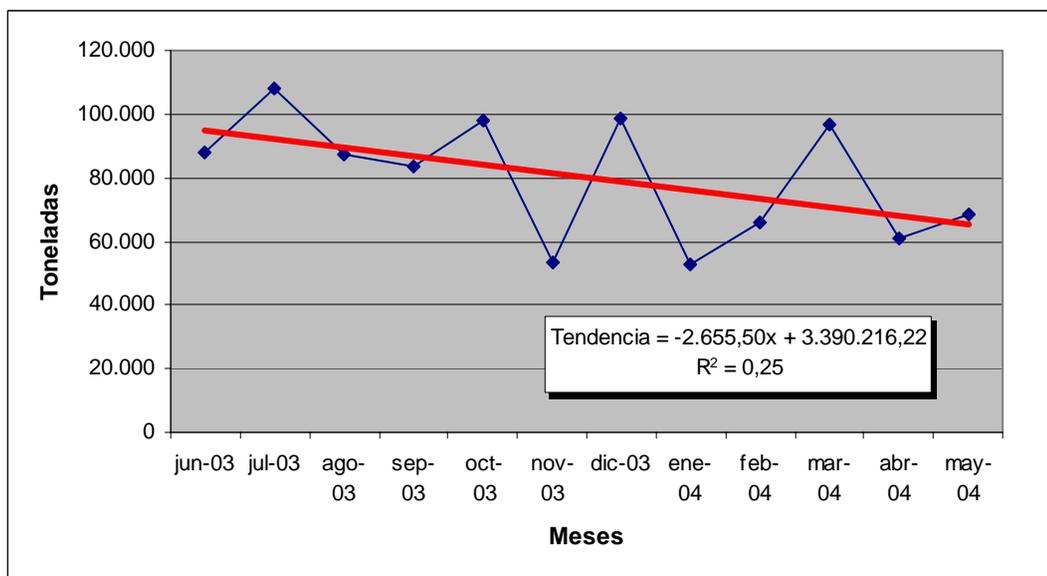
Gráfico 65. Evolución Mensual del Tonelaje de Graneles Líquidos



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

Al igual que en el caso anterior, el escaso grado de relación que existe entre ambas variables, hace que la tendencia originada, luego de la aplicación de la regresión lineal, sea un tanto diferente de la real tendencia de los últimos años.

Gráfico 66. Regresión Lineal a la Evolución Mensual del Tonelaje de Graneles Líquidos



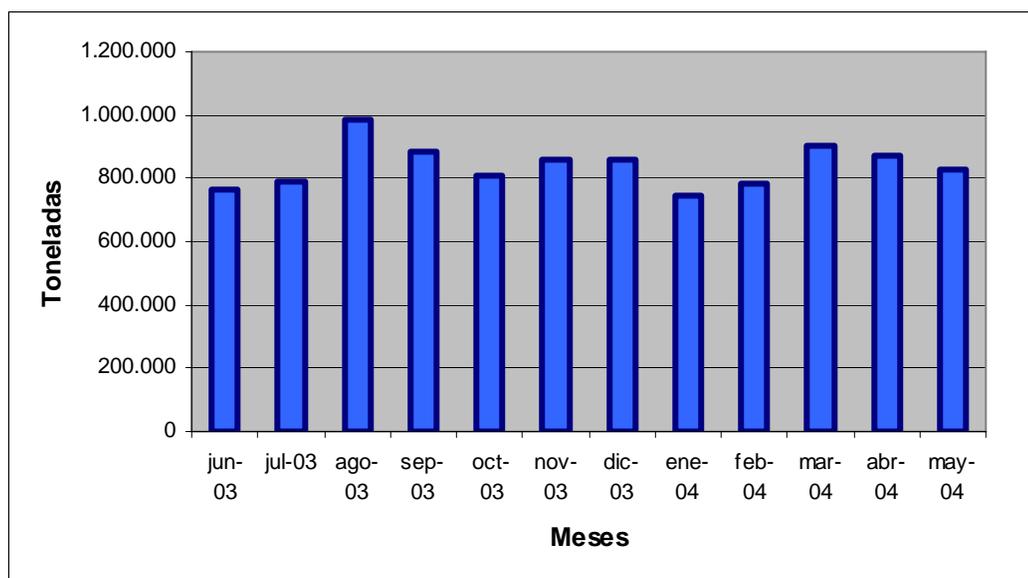
Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

Otra explicación, para la disminución de los tonelajes de carga fraccionada, graneles sólidos y líquidos, es que el nivel en que crecen las cargas contenedorizadas es arrasador. Esto sumado a que nuestro país, no es un exportador, por ejemplo de graneles líquidos en grandes cantidades.

e) Tonelajes Totales

En el gráfico siguiente se muestra la evolución de la suma total de los diferentes tipos de carga.

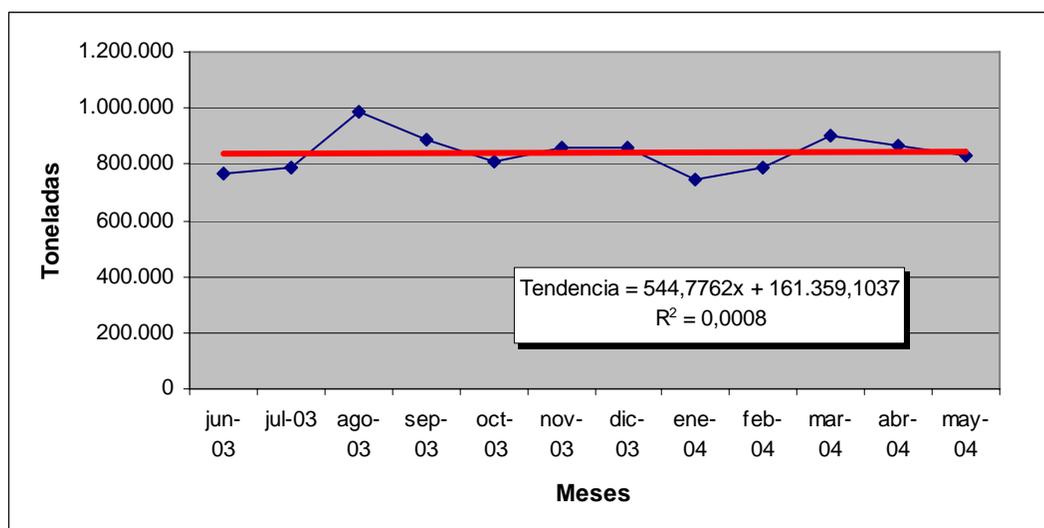
Gráfico 67. Evolución Mensual de los Tonelajes Totales



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

En un plano más general, la tendencia durante estos meses, ha sido relativamente estable. Lo que ratifica la importancia que tiene la carga contenedorizada en el movimiento portuario de San Antonio.

Gráfico 68. Regresión Lineal a la Evolución Mensual de los Tonelajes Totales



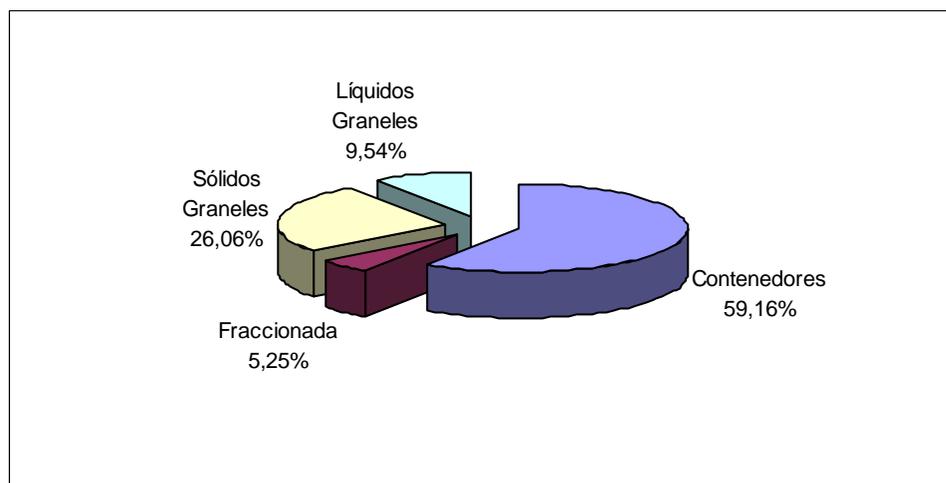
Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

El tonelaje de carga contenedorizada seguirá escalando posiciones, ocupando cada vez mayores volúmenes y obligando a la especialización en el manejo de contenedores. También podemos apreciar el alza –en el tonelaje– en los primeros meses del 2004, producto de la entrada en vigencia de los principales tratados de libre comercio.

4.19. Participación Parcial según Tipo de Carga

La participación que ha tenido –en el último tiempo– cada uno de los distintos tipos de carga, en el puerto de San Antonio, se puede apreciar en el siguiente gráfico. Su elaboración fue en base a los movimientos del período junio '03 - mayo '04.

Gráfico 69. Participación Parcial según Tipo de Carga (junio '03 – mayo '04)



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la Empresa Portuaria San Antonio

La supremacía de las cargas transportadas en contenedores es indiscutible.

4.20. Líneas Navieras que Visitaron el Puerto durante el 2003

El cuadro 21, muestra las principales navieras que visitaron San Antonio durante el 2003. Destacan entre las grandes navieras del mundo, *Maersk Sealand*, *APL*, *Columbus Line*, entre otras.

Cuadro 21. Navieras que Visitaron el Puerto de San Antonio 2003

Empresa Naviera	Carga General		Carga Granel	
	Seca	Refrigerada	Líquido	Sólido
<i>APL</i>	X	X		
<i>CCNI</i>	X	X		
<i>Columbus Line</i>	X	X		
<i>Crowley</i>	X	X		
CSAV	X	X	X	X
<i>EMPREMAR</i>	X			X
<i>Hamburg Süd</i>	X	X		
<i>Hyundai Merchant M.</i>	X			
<i>Libra - Líneas Brasileñas de N</i>	X	X		
Maersk-Sealand	X	X		
<i>Maruba S.C.A.</i>	X	X		
<i>MOL</i>				X
<i>MSC</i>	X	X		
<i>NACHIPA</i>				X
<i>NisaBulk</i>				X
<i>NYK</i>	X	X		X
<i>Odfjell Tankers</i>			X	
<i>Pan Ocean Shipping</i>	X			X
<i>Stolt Nielsen</i>			X	
<i>TMM</i>	X	X		
<i>Western Bulk Carriers</i>	X			X
<i>Otros</i>	X	X	X	X

Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

En junio (2003), el Puerto de San Antonio recibió a la nave portacontenedores más grande en la historia de Chile: el “*Olga Maersk*” (en la foto).

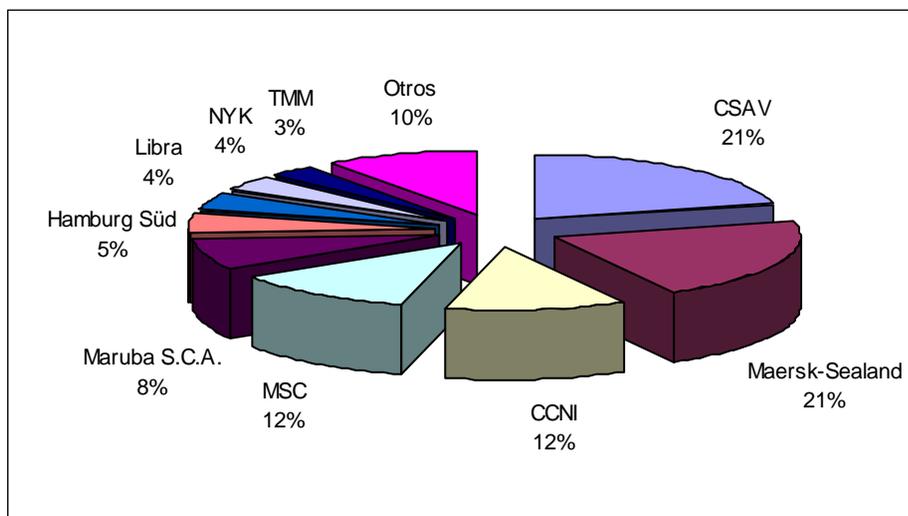


El buque, construido el 2003 por la naviera *Maersk-Sealand*, cuenta con una eslora de 236 metros y con una capacidad de 3.000 TEUs. Su llegada al país, obedeció a la inauguración de la ruta *Andean Transatlantic*, clave para el transporte de carga de Sudamérica hasta las costas de Estados Unidos y Europa.

4.21. Distribución de las Cargas Contenedorizadas por Empresa Naviera

Del tonelaje contenedorizado transferido por los puertos de la V región en el 2003 (8.878.758 tm), un 62% correspondió a San Antonio (5.504.829 tm) y el 38% restante a Valparaíso. En gráfico siguiente, se muestran las principales navieras que movilizan este 62%.

Gráfico 70. Distribución de las Cargas Contenedorizadas por Empresa Naviera 2003



Fuente: Elaboración propia, en base a “Informe de cargas 2000-2003” (EPSA)

El ranking de los navieros (*carrier*), es encabezado por la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) y Maersk-Sealand, quienes en conjunto concentran el 42% de las cargas. El segundo lugar lo comparten, MSC y CCNI, éstas transportan el 24%. En resumen estas cuatro navieras transportan dos tercios del total –de cargas contenedorizadas- movilizado por el puerto.

4.22. Principales Clientes del Puerto

A continuación se nombran los principales clientes del puerto:

Cuadro 22. Principales Clientes del Puerto de San Antonio 2003

Clientes	
Exportadores	Importadores
<i>AGROSUPER COMERCIALIZ ALIMENT</i>	<i>AGRICOLA ARIZTIA LTDA.</i>
<i>CARTULINAS CMPC S.A.</i>	<i>CARGILL CHILE LTDA.</i>
<i>CODELCO CORP. DEL COBRE</i>	<i>CRISTALERIAS DE CHILE S.A.</i>
<i>CONS. MADERERO LTDA.</i>	<i>DERCO S.A.</i>
<i>DOLE CHILE S.A.</i>	<i>EMPRESAS CAROZZI S.A.</i>
<i>EMPRESAS CAROZZI S.A.</i>	<i>FALABELLA S.A.C.I.</i>
<i>ENAMI</i>	<i>GENERAL MOTORS DE CHILE S.A.</i>
<i>FORESTAL COMACO S.A.</i>	<i>GOODYEAR DE CHILE</i>
<i>J.F. HILLEBRAND CHILE LTDA.</i>	<i>NESTLE CHILE S.A.</i>
<i>NORANDA CHILE LTDA.</i>	<i>SODIMAC S.A.</i>
<i>PATAGONIA CHILE S.A.</i>	<i>SOPRODI SOC. PROD. Y DISTRIB.</i>
<i>UNIFRUTTI TRADERS</i>	<i>SOPROLE LTDA.</i>
<i>VINA CONCHA Y TORO</i>	<i>SOQUIMICH, SOC. QUIM. MINERA</i>
	<i>UNILEVER CHILE</i>
	<i>VIAL TRADING S.A.</i>

Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

4.23. Principales Embarques y Desembarques 2003

Durante el 2003, uno de los más importantes embarques, fue el cobre. Por otro lado, el principal desembarco correspondió a automóviles.

a) Cobre

En octubre, se realizó el envío de 13.750 toneladas de cobre –avaluados en US\$ 24 millones– producidas por la *División El Teniente de Codelco-Chile*, lo que constituye el mayor embarque de cobre de los últimos 20 años. Esta *División* embarcó 1.212.121 toneladas por San Antonio, durante el 2003.

b) Automóviles

En diciembre, el Puerto de San Antonio vivió lo que sería uno de los desembarcos de automóviles más grandes del año: más de 3.600 vehículos provenientes de Asia en las naves *Grand Mark* y *Rita del Mar*, avaluados en cerca de US\$ 30 millones.

A través del Puerto de San Antonio ingresaron al país más de 45 mil vehículos, los cuales presentaron un fuerte incremento durante el segundo semestre del 2003.

Cuadro 23. Principales Embarques y Desembarques del Puerto de San Antonio 2003

13.750 toneladas de cobre, Codelco-Chile	3.600 vehículos, provenientes de Asia
	

Fuente: Memoria anual 2003, EPSA

4.24. Participación en el Mercado Regional de Puertos de Uso Público

El puerto de San Antonio posee una participación, a nivel regional, superior a otros puertos de la zona, tales como: Valparaíso y Ventanas (ver Cuadro 24). El promedio de los tres últimos años, indica un dominio absoluto de San Antonio en la región, convirtiéndose –de esta forma– en el principal y único puerto a nivel nacional en manejar diferentes tipos y volúmenes de carga.

En 2003, la participación de San Antonio en la región fue del orden del 55% del total regional, lo que equivale a 9.749.668 toneladas de carga. La diferencia con su más cercano competidor (Valparaíso, con el 29%) es casi del 50%, mientras que con el puerto de Ventanas (16%) ésta es del 70%.

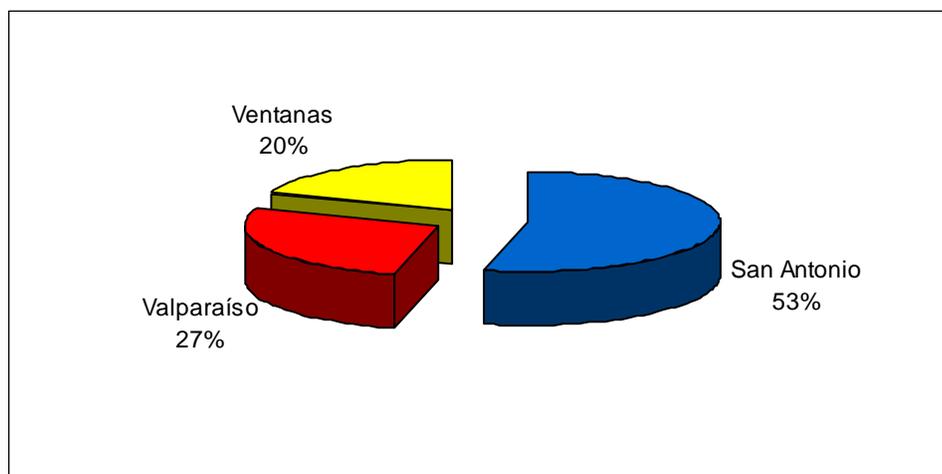
Cuadro 24. Participación en el Mercado Regional de Puertos de Uso Público

Años	San Antonio		Valparaíso		Ventanas		Totales	
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	Crecimiento 2001 = 100
2001	8.852.310	53,5	4.452.927	26,9	3.238.411	19,6	16.543.648	100
2002	9.274.509	56,5	4.665.450	28,4	2.478.087	15,1	16.418.046	99
2003	9.749.668	55,1	5.103.507	28,9	2.834.717	16,0	17.687.892	107

Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

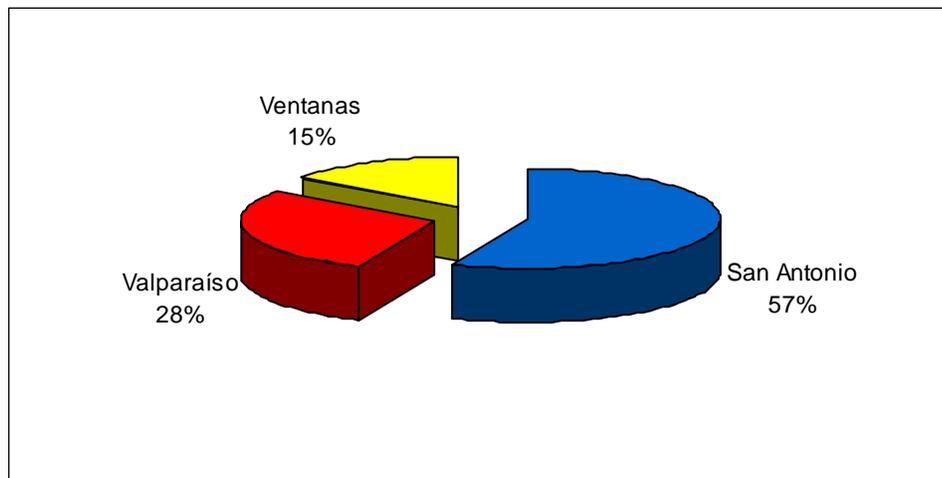
Gráficamente tenemos:

Gráfico 71. Participación en el Mercado Regional 2001



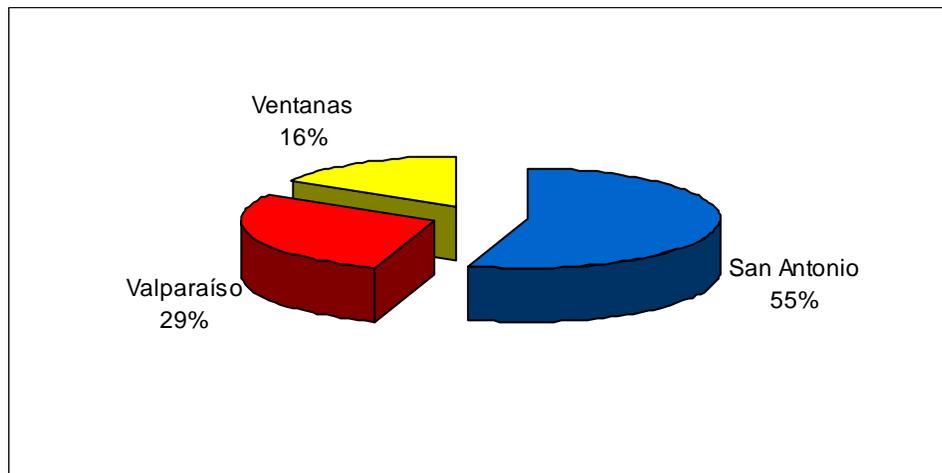
Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

Gráfico 72. Participación en el Mercado Regional 2002



Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

Gráfico 73. Participación en el Mercado Regional 2003



Fuente: Empresa Portuaria San Antonio

4.25. Evolución de la Participación de los Puertos de la V Región, según Tipo de Carga

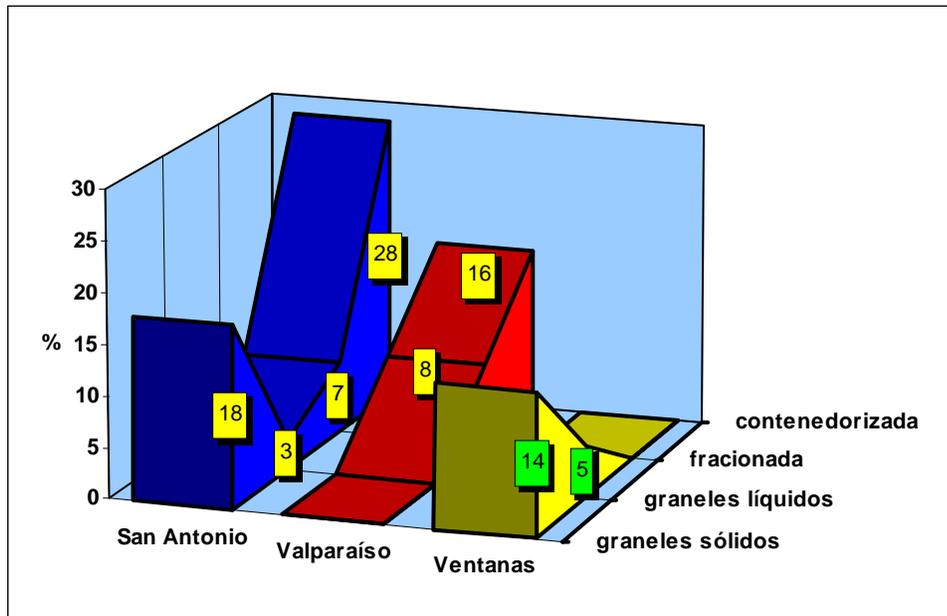
En el período 2000-2003, la participación de los puertos –de la V región-, según tipo de cargas movilizadas, es la siguiente:

Cuadro 25. Participación de los Puertos de la V Región, según Tipo de Carga 2000

Tipo de carga	San Antonio	Valparaíso	Ventanas
	%	%	%
<i>contenedorizada</i>	28	16	
<i>fraccionada</i>	7	8	
<i>graneles líquidos</i>	3		5
<i>graneles sólidos</i>	18		14

Fuente: Informe de cargas 2000-2003 (EPSA)

Gráfico 74. Participación de los Puertos de la V Región, según Tipo de Carga 2000



Fuente: Elaboración propia, en base a "Informe de cargas 2000-2003" (EPSA)

Durante el 2000, pudimos apreciar la gran proporción que abarcan las cargas contenedorizadas dentro del puerto de San Antonio y la diversidad de cargas que este puerto es capaz de movilizar.

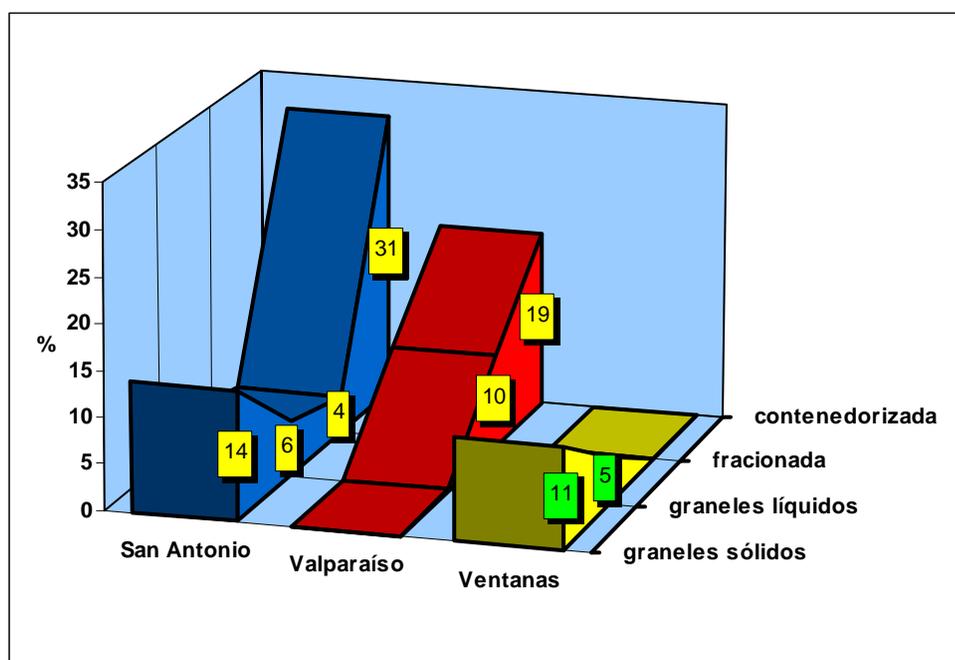
Ya en el 2003, vamos a ver que esta situación no había cambiado mucho, las cargas contenedorizadas, suben un 3%.

Cuadro 26. Participación de los Puertos de la V Región, según Tipo de Carga 2003

<i>Tipo de carga</i>	San Antonio	Valparaíso	Ventanas
	%	%	%
<i>contenedorizada</i>	31	19	
<i>fraccionada</i>	4	10	
<i>graneles líquidos</i>	6		5
<i>graneles sólidos</i>	14		11

Fuente: Informe de cargas 2000-2003 (EPSA)

Gráfico 75. Participación de los Puertos de la V Región, según Tipo de Carga 2003



Fuente: Elaboración propia, en base a “Informe de cargas 2000-2003” (EPSA)

San Antonio sigue siendo líder en la V Región, en lo que respecta a manejo de graneles sólidos, aunque demostró una leve caída del 4%. Descenso que en parte es compensado con el alza del 3% de los graneles líquidos.

La baja en la transferencia de carga fraccionada de un 3%, no es muy importante, ya que ésta sólo representa un 5,25% del total de carga movilizada en el puerto de San Antonio, según datos del período *junio '03 – mayo '04*.

4.26. Evolución y Distribución de las Cargas Argentinas en Tránsito

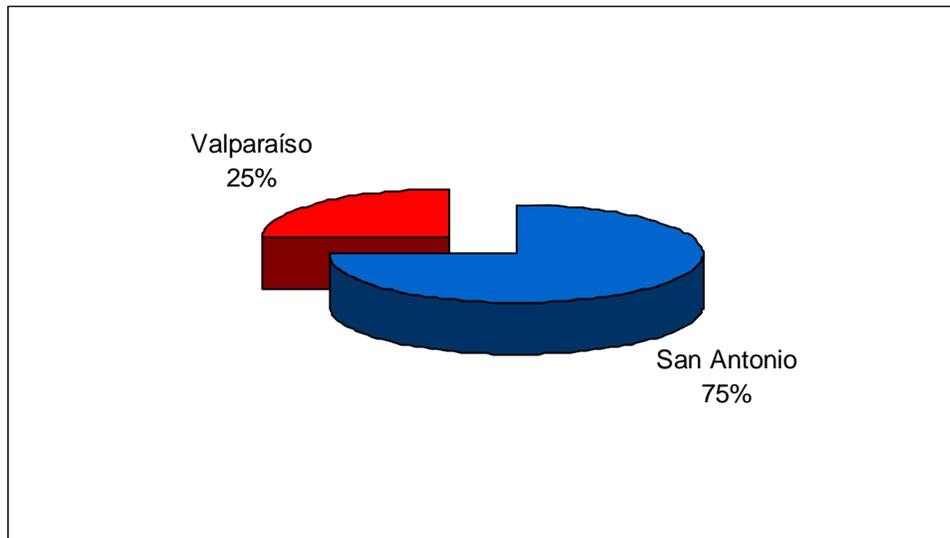
En el 2001, de las 210.821 toneladas métricas –de carga en tránsito–, provenientes de las provincias argentinas de Mendoza y Cuyo, 158.116 tm. pertenecieron a San Antonio. Mientras que Valparaíso movilizó las 54.705 toneladas métricas restantes.

En cambio, durante el 2002, de las 196.866 toneladas métricas, San Antonio movilizó 147.650 tm, dejándole a Valparaíso las 49.216 toneladas métricas restantes.

De esta manera –conociendo las cifra anteriores–, podemos decir que durante el 2001 y el 2002, el porcentaje de participación anual no fue alterado. San Antonio acaparó el 75% y Valparaíso el 25% restante de los respectivos años.

Gráficamente tenemos la misma distribución, para ambos años:

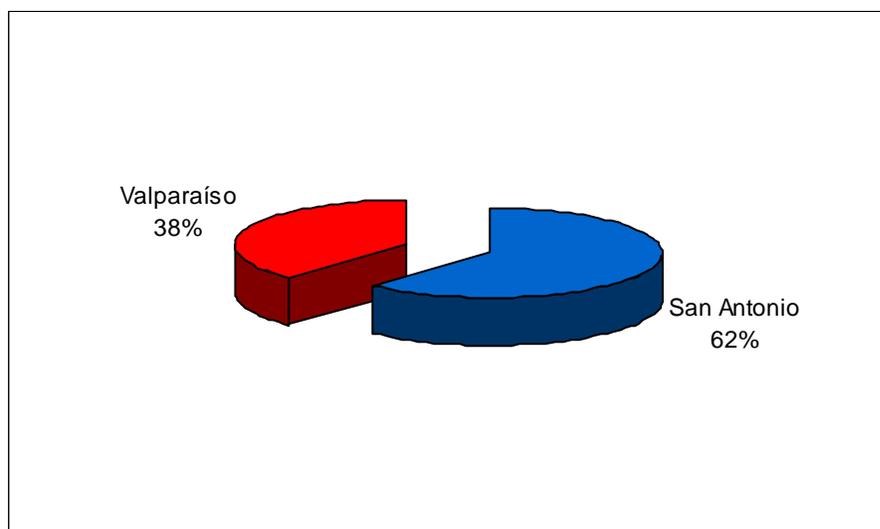
Gráfico 76. Distribución de las Cargas Argentinas en Tránsito 2001 y 2002



Fuente: Elaboración propia, en base a "Informe de cargas V región 2000-2003" (EPSA)

Finalmente –en el 2003- de las 324.234 toneladas métricas de cargas en tránsito, San Antonio acaparó 201.025 tm (62%). Mientras que Valparaíso se quedó 123.209 toneladas métricas, correspondientes al 38% restante.

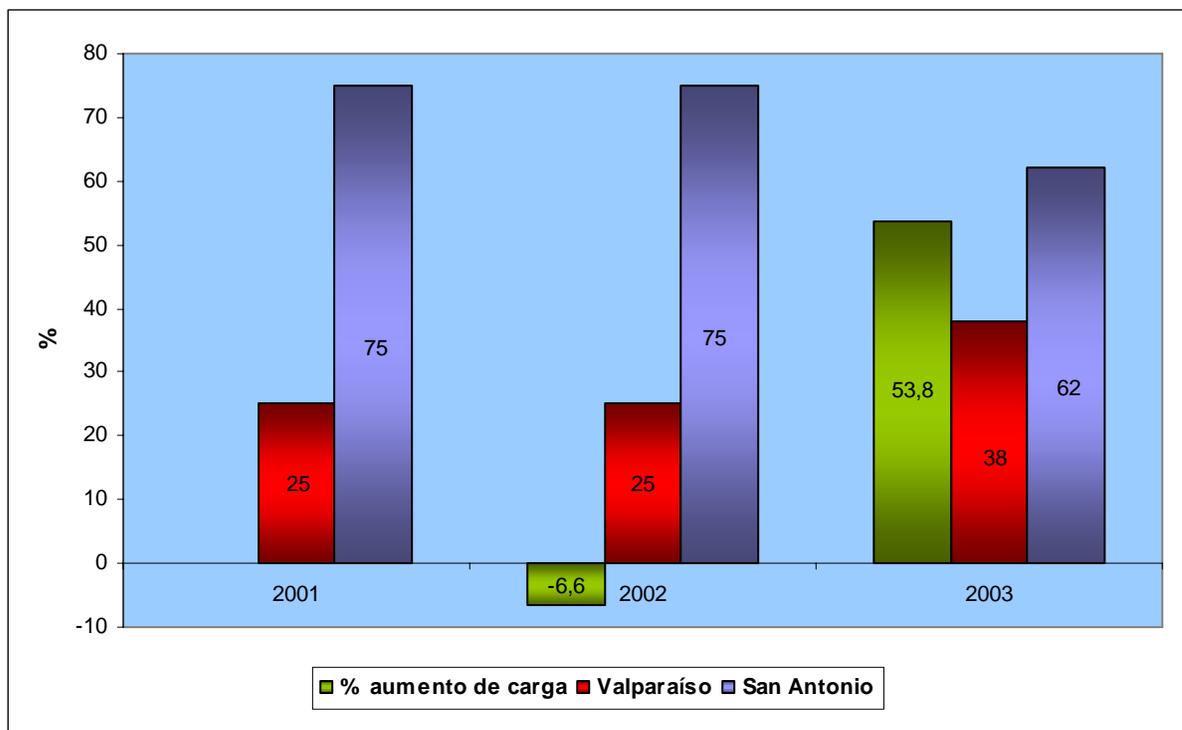
Gráfico 77. Distribución de las Cargas Argentinas en Tránsito 2003



Fuente: Elaboración propia, en base a "Informe de cargas V región 2000-2003" (EPSA)

En el gráfico siguiente, se muestra el resumen de la evolución y distribución que han tenido las cargas en tránsito argentinas, durante estos tres últimos años. Como ya vimos, el puerto de San Antonio bajó su porcentaje de participación. Pero el crecimiento de los tonelajes de carga –en el 2003- aumentó en un 53,8%, respecto al 2001.

Gráfico 78. Evolución y Distribución de las Cargas Argentinas en Tránsito 2001-2003



Fuente: Elaboración propia, en base a “Informe de cargas V región 2000-2003” (EPSA)

Este aumento, es producto de la leve reactivación económica de Argentina, su participación en el 2003 fue de un 2% del total movilizado en el puerto de San Antonio (9.675.800 tm).

4.27. Participación de los Terminales en el Puerto de San Antonio 2003

A continuación se detalla la participación que tuvo cada uno de los terminales, del puerto de San Antonio, durante el 2003.

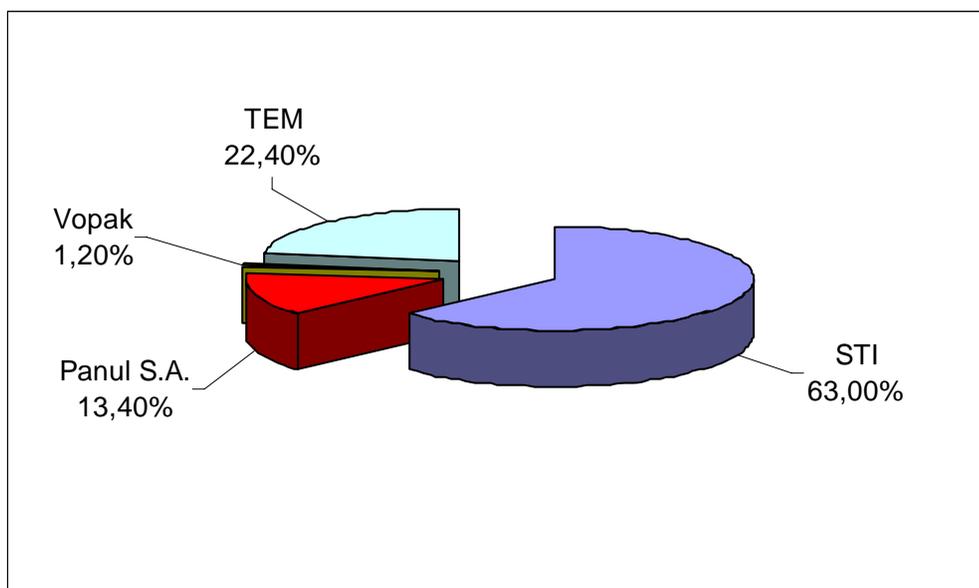
Cuadro 27. Participación de los Terminales en el Puerto de San Antonio 2003

Terminal	Tipo de Cargas	Toneladas
STI	Contenedores	6.142.291
Panul S.A.	Graneles sólidos	1.306.455
Vopak	Graneles líquidos	116.996
TEM	General y graneles sólidos	2.183.926
Total Tráfico Portuario		9.749.668

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

Gráficamente, los porcentajes de participación son los siguientes:

Gráfico 79. Participación de los Terminales en el Puerto de San Antonio 2003



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

5. Análisis Macroeconómico del Mercado de Cargas

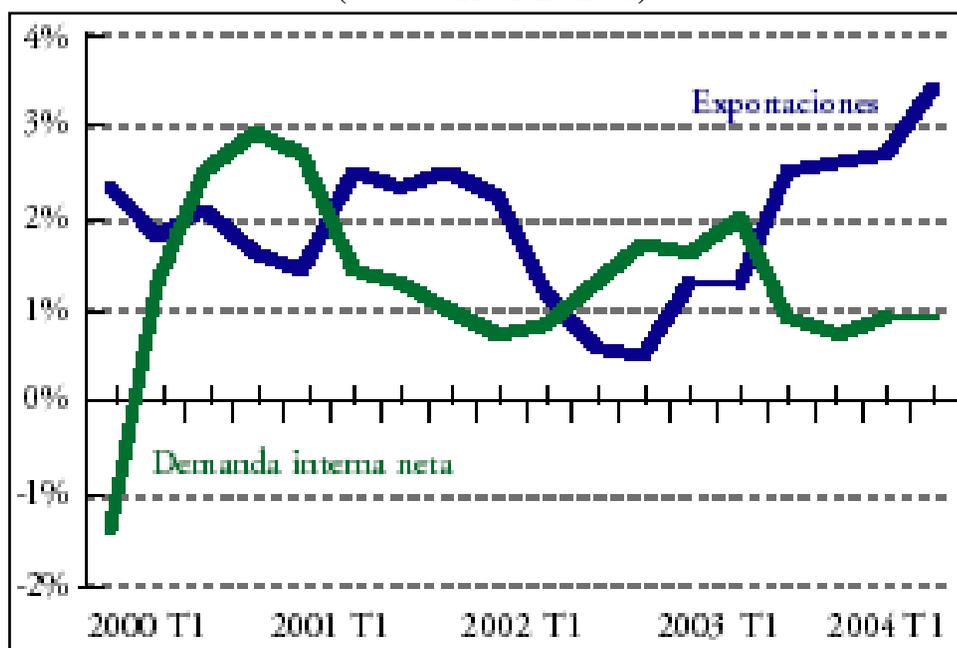
Con la entrada en vigencia de los TLCs, la producción de empresas –nacionales o extranjeras– residentes en Chile, aumentarán su producción, tal como lo confirma el índice mensual de actividad económica (Imacec). Esta tendencia, es debido a que existe una mayor demanda por los productos elaborados en nuestro país.

Esta situación, trae consigo un nuevo desafío, las empresas nacionales deben producir un número mayor de productos, para lo cual es necesario que éstas aumenten su eficiencia, con el fin de satisfacer las demandas de sus clientes. De esta manera, aumentar la eficiencia, constituye el real desafío a superar en las empresas o industrias nacionales. Importar nuevas tecnologías e invertir en capacitación, son dos grandes medidas para dar solución a este problema, además de otras medidas específicas, las cuales dependerán del mercado al cual se enfrenten o intenten ingresar (medidas medioambientales, fitosanitarias, reglas de origen, etc.).

Las exportaciones continuaron liderando el crecimiento, mientras la demanda interna mantuvo constante su contribución al mismo (ver Gráfico 80); no obstante, existirían señales de que ésta estaría en la senda de adquirir un protagonismo mayor (Ministro de Hacienda, Nicolás Eyzaguirre, Octubre 2004).

Gráfico 80.

Contribución al Crecimiento de las Exportaciones y de la Demanda Interna Neta¹³, desde Primer Trimestre 2000 hasta Primer Trimestre 2004
(% de variación anual)



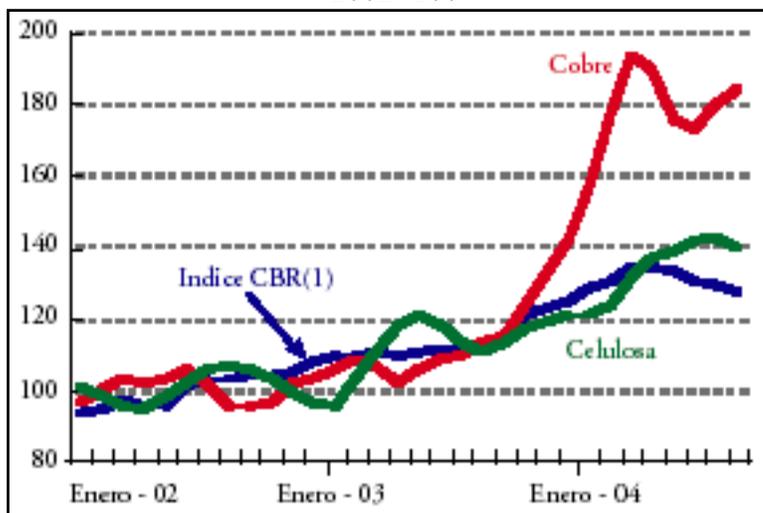
Fuente: Ministro de hacienda, Nicolás Eyzaguirre (Octubre 2004), en base a información del Banco Central.

Por el lado de las exportaciones, sus volúmenes mostraron un alto ritmo de crecimiento, en especial aquellas no cobre. La recuperación del crecimiento mundial y de los volúmenes de comercio internacional, en especial de Latinoamérica, y la puesta en marcha de los acuerdos de libre comercio con la Unión Europea, Corea del Sur y EE.UU. han sido los impulsores de este crecimiento.

Al mismo tiempo, el precio de las materias primas mostró un alza significativa. Cabe destacar la evolución del precio del cobre, el que aumentó un 60% en el último año, y el de la celulosa, con un aumento de 24% en el mismo período (ver Gráfico 81). Esto se tradujo en un importante aumento en el intercambio comercial de Chile, pese al alza observada en los últimos meses en el precio del petróleo.

¹³ Demanda Interna Neta = Gasto Interno - Importaciones

**Gráfico 81. Precio de las Materias Primas, enero 2002 - agosto 2004
2002=100**



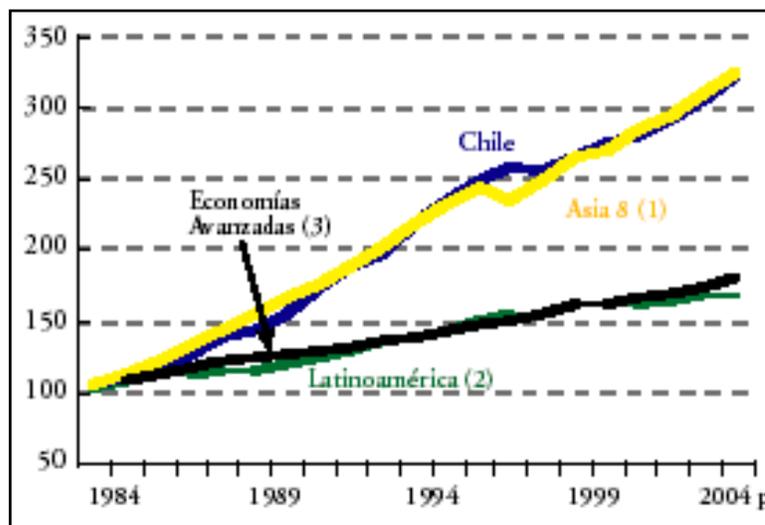
(1) Índice de precio de materias primas calculado por el Commodity Research Bureau.

Fuente: Banco Central y Bloomberg.

Tanto la demanda como la oferta de productos nacionales, pasarán o utilizarán un puerto chileno para llegar a su destino final, convirtiéndolos, en los grandes beneficiados. Sobre todo si nos referimos al principal puerto nacional, San Antonio, el cual maneja una cantidad importante de las mercancías que salen o ingresan al país.

El crecimiento de la economía chilena en este período ha sido tan elevado como el que ha caracterizado a la zona más dinámica del mundo, a saber, la economía del sudeste asiático. Por el contrario, el nivel de producto real (el producto final que llega al cliente, sin incluir servicios adicionales) de Chile se ha ido distanciando del de Latinoamérica en este período, región cuyo dinamismo ha sido sólo equivalente al ritmo más pausado que caracteriza a las economías avanzadas (ver Gráfico 82).

Gráfico 82. Comparación de la Evolución del Producto Real entre Chile y el Mundo, 1984-2004p (1984=100)



Fuente: FMI

Capítulo VII

Análisis del Rendimiento Portuario (Puerto de San Antonio)

Para analizar cuales serán los tonelajes de carga que transitarán a través del puerto de San Antonio, calcularemos los rendimientos promedios de cada uno de los terminales, y así de esta manera el rendimiento del puerto. Luego continuaremos con la estimación del aumento de carga que fluirá a través del principal puerto de Chile, durante los próximos años, se analizará su comportamiento estimado hasta el 2010.

Después se calcularán los rendimientos promedios (esperados) –a partir de los tonelajes estimados de carga- los cuales serán anuales, mensuales, diarios y por hora. De esta manera, al tener los rendimientos esperados durante los próximos años, podremos hacer la siguiente pregunta:

¿Será capaz, el puerto de San Antonio, de movilizar los tonelajes de carga esperados (o estimados) hasta el 2010 con las maquinarias de transbordo existentes?

La pregunta también es válida para el caso de los terminales que movilizan contenedores, solo que ésta se refiere a movilizar una cantidad de TEUs estimados.

1. Rendimiento Portuario

El **rendimiento (o intensidad de tráfico)** de un puerto, es la posibilidad de embarcar en los buques y descargar de ellos la máxima cantidad de mercancías, expresadas en toneladas, en un lapso determinado de tiempo (día, mes o año).

Por lo general, el rendimiento de un puerto se considera como la suma de los rendimientos de los terminales.

$$R_{\text{puerto}} = \sum_{i=1}^t R_{\text{ter}(i)} \quad (1)$$

En donde:

$R_{\text{ter}(i)}$: es el rendimiento del i -ésimo terminal

t : es el número de terminales

1.1. Rendimiento de un Terminal Portuario

El *rendimiento del terminal* R_{ter} , puede expresarse como la suma de los rendimientos de los sitios.

$$R_{ter} = \sum_{i=1}^s R_i \quad (2)$$

En donde:

R_i : es el rendimiento del i -ésimo sitio

s : es el número de sitios

Debemos recordar, sin embargo, que para diferentes mercancías el rendimiento de los mismos sitios es desigual. También debemos tener presente, que el rendimiento del puerto dependerá de las capacidades productivas de los depósitos y de las vías de acceso.

1.2. Cálculo del Rendimiento de un Terminal Portuario (Método 1)

El rendimiento de un terminal refleja su capacidad de hacer pasar la máxima cantidad de mercancías en una unidad de tiempo, siendo mínimo los tiempos ocupados en operaciones auxiliares relativas a la elaboración y mantenimiento de los buques.

a) Rendimiento Diario de un Terminal

El rendimiento diario de un terminal, está relacionado con numerosos factores:

- Clase y tipo de mercancías.
- Tipo y tonelaje de los buques.
- Número de máquinas de transbordo (grúas, líneas de transferencia, etc.)
- Equipos de porteo y almacenamiento.
- Distancia a los lugares de almacenaje.
- Capacidad productiva.
- Otros.

El rendimiento medio por día, según N.F. Lazarev (“Cálculo de Explotación al Organizar los Trabajos de Carga y Descarga en los Puertos Marítimos”, 1976), se puede calcular mediante la siguiente fórmula:

$$R_{ter} = \frac{24D_n\alpha_o}{\frac{D_n\alpha_o}{\Sigma P} + t_{o.a}} k_t k_{met} = \frac{24D_n\alpha_o\Sigma P}{D_n\alpha_o + \Sigma P t_{o.a}} k_t k_{met} \quad (\text{según N.F. Lazarev}) \quad (3)$$

En donde:

D_n :	Es el tonelaje neto de un buque en toneladas (ton).
α_o :	Es el coeficiente que indica aquella parte de las mercancías que se embarca o desembarca del buque en el terminal a calcular. Si la carga o descarga se realiza en varios terminales, este coeficiente se llama “ coeficiente de elaboración del buque ”: $\alpha_o = \frac{Q_{car}}{D_n} \quad (4)$ <p>Siendo Q_{car} la cantidad de carga sometida a carga o descarga en el terminal, por lo tanto, si se carga o descarga todo en un terminal, este coeficiente será igual a uno.</p>
ΣP :	Es la potencia media de las máquinas de transbordo, medidas en (ton/hr).
$t_{o.a}$:	Es el tiempo empleado en operaciones auxiliares, relacionadas con la elaboración del buque.
k_t :	Es el coeficiente del trabajo por turnos, k_t se obtiene de la siguiente forma: $k_t = \frac{t_d}{24} \quad (5)$ <p>Siendo t_d el número de horas de trabajo del puerto en 24 horas.</p>
k_{met} :	Es el coeficiente que registra los intervalos en que el funcionamiento del terminal se ve afectado a causa de las condiciones meteorológicas. El coeficiente K_{met} , puede ser calculado a través de la siguiente fórmula: $k_{met} = \frac{t_{mes} - t_{d.a.}}{t_{mes}} \quad (6)$ <p>t_{mes} : Es el número de días de un mes (30 días) y $t_{d.a.}$: Es el número de los días sin operar en un mes a causa de las condiciones meteorológicas.</p>

Al momento de determinar la magnitud $t_{o.a.}$, es necesario componer una lista de las operaciones auxiliares relativas a la elaboración del buque, las cuales se realizan en el embarcadero y son incompatibles con las operaciones de carga y descarga.

Las operaciones auxiliares más características, que se toman en consideración –al calcular el rendimiento de un terminal portuario- se refieren:

- Atraque y desatraque.
- Abrir y cerrar escotillas; limpieza y fumigación de bodegas.
- Amarre y desamarre de espías, etc.

Es decir, todas aquellas operaciones en la que el terminal está ocupado, pero en el cual no se pueden efectuar actividades de carga ni descarga de mercancías.

b) Rendimiento Mensual de un Terminal

Para calcular el rendimiento mensual, de un terminal portuario, se debe multiplicar el rendimiento diario por el número de días de funcionamiento del terminal durante un mes t_m , es decir:

$$R_{ter} = \frac{24D_n \alpha_o \Sigma P}{D_n \alpha_o + \Sigma P t_{o,a}} k_t k_{met} t_m \quad (\text{según N.F. Lazarev}) \quad (7)$$

c) Rendimiento Anual de un Terminal

Y finalmente, el rendimiento anual –de un terminal portuario- es la sumatoria de los rendimientos mensuales.

$$R_{ter} = \sum_{i=1}^{12} \left(\frac{24D_n \alpha_o \Sigma P}{D_n \alpha_o + \Sigma P t_{o,a}} k_t k_{met} k_m \right)_i \quad (\text{según N.F. Lazarev}) \quad (8)$$

1.3. Cálculo del Rendimiento de un Terminal Portuario (Método 2)

a) Rendimiento Diario de un Terminal

El rendimiento diario, de un terminal portuario, se puede calcular utilizando la siguiente fórmula:

$$R_{ter} = 24 \Sigma P z k_t k_{met} \quad (\text{según N.F. Lazarev}) \quad (9)$$

O también

$$R_{ter} = 24 n P z k_t k_{met} \quad (\text{según N.F. Lazarev}) \quad (10)$$

En donde:

<p>ΣP:</p>	<p>Es la sumatoria de la potencia media de las máquinas de transbordo, medidas en (ton/hr):</p> $\Sigma P = P_1 + P_2 + \dots + P_n \quad (11)$ <p>También puede expresarse como:</p> $\Sigma P = nP \quad (12)$ <p>En donde “P” es la potencia media por hora y “n” el número de máquinas de transbordo de igual potencia.</p>
<p>k_{met}:</p>	<p>Es el coeficiente que registra los intervalos en que el funcionamiento del terminal se ve afectado a causa de las condiciones meteorológicas. El coeficiente K_{met}, puede ser calculado a través de la siguiente fórmula:</p> $k_{met} = \frac{t_{mes} - t_{d.a.}}{t_{mes}} \quad (6)$ <p>t_{mes}: Es el número de días de un mes (30 días).</p> <p>$t_{d.a.}$: Es el número de los días sin actividad en un mes a causa de las condiciones meteorológicas.</p>
<p>z:</p>	<p>Es el coeficiente que registra los intervalos de tiempo del terminal, destinados a operaciones auxiliares, incompatibles con las actividades de carga y descarga. En otras palabras, es la relación entre el tiempo destinado para el embarque o desembarque de carga de un buque (tiempo útil) t_{car} y el tiempo total (comprende el período destinado a carga y descarga, más el tiempo de las operaciones auxiliares) $t_{car} + t_{o.a.}$, es decir:</p> $z = \frac{t_{car}}{t_{car} + t_{o.a.}} \quad (13)$
<p>k_t:</p>	<p>Es el coeficiente del trabajo por turnos, k_t se obtiene de la siguiente forma:</p> $k_t = \frac{t_d}{24} \quad (5)$ <p>Siendo t_d el número de horas de trabajo del puerto en 24 horas.</p>

b) Rendimiento Mensual de un Terminal

Para calcular el rendimiento mensual, de un terminal portuario, se debe multiplicar el rendimiento diario por el número de días de funcionamiento del terminal durante un mes t_m , es decir:

$$R_{ter} = 24 \Sigma P z k_t k_{met} t_m \quad (\text{según N.F. Lazarev}) \quad (14)$$

O bien

$$R_{ter} = 24 n P z k_t k_{met} t_m \quad (\text{según N.F. Lazarev}) \quad (15)$$

c) Rendimiento Anual de un Terminal

El rendimiento anual de un terminal portuario, es la sumatoria de los rendimientos mensuales.

$$R_{ter} = \sum_{i=1}^{12} (24 \Sigma P z k_t k_{met} k_m)_i \quad (\text{según N.F. Lazarev}) \quad (16)$$

O también:

$$R_{ter} = \sum_{i=1}^{12} (24 n P z k_t k_{met} k_m)_i \quad (\text{según N.F. Lazarev}) \quad (17)$$

2. Cálculo de Rendimientos del Puerto de San Antonio 2003

Para el cálculo de los rendimientos a futuro, podemos utilizar el método 2 (descrito anteriormente), según el cual, el rendimiento diario de un terminal es:

$$R_{ter} = 24 n P z k_t k_{met} \quad (\text{según N.F. Lazarev}) \quad (10)$$

Pero de la fórmula, tenemos las siguientes incógnitas: z , k_t y k_{met} , y al no poseer información válida, siendo que podemos suponer los valores de dichas variables, éstas provocarían incertidumbre y falta de confianza en los datos obtenidos.

Por esto –la fórmula- sólo es recomendable, si se dispone de la información real. Si bien sabemos que k_t es igual a uno, ya que se trabajan las 24 horas del día mediante turnos; en lo que dice relación con k_{met} no encontramos registro alguno de los días perdidos por mal tiempo. A esto se suma z , el cual es mucho más difícil de determinar, ya que se refiere a los tiempos empleados en operaciones auxiliares y de los cuales no tenemos información.

Sin embargo, podemos calcular los rendimientos medios de todos los terminales –del puerto de San Antonio- a través de los tonelajes de carga movilizadas por cada terminal, durante el 2003.

Con los datos proporcionados por la EPSA, a través de su página en Internet (www.saiport.cl) e informes anuales, tenemos la siguiente distribución –de las toneladas- de carga por terminal:

Cuadro 28. Carga y % de Participación de los Terminales en el Puerto de San Antonio 2003

Terminal	Tipo de Cargas	Toneladas	% de Participación
STI	Contenedores	6.142.291	63,0
Panul S.A.	Graneles sólidos	1.306.455	13,4
Vopak	Graneles líquidos	116.996	1,2
TEM	General y graneles sólidos	2.183.926	22,4
	Totales	9.749.668	100,0

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

2.1. Rendimiento Promedio de los Terminales del Puerto de San Antonio 2003

Con los datos de la tabla anterior, podemos obtener el rendimiento promedio de cada uno de los terminales, ver cuadro siguiente:

Cuadro 29. Rendimiento Promedio de los Terminales del Puerto de San Antonio 2003

Terminal	Rendimiento Anual	Rendimiento Mensual Promedio	Rendimiento Diario Promedio	Rendimiento Promedio por Hora
	(ton/año)	(ton/mes)	(ton/día)	(ton/hora)
STI	6.142.291	511.858	17.062	711
Panul S.A.	1.306.455	108.871	3.629	151
Vopak	116.996	9.750	325	14
TEM	2.183.926	181.994	6.066	253

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

2.2. Rendimiento Promedio de los Terminales que Movilizan TEUs 2003

A través de los rendimientos –en ton/hora- (descritos en el cuadro anterior) y sabiendo cual fue el número de TEUs movilizados (durante el 2003), podemos obtener los rendimientos de las maquinarias especializadas en el movimiento de contenedores.

Cuadro 30. Rendimiento Promedio de los Terminales que Movilizan TEUs 2003

Terminal	Toneladas (ton)	(TEUs)	Rendimiento Anual Promedio (TEUs/año)	Rendimiento Mensual Promedio (TEUs/mes)	Rendimiento Diario Promedio (TEUs/día)	Rendimiento x hora Promedio (TEUs/hora)
STI	6.142.291	524.376	524.376	43.698	1.457	61
TEM	2.183.926					
El peso promedio de 1 TEU = $(8.326.217 / 524.376) = 16$ ton						

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

2.3. Rendimiento Promedio del Puerto de San Antonio 2003

Teniendo los rendimientos de cada uno de los terminales, podemos saber cual fue el rendimiento promedio del Puerto de San Antonio, durante el 2003.

Cuadro 31. Rendimiento Promedio del Puerto de San Antonio 2003

Rendimiento Anual	Rendimiento Mensual Promedio	Rendimiento Diario Promedio	Rendimiento Promedio por Hora
(ton/año)	(ton/mes)	(ton/día)	(ton/hora)
9.749.668	812.472	27.082	1.128

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

3. Cálculo de Rendimientos a Futuro del Puerto de San Antonio

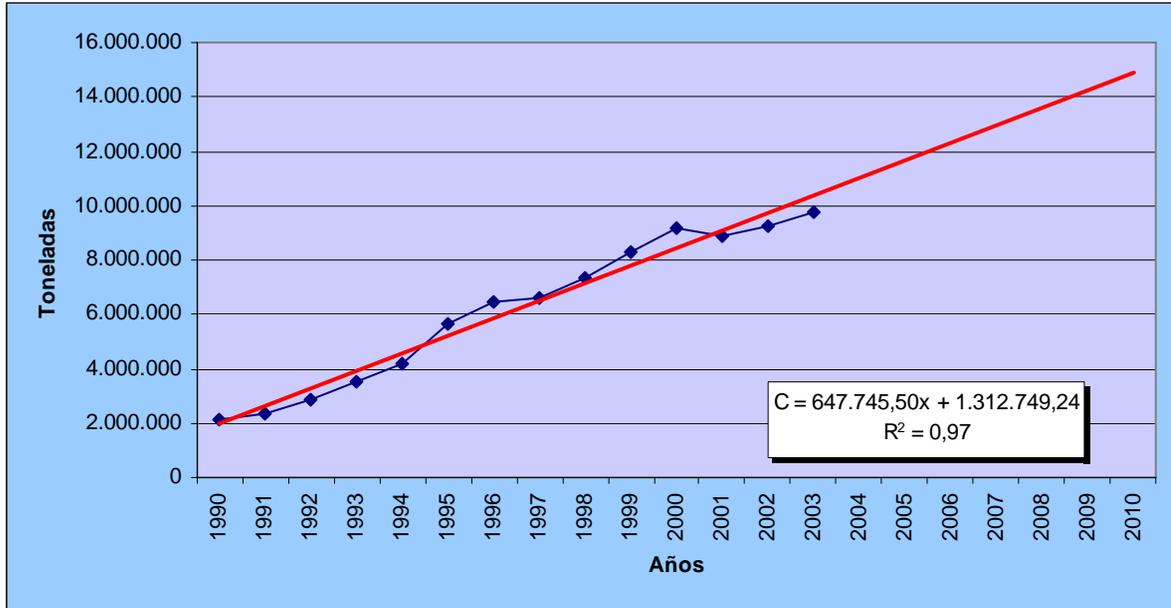
3.1. Crecimiento del Flujo de Cargas en el Puerto de San Antonio

Para obtener el crecimiento o la carga que movilizará el puerto de San Antonio, en los próximos años, se utilizarán “*Modelos de Series de Tiempo*”, los cuales son usados para hacer análisis detallado de patrones históricos de la demanda de carga y para proyectarlos a futuro. Los dos modelos básicos son: *la regresión lineal* y *los promedios móviles*.

a) **Estimación mediante Regresión Lineal**

A través de un regresión lineal, podemos estimar –cuales serán- las toneladas de carga que transitarán por el puerto, en el período 2004-2010, a partir de los datos existentes (1990-2003).

Gráfico 83. Crecimiento del Flujo de Cargas en el Puerto de San Antonio 1990 - 2010



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

Del gráfico anterior, obtuvimos una ecuación, la cual nos entrega las toneladas de carga que movilizará el puerto en los próximos años.

Según esta ecuación:

$$C = 647.745,5X + 1.312.749,24 \tag{18}$$

En donde:

X: Es el número de años transcurridos desde 1990 hasta el año considerado

C: Es la carga esperada medida en toneladas (ton)

Podemos elaborar el siguiente cuadro de datos estimados de carga:

Cuadro 32. Crecimiento Estimado del Flujo de Cargas en el Puerto de San Antonio, mediante Regresión Lineal

Número de Años (X)	Años	Carga (C) (ton)		% de Crecimiento (2001=100)
		Real	Estimada	
12	2001	8.852.310		100
13	2002	9.274.509		105
14	2003	9.749.668		110
15	2004		11.028.932	125
16	2005		11.676.677	132
17	2006		12.324.423	139
18	2007		12.972.168	147
19	2008		13.619.914	154
20	2009		14.267.659	161
21	2010		14.915.405	168

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de EPSA

b) Estimación mediante Promedio Móviles

A través del método de los promedios móviles, podemos estimar cual será la carga total que –cada año- movilizará el puerto de San Antonio, según Roger G. Schroeder (Administración de Operaciones “toma de decisiones en la función de operaciones”, 1990).

El método consiste en seleccionar un número de períodos N para realizar los cálculos. Después, se calcula la carga promedio A_t de los N últimos períodos en el tiempo t .

$$A_t = \frac{D_t + D_{t-1} + \dots + D_{t-N+1}}{N} \quad (\text{según Roger G. Schroeder}) \quad (19)$$

Las demás variables son:

- D_t : Demanda de carga observada durante el período t (ton)
- F_{t+1} : Pronóstico de la demanda de carga para el período $t+1$ (ton)
- e : Es igual a $D_t - F_t$, error del pronóstico en el período t
- A_t : Promedio calculado a través del tiempo t (ton)

Dado que se supone que la serie de tiempo es suave o lisa, el mejor pronóstico para el período $t+1$ es simplemente una prolongación de la demanda que se ha observado a lo largo del período t , entonces se tiene que:

$$F_{t+1} = A_t$$

Cada vez que se calcula F_{t+1} , se incluye la demanda de carga más reciente dentro del promedio y se abandona la demanda más antigua. Este procedimiento mantiene N períodos de demanda de carga en el pronóstico y hace que el promedio se mueva hacia delante a medida que se observan nuevos datos.

Es así como llegamos a obtener el siguiente cuadro de datos, el cual nos proporciona las toneladas de carga, que cada año movilizará el puerto el Puerto de San Antonio.

Cuadro 33. Crecimiento Estimado del Flujo de Cargas en el Puerto de San Antonio, mediante Promedios Móviles

Períodos	Años	Demanda de Carga (Dt) (ton)		A _t (3 períodos) (ton)	F _t (3 períodos) (ton)	e D _t - F _t (ton)	e (%)
		Real	Estimada				
1	2001	8.852.310					
2	2002	9.274.509					
3	2003	9.749.668		9.292.162			
4	2004		11.028.932	10.017.703	9.292.162	1.736.770	18,7
5	2005		11.676.677	10.818.426	10.017.703	1.658.974	16,6
6	2006		12.324.423	11.676.677	10.818.426	1.505.997	13,9
7	2007		12.972.168	12.324.423	11.676.677	1.295.491	11,1
8	2008		13.619.914	12.972.168	12.324.423	1.295.491	10,5
9	2009		14.267.659	13.619.914	12.972.168	1.295.491	10,0
10	2010		14.915.405	14.267.659	13.619.914	1.295.491	9,5

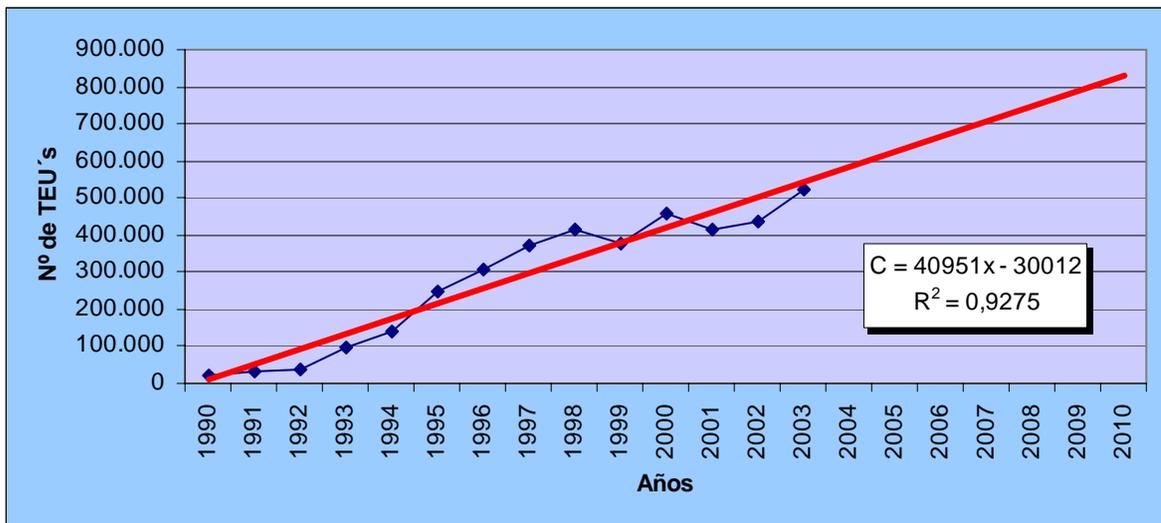
Fuente: Elaboración propia, en base a datos de EPSA

3.2. Crecimiento del Flujo de TEUs en el Puerto de San Antonio

a) Estimación mediante Regresión Lineal

A través de un regresión lineal, podemos estimar –cuales serán- los TEUs que transitarán, cada año, a través del puerto de San Antonio. Ver gráfico siguiente:

Gráfico 84. Crecimiento del Flujo de TEUs en el Puerto de San Antonio 1990 - 2010



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

Del gráfico anterior, obtuvimos una ecuación, la cual nos entrega el número de TEUs que movilizará el puerto en los próximos años.

Según la ecuación:

$$C = 40951X - 30012 \quad (20)$$

En donde:

- X*: Es el número de años transcurridos desde 1990 hasta el año considerado
- C*: Es la cantidad de contenedores medida en(TEUs)

Podemos elaborar el siguiente cuadro de datos, en donde se detalla el número estimado de TEUs que movilizará el puerto de San Antonio, durante los próximos años.

Cuadro 34. Crecimiento Estimado del Flujo de TEUs en el Puerto de San Antonio, mediante Regresión Lineal

Número de Años (X)	Años	TEUs		% de Crecimiento (2001=100)
		Real	Estimada	
12	2001	413.900		100
13	2002	438.435		106
14	2003	524.376		127
15	2004		584.253	141
16	2005		625.204	151
17	2006		666.155	161
18	2007		707.106	171
19	2008		748.057	181
20	2009		789.008	191
21	2010		829.959	201

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de EPSA

Además, en el cuadro anterior, se incluyen las estimaciones sobre el % de crecimiento del número de TEUs, tomando como referencia –el número de TEUs transferidos- el 2001.

b) Estimación mediante Promedios Móviles

Nuevamente haciendo uso del método de los promedios móviles, podemos estimar ahora cual será el total de contenedores que –cada año- movilizará el puerto de San Antonio.

$$A_t = \frac{D_t + D_{t-1} + \dots + D_{t-N+1}}{N} \quad (\text{según Roger G. Schroeder}) \quad (21)$$

Las demás variables son:

- D_t : Demanda de contenedores observada durante el período t (TEUs)
- F_{t+1} : Pronóstico de la demanda de contenedores para el período $t+1$ (TEUs)
- e : Es igual a $D_t - F_t$, error del pronóstico en el período t
- A_t : Promedio calculado a través del tiempo t (TEUs)

Dado que se supone que la serie de tiempo es suave o lisa, el mejor pronóstico para el período $t+1$ es simplemente una prolongación de la demanda que se ha observado a lo largo del período t . entonces se tiene:

$$F_{t+1} = A_t$$

Cada vez que se calcula F_{t+1} , se incluye la demanda de contenedores más reciente dentro del promedio y se abandona la demanda más antigua. Este procedimiento mantiene N períodos de demanda de contenedores en el pronóstico y hace que el promedio se mueva hacia delante a medida que se observan nuevos datos.

De esta manera, obtenemos el siguiente cuadro de datos, en éste, se detalla el número –estimado- de TEUs que movilizará el Puerto de San Antonio, durante los próximos años.

Cuadro 35. Crecimiento Estimado del Flujo de TEUs en el Puerto de San Antonio, mediante Promedios Móviles

Períodos	Años	Demanda de TEUs		A _t (3 períodos) (TEUs)	F _t (3 períodos) (TEUs)	e D _t - F _t (TEUs)	e (%)
		Real	Estimada				
1	2001	413900					
2	2002	438435					
3	2003	524376		458.904			
4	2004		584.253	515.688	458.904	125.349	27,3
5	2005		625.204	577.944	515.688	109.516	21,2
6	2006		666.155	625.204	577.944	88.211	15,3
7	2007		707.106	666.155	625.204	81.902	13,1
8	2008		748.057	707.106	666.155	81.902	12,3
9	2009		789.008	748.057	707.106	81.902	11,6
10	2010		829.959	789.008	748.057	81.902	10,9

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de EPSA

3.3. Rendimientos Futuros del Puerto de San Antonio, según Tonelajes Totales

Los rendimientos se calcularán en base a los tonelajes obtenidos anteriormente, es decir, a través de la regresión lineal y los promedios móviles.

a) Rendimiento Promedio del Puerto, según Datos de la Estimación de Cargas por Regresión Lineal

Utilizando la ecuación (18), podemos estimar los rendimientos promedios que tendrá el puerto de San Antonio, en los próximos años.

Cuadro 36. Rendimientos Futuros del Puerto de San Antonio 2001-2010, según Estimación de Cargas por Regresión Lineal

Año	Rendimiento Anual	Rendimiento Mensual Promedio	Rendimiento Diario Promedio	Rendimiento Promedio por Hora
	(ton/año)	(ton/mes)	(ton/día)	(ton/hora)
2001	8.852.310	737.693	24.590	1.025
2002	9.274.509	772.876	25.763	1.073
2003	9.749.668	812.472	27.082	1.128
2004	11.028.932	919.078	30.636	1.276
2005	11.676.677	973.056	32.435	1.351
2006	12.324.423	1.027.035	34.235	1.426
2007	12.972.168	1.081.014	36.034	1.501
2008	13.619.914	1.134.993	37.833	1.576
2009	14.267.659	1.188.972	39.632	1.651
2010	14.915.405	1.242.950	41.432	1.726

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de EPSA

b) Rendimiento Promedio del Puerto, según datos de la estimación de cargas por Promedios Móviles

Cuadro 37. Rendimientos Futuros del Puerto de San Antonio 2001-2010, según Estimación de Cargas por Promedios Móviles

Años	Rendimiento Anual	Rendimiento Mensual Promedio	Rendimiento Diario Promedio	Rendimiento Promedio por Hora
	(ton/año)	(ton/mes)	(ton/día)	(ton/hora)
2001	8.852.310	737.693	24.590	1.025
2002	9.274.509	772.876	25.763	1.073
2003	9.749.668	812.472	27.082	1.128
2004	10.017.703	834.809	27.827	1.159
2005	10.818.426	901.535	30.051	1.252
2006	11.676.677	973.056	32.435	1.351
2007	12.324.423	1.027.035	34.235	1.426
2008	12.972.168	1.081.014	36.034	1.501
2009	13.619.914	1.134.993	37.833	1.576
2010	14.267.659	1.188.972	39.632	1.651

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de EPSA

c) Rendimiento Promedio de Cada Año del Puerto de San Antonio, período 2001 – 2010

En el cuadro siguiente, se muestran los rendimientos promedio, de cada año, y su variación anual.

Cuadro 38.

Rendimiento Promedio (ton/año) de Cada Año del Puerto de San Antonio, según promedio de ambos métodos (regresión lineal y promedios móviles) 2001 - 2010

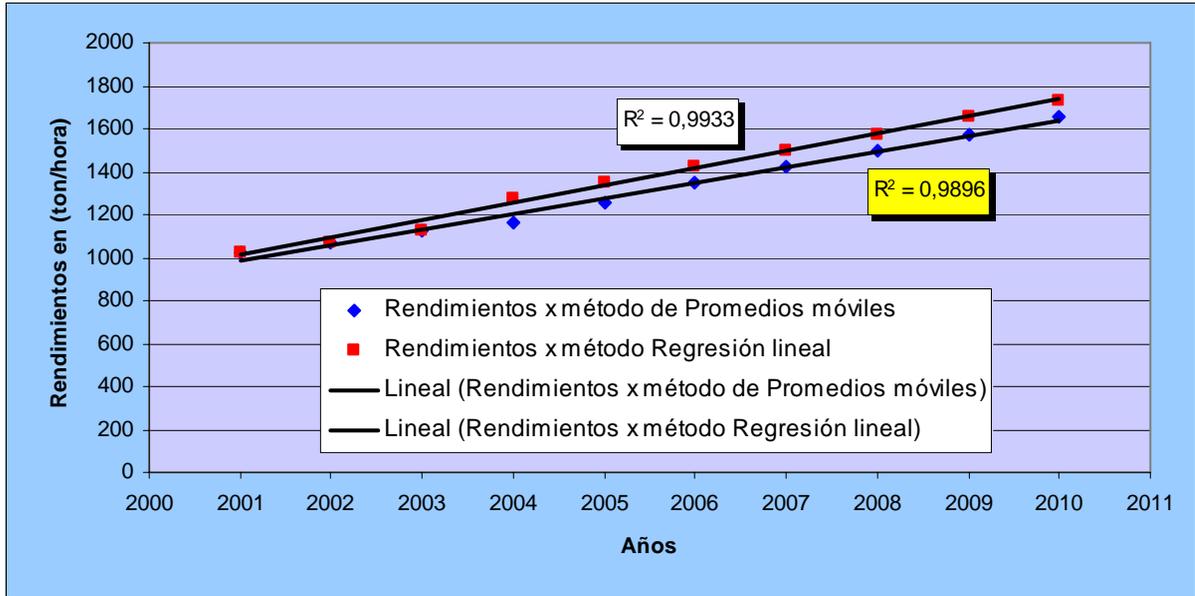
Años	Métodos		Rendimiento Promedio ^c /Año (ambos métodos)	Crecimiento 2001=100
	Regresión Lineal	Promedios Móviles		
	(ton/año)		(ton/año)	%
2001	8.852.310	8.852.310	8.852.310	100
2002	9.274.509	9.274.509	9.274.509	105
2003	9.749.668	9.749.668	9.749.668	110
2004	11.028.932	10.017.703	10.523.317	119
2005	11.676.677	10.818.426	11.247.551	127
2006	12.324.423	11.676.677	12.000.550	136
2007	12.972.168	12.324.423	12.648.295	143
2008	13.619.914	12.972.168	13.296.041	150
2009	14.267.659	13.619.914	13.943.786	158
2010	14.915.405	14.267.659	14.591.532	165

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de EPSA

d) Correlación de los Métodos de Estimación de Rendimientos

En el gráfico siguiente, podemos ver el nivel de correlación que existe para cada método de estimación de los rendimientos promedios del puerto de San Antonio.

Gráfico 85. Correlación de los Métodos de Estimación de Rendimientos de Carga



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de EPSA

De acuerdo con el gráfico anterior, nos podemos dar cuenta que los rendimientos obtenidos a través de una regresión lineal, son los que tienen un mayor nivel de correlación, por lo tanto, los datos obtenidos con tal método, serán los que utilizaremos para referirnos a los rendimientos que tendrá el puerto de San Antonio. Además, estos datos nos servirán como patrones a la hora de responder la pregunta planteada en el comienzo de este capítulo.

3.4. Rendimientos Futuros del Puerto de San Antonio, según TEUs Totales

Lo mismo que ya realizamos anteriormente, lo aplicaremos –ahora- para estimar los rendimientos en TEUs/hora del Puerto de San Antonio.

a) Rendimientos del Puerto, según datos de la estimación de TEUs por Regresión Lineal

Cuadro 39. Rendimientos Futuros del Puerto de San Antonio 2001-2010, según Estimaciones de TEUs por Regresión Lineal

Año	Rendimiento Anual	Rendimiento Mensual Promedio	Rendimiento Diario Promedio	Rendimiento Promedio por Hora
	(TEUs/año)	(TEUs/mes)	(TEUs/día)	(TEUs/hora)
2001	413.900	34.492	1.150	48
2002	438.435	36.536	1.218	51
2003	524.376	43.698	1.457	61
2004	584.253	48.688	1.623	68
2005	625.204	52.100	1.737	72
2006	666.155	55.513	1.850	77
2007	707.106	58.926	1.964	82
2008	748.057	62.338	2.078	87
2009	789.008	65.751	2.192	91
2010	829.959	69.163	2.305	96

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de EPSA

b) Rendimientos del Puerto, según datos de la estimación de TEUs por Promedios Móviles

Cuadro 40. Rendimientos Futuros del Puerto de San Antonio 2001-2010, según Estimaciones de TEUs por Promedios Móviles

Año	Rendimiento Anual	Rendimiento Mensual Promedio	Rendimiento Diario Promedio	Rendimiento Promedio por Hora
	(TEUs/año)	(TEUs/mes)	(TEUs/día)	(TEUs/hora)
2001	413.900	34.492	1.150	48
2002	438.435	36.536	1.218	51
2003	524.376	43.698	1.457	61
2004	515.688	42.974	1.432	60
2005	577.944	48.162	1.605	67
2006	625.204	52.100	1.737	72
2007	666.155	55.513	1.850	77
2008	707.106	58.926	1.964	82
2009	748.057	62.338	2.078	87
2010	789.008	65.751	2.192	91

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de EPSA

c) **Rendimiento Promedio de Cada Año del Puerto de San Antonio, período 2001 – 2010**

En el cuadro siguiente, se muestran los rendimientos promedio, de cada año, y su variación anual.

Cuadro 41.
Rendimiento Promedio (TEUs/año) de Cada Año del Puerto de San Antonio, según promedio de ambos métodos (regresión lineal y promedios móviles) 2001 – 2010

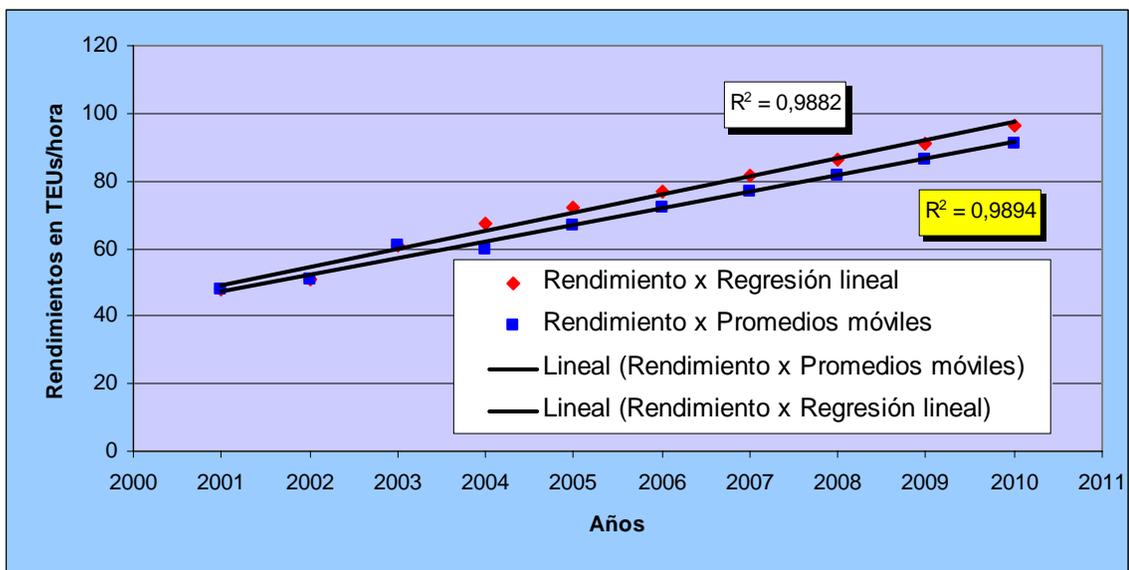
Años	Métodos		Rendimiento Promedio ^c /Año (ambos métodos) (TEUs/año)	Crecimiento 2001=100 %
	Regresión Lineal	Promedios Móviles		
	(TEUs/año)		(TEUs/año)	
2001	413.900	413.900	413.900	100
2002	438.435	438.435	438.435	106
2003	524.376	524.376	524.376	127
2004	584.253	515.688	549.971	133
2005	625.204	577.944	601.574	145
2006	666.155	625.204	645.680	156
2007	707.106	666.155	686.631	166
2008	748.057	707.106	727.582	176
2009	789.008	748.057	768.533	186
2010	829.959	789.008	809.484	196

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de EPSA

d) **Correlación de los Métodos de Estimación de Rendimientos**

En el gráfico siguiente, podemos ver el nivel de correlación que existe para cada método de estimación de los rendimientos promedios del puerto de San Antonio.

Gráfico 86. Correlación de los Métodos de Estimación de Rendimientos de TEUs



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de EPSA

Para el caso de los rendimientos en TEUs/hora, la estimación mediante promedios móviles, posee un mayor nivel de correlación, a la hora de comparar ambos métodos.

4. ¿Será capaz, el puerto de San Antonio, de movilizar los tonelajes de carga esperados (o estimados) hasta el 2010 con las maquinarias de transbordo existentes?

4.1. Descripción y Número de Máquinas de Transbordo por Terminal

En el siguiente cuadro, se muestra la distribución del número de maquinarias de transbordo por terminal y sus principales características.

Cuadro 42. Descripción y Número de Máquinas de Transbordo por Terminal

Terminal	Nº	Tipo de Maquinarias o Equipos	Rendimiento según Fabricante	Rendimiento Promedio	Total Maquinarias (n)
STI	2	Grúa Gantry	30 contenedores / hora	31 contenedores / hora	5
	2	Grúa Gantry Post Panamax	45 contenedores / hora		
	1	Grúa móvil (Gottwald)	22 contenedores / hora (en cubierta)		
			16 contenedores / hora (en bodegas)		
Panul S.A.	1	Grúa Level Luffing	400 a 500 ton / hora	450 ton / hora	1
Vopak	1	Líneas de transferencia	No hay dato	No hay dato	1
TEM	1	Grúa móvil (Gottwald)	22 contenedores / hora (en cubierta)	19 contenedores / hora	1
			16 contenedores / hora (en bodegas)		

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

4.2. Rendimientos de las Maquinarias de Transbordo de cada Terminal, en Funcionamiento Óptimo

El funcionamiento optimizado –de las maquinarias de transbordo-, nos indicará ¿cuál es la máxima capacidad de transbordo?, que puede generar el puerto de San Antonio operando las 24 horas del día los 365 días del año. De esta manera, al conocer las estimaciones –antes descritas-, sobre los tonelajes de carga y TEUs que recibirá el puerto en los próximos años, podremos saber si el puerto será capaz de movilizarla.

Pero antes de hacer un resumen de los rendimientos en condiciones óptimas, de las maquinarias de transbordo, debemos hacer la siguiente consideración, el terminal Vopak, transfiere graneles líquidos y tuvo una participación igual al 1,2% del tonelaje total movilizado por el puerto, durante el 2003. Es un porcentaje pequeño, si consideramos la participación de los demás terminales, y al no contar con los rendimientos reales de las líneas de transferencia (en

toneladas/hora), diremos que el rendimiento (óptimo) de éstas, es igual al promedio calculado a través de la carga transferida el 2003, o sea, 14 ton/hora.

Además, con la anterior consideración, hemos transformado las líneas de transferencia, en una sola, la cual representa el rendimiento promedio de las líneas existentes en el terminal Vopak.

A continuación, se detallan los rendimientos de las maquinarias de transbordo, de cada terminal, funcionando a toda su capacidad.

Cuadro 43. Máquinas de Transbordo por Terminal con Rendimiento Óptimo

Terminal	Nº	Tipo	Rendimiento según Fabricante	Rendimiento Promedio	Total (n)	Capacidad de Rendimiento Óptimo
STI	2	Grúa Gantry	30 contenedores/hora	31 contenedores/hora	5	94 Contenedores / hora 1.504 ton/hora
	2	Grúa Gantry Post Panamax	45 contenedores/hora			
	1	Grúa móvil (Gottwald)	22 contenedores/hora (en cubierta)			
			16 contenedores/hora (en bodegas)			
Panul S.A.	1	Grúa Level Luffing	400 a 500 ton/hora	450 ton/hora	1	500 ton/hora
Vopak	1	Líneas de transferencia	No hay dato	14 ton/hora	1	14 ton/hora
TEM	1	Grúa móvil (Gottwald)	22 contenedores/hora (en cubierta)	19 contenedores/hora	1	19 contenedores/hora 304 ton/hora
			16 contenedores/hora (en bodegas)			
El peso promedio de 1 TEU = $(8.326.217 / 524.376) = 16$ ton, según datos del 2003						

Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA; www.mundomaritimo.cl; www.colombiaexport.com

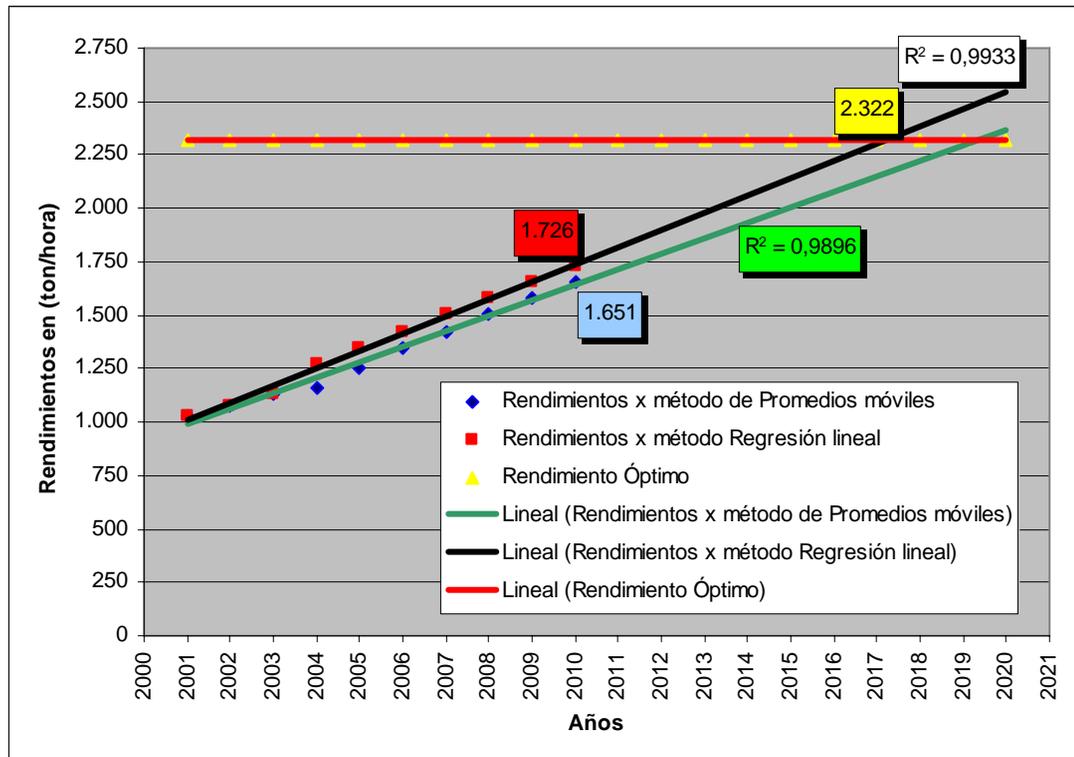
a) Rendimientos Óptimos de Todas las Maquinarias del Puerto v/s Estimaciones de Tonelajes de Carga 2004-2010

A través de los rendimientos –estimados- de manipulación de carga, en el puerto de San Antonio, durante los próximos años, y haciendo trabajar todas las maquinarias de transbordo con rendimiento óptimo (a su rendimiento máximo), estamos en condiciones de responder la pregunta:

¿Será capaz, el puerto de San Antonio, de movilizar los tonelajes de carga esperados (o estimados) hasta el 2010 con las maquinarias de transbordo existentes?

Gráfico 87.

Rendimientos Óptimos de Todas las Maquinarias de Transbordo del Puerto de San Antonio v/s Estimaciones de Tonelajes de Carga 2004-2010



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

Respuesta:

De acuerdo con el gráfico anterior, el puerto de San Antonio estaría movilizandando la carga estimada a través de los dos métodos (regresión lineal y promedios móviles), sin problemas hasta pasado el 2010. Además, para ese mismo año, existe un margen entre el rendimiento óptimo y el rendimiento estimado –por regresión lineal- que alcanza las 596 ton/hora, las cuales representan 14.304 ton/día, las que hacen un total anual de 5.149.440 toneladas, equivalentes al 52,8% de las 9.749.668 toneladas que fueron movilizadas durante el 2003 por el puerto.

Además, el gráfico, confirma porque, el Proyecto Dársena: Etapa I de la “Expansión Sur”, está fijado para el 2020, ya que –según nuestra estimación- este sería el año crítico para el puerto, en lo que respecta a movilización de carga.

Para ese mismo año (2020) se espera, según el mismo gráfico, un nivel de transferencia cercano a las 2.500 ton/hora, lo que equivale a un total anual de 21,6 millones de toneladas, y que de acuerdo con el proyecto, esta cifra sería inferior al valor –de 29 millones de toneladas- considerado en éste.

Breve descripción del proyecto:

- Puerto incorpora 100 hectáreas al sur de sus recintos (2002).
- Extensión sitio 3; 95 m.
- Nuevo puerto pesquero.
- Nueva dársena, la cual incorpora 2 nuevos sitios; 500 m.
- Frente costanera, la cual incorpora 3 nuevos sitios; 620 m.
- Nuevo emplazamiento de los sitios 6 y 7.
- Incremento área transferencia del Espigón.
- Nivel de transferencia alcanzado 29 millones de toneladas.

Figura 25. Proyecto Dársena: Etapa I



Fuente: Puerto de San Antonio

Mientras que el *Proyecto Dársena: Etapa II*, está para el 2050

Figura 26. Proyecto Dársena: Etapa II



Fuente: Puerto de San Antonio

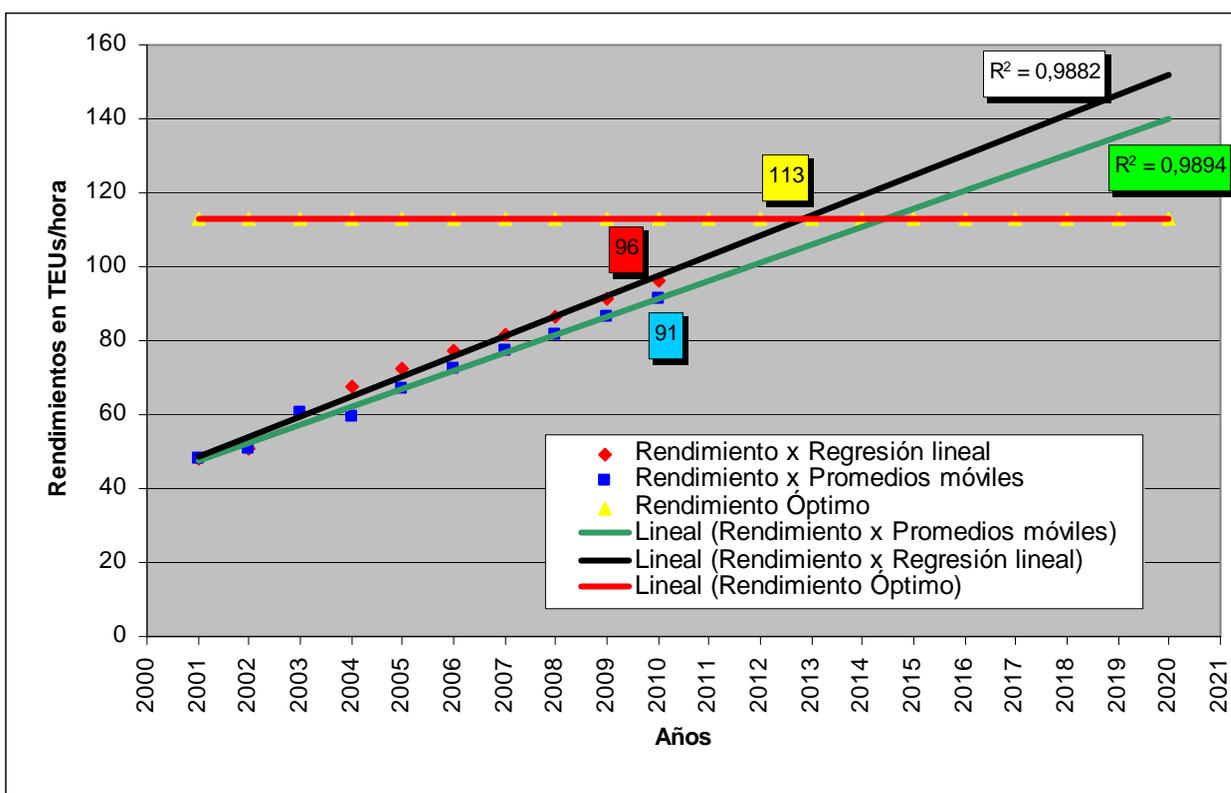
Breve descripción del proyecto:

- Frente continuo en Terminal Norte.
- Llegar a un total de 23 sitios.
- Expandir las aguas abrigadas de 40 a 120 hectáreas.
- Aumentar los metros lineales de muelle de 1,4 a 6 Km.
- Aumento áreas de respaldo para operación portuaria.

b) Rendimientos Óptimos de las maquinarias especializadas en movilizar TEUs v/s Estimaciones de TEUs 2000-2010

En lo que respecta al manejo de contenedores, el puerto de San Antonio, no tendría problemas en movilizar los TEUs estimados hasta el 2010.

Gráfico 88.
Rendimientos Óptimos de Todas las Maquinarias
Especializadas en Transbordar TEUs v/s Estimaciones de TEUs 2004-2010



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

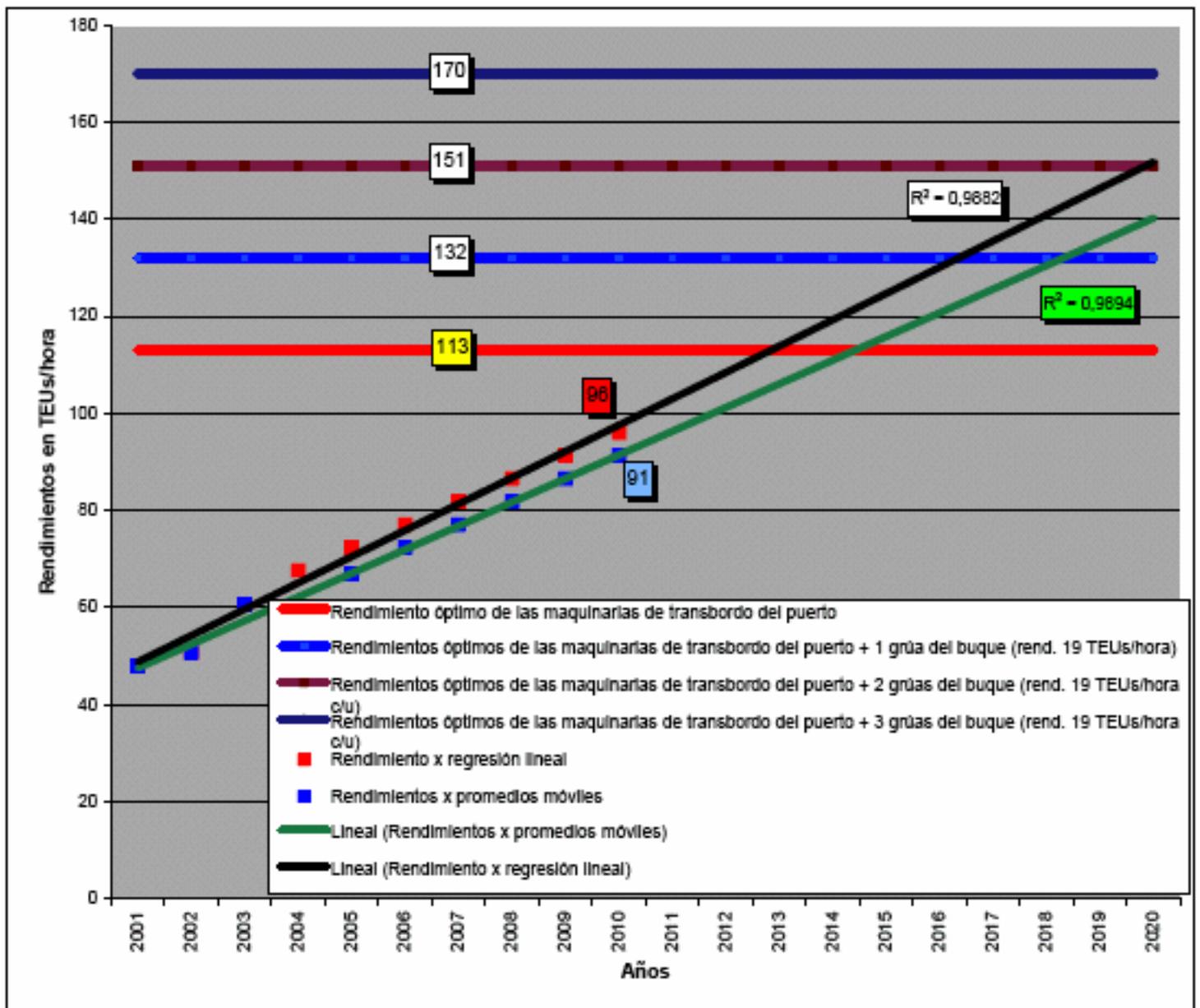
Sin embargo, el puerto de San Antonio, tendría problemas para transbordar –las cantidades de TEUs estimadas- en las cercanías del 2014. Pero en el análisis anterior, sólo estaban considerados los rendimientos óptimos de las maquinarias de transbordo correspondientes al puerto, lo que quiere decir, que no han sido consideradas las maquinarias de transbordo (grúas) que poseen las naves que recalán en el puerto.

Si bien el terminal STI es especializado en el manejo de contenedores, el TEM sólo posee una grúa Gottwald para el manejo de este tipo de carga, lo que demuestra que los buques que atracan en este último, poseen las grúas necesarias para el manejo de contenedores, ya que de otro modo no les sería rentable cargar o descargar un buque completo con la única grúa del terminal, debido a que se elevarían demasiado los costos portuarios por concepto de estadía en puerto.

De esta manera, si incluimos los rendimientos de las maquinarias de transbordo que poseen muchas de las naves portacontenedores que recalcan en el puerto y considerando que dichas grúas son capaces de movilizar en promedio lo mismo que una grúa Gottwald del puerto, o sea, 19 TEUs/hora, podemos hacer el siguiente análisis:

Un buque con una sola grúa y con rendimiento igual –al antes mencionado- provoca un alza en el rendimiento del puerto de 113 a 132 TEUs/hora. Mientras que si el mismo buque posee dos grúas, el rendimiento alcanza los 151 TEUs/hora, con lo cual el puerto es capaz de movilizar las cantidades de TEUs estimados hasta el 2020, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico:

Gráfico 89.
Rendimientos Óptimos de Todas las Maquinarias
Especializadas en Transbordar TEUs v/s Estimaciones de TEUs 2004-2010, más los
Rendimientos si Incluyéramos un Buque con 1, 2 ó 3 Grúas Propias



Fuente: Elaboración propia, en base a datos de la EPSA

5. Capacidad de Almacenamiento y Congestión del Puerto

5.1. Almacenamiento

Las áreas de almacenamiento y equipos de preservación de la mercancía del puerto:

- 31 hectáreas pavimentadas para el acopio de contenedores y cargas a granel (STI).
- 25 hectáreas de explanadas (STI).
- 11.000 m² de almacenes para cargas, quedando bajo techo (STI).
- 800 conexiones reefer disponibles (STI).
- 200 conexiones para contenedores Reefer (TEM).
- 30 estanques que en total suman 18.300 m³ (Vopak).
- 6 hectáreas de áreas de acopio (TEM)

Los datos anteriores, nos dicen que el puerto de San Antonio no tendrá problemas de almacenamiento, es más la incorporación de nuevas hectáreas de almacenamiento que están consideradas dentro del proyecto “Expansión Sur” confirman este hecho. Además, la vía de acceso rápido al puerto, que se comenzará a construir a fines de este año (2004), ayudará a sacar las cargas hacia sus destinos finales en forma ágil, rápida y expedita, con lo cual se supera una eventual saturación por exceso de carga inmovilizada al interior de los terminales.

5.2. Congestión del Puerto de San Antonio

La actual congestión que existe en los accesos al puerto, producto del mayor flujo de camiones, los cuales están obligados a pasar necesariamente por las calles céntricas de San Antonio, será solucionado con una vía de acceso directo que se comenzará a construir a fines de este año (2004).

La vía de acceso es financiada por la concesionaria Autopista del Sol y el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y costará 25,1 millones de dólares. La autopista de 8 kilómetros y doble calzada beneficiará a unos 950 camiones que cada día transitan hacia el terminal marítimo.

De esta manera, podemos decir que el puerto de San Antonio no tendrá problemas de congestión cuando acabe dicha obra, lo que significará una mayor conectividad –de la ya existente- y seguridad para los camiones que ingresan o salen del puerto. Además, beneficiará a la ciudad, ya que no se destruirán las calles; se favorecerá la circulación y seguridad de los vehículos livianos, debido a la mayor fluidez; y se reducirá la contaminación.

Conclusiones

En lo que respecta netamente a los TLCs: los esfuerzos realizados en la última década por Chile para avanzar en la liberalización e integración comercial, en la creación de un marco claro de normas y disciplinas comerciales, tanto a nivel multilateral y unilateral, como en las negociaciones bilaterales y regionales, representan un éxito en la política comercial de nuestro país, la cual ha sido la piedra angular del modelo de desarrollo chileno que busca abrir nuevos mercados, atraer y dinamizar inversiones, con el fin de llevar el desarrollo a las regiones y generar más y mejores empleos, prosperidad y bienestar para todos los chilenos.

Sin embargo, los índices de desempleo todavía siguen altos, lo cual no refleja la apuesta hecha por el gobierno en tal sentido. Pero, según la opinión de los expertos, esta situación se irá revertiendo con el correr de los años, a medida que cada tratado de libre comercio se afine y se obtengan de él: rebajas arancelarias aún mayores de las existentes y estén operando en nuestro país las inversiones extranjeras, las metas de bienestar y empleo, estarán siendo cumplidas.

La entrada en vigencia de los tratados de libre comercio y su gran influencia sobre los volúmenes de exportaciones e importaciones, significan que nuestro país seguirá la senda del crecimiento. Chile –hoy en día- crece en torno a una tasa del 5%, así lo indica el PIB, consolidándose aún más como la principal economía de América del Sur, tanto por su estabilidad política como económica y en otras materias tales como: el terrorismo, la corrupción y la burocracia.

Además, este crecimiento, provocará que el gobierno invierta más en gasto público: educación, salud y programas de seguridad social, estos últimos tendientes a disminuir los índices de delincuencia.

Con respecto al aumento de cargas provocado por la entrada en vigencia de los TLCs: como ya mencionamos, los tonelajes de carga –en los últimos años- han aumentado considerablemente, lo que ha traído consigo nuevos desafíos, producto del éxito alcanzado por los Tratados de Libre Comercio (TLCs), que son la culminación de numerosas negociaciones llevadas a cabo por nuestro país. Siendo el comienzo de una nueva etapa marcada e influenciada por los TLCs de Unión Europea, Corea del Sur y EE. UU., los cuales han impuesto nuevos desafíos a la industria nacional, referidos esencialmente a competitividad.

En lo que concierne al aumento de cargas y el sector portuario nacional: los TLCs, antes mencionados, han provocado un aumento tanto de las exportaciones como de las importaciones, lo cual plantea un gran desafío al sector portuario nacional, punto neurálgico de todas las transacciones del comercio globalizado, el cual deberá aumentar sus rendimientos en el manejo de carga, obligándolos a convertirse en puertos eficientes y eficaces.

Si bien los puertos nacionales están calificados entre los más eficientes e incluso ubicados por sobre el promedio de los países de América Latina, todavía queda mucho para poder compararlos con los puertos más eficientes del mundo, ubicados en Europa, América del Norte y Asia.

A esto, se suma la importante evolución que ha tenido –en el último tiempo– el tráfico de contenedores a nivel mundial, lo cual hace que los puertos se especialicen en el manejo de este tipo de carga, que cada día gana más terreno; se preocupen más por el cuidado del medio ambiente y de impedir que el transporte marítimo se convierta en blanco fácil del terrorismo.

Por todo lo anterior, nuestros puertos deberán transformarse en eficientes y eficaces, a través de:

- *Aumentos de productividad y reducciones de costos de los insumos necesarios para operar y mantener la maquinaria y las instalaciones.*
- *Cursos de capacitación para los operadores y el personal de reparación y mantenimiento.*
- *Inversiones en el campo de las comunicaciones electrónicas para facilitar los servicios aduaneros y bancarios conexos.*

Además, deberán realizar sus actividades en forma integrada, con el propósito de lograr las sinergias necesarias, buscadas en un puerto ideal; adquirir nuevas tecnologías; y brindar una atención de calidad a todos los usuarios del sistema portuario.

Debemos destacar la calidad, como principio que promueve competitividad a la hora de evaluar un puerto. De esta manera, muchos de los puertos nacionales están buscando dicho objetivo, a través de la obtención de las certificaciones ISO, referidas a políticas de gestión de la calidad, las cuales apuntan, esencialmente a:

- *La adecuada consideración de los requerimientos de sus clientes en el desarrollo y una mejora en los servicios y procesos portuarios, materializada a través de un Sistema de Gestión de Calidad.*
- *La orientación de su gestión hacia la consolidación de un sistema portuario seguro, ágil y confiable, la promoción de dichos factores para generar una participación activa de todos los integrantes del sistema portuario.*
- *El compromiso de su personal con la calidad, a través de una gestión participativa y capacitación permanente.*

También, en esta materia, debemos recordar el rol que han jugado las aduanas chilenas, las cuales, atendiendo a las estipulaciones de los TLCs, debieron modernizarse, simplificando todos los procedimientos aduaneros, que hasta entonces demoraban días y que ahora se pueden realizar de forma automática, a través del uso de ISIDORA e internet. Esto hace que las aduanas cumplan, con el desafío de facilitar el comercio exterior y a su vez ayuden a aumentar la eficiencia portuaria, ya que hasta hace poco –los procedimientos aduaneros- constituían gran parte de los tiempos perdidos por este concepto, lo que le restaba eficiencia al puerto.

Junto con lo anterior, debemos agregar el rol que han tenido el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y el Servicio Nacional de Salud (SNS), el primero, con la esencial tarea de velar por la no contaminación de nuestros productos exportables (plagas), cumpliendo –de esta manera- con los requerimientos de la Organización Mundial de Comercio (OMC), referidas a medidas sanitarias y fitosanitarias. Y el segundo, con la misión de impedir la entrada y salida de personas que porten enfermedades que pudieran causar contagios masivos (epidemias). Cabe destacar que todos estos controles son realizados en forma paralela al trabajo portuario, es decir, no interfieren en las tareas habituales del puerto, por lo tanto, no le restan eficiencia al puerto.

Finalmente, podemos decir que los puertos chilenos, están haciendo todo lo posible para convertirse en eficientes y eficaces, las medidas –antes descritas- así lo demuestran, éstas le permitirán estar capacitados para enfrentar los nuevos desafíos que les depara el futuro. Esto, ante un eventual tratado con China, la economía más activa del último tiempo, o un TLC con Foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico (APEC).

Pero a la ansiada promesa de convertirse en puertos eficientes y eficaces, salieron al camino los desafíos de brindar seguridad a las instalaciones y a las diversas actividades que se realizan en un puerto. Tarea a la que se están avocando, con el fin de convertirse en puertos seguros y preocupados por el medioambiente.

En este ámbito, los puertos chilenos ya tenían la reputación de seguros, pero producto de los diversos atentados terroristas, muchos optaron por implementar numerosas medidas de seguridad, ya sean creadas por estos mismos o impuestas por organismos internacionales, referido a este último, la implementación del código ISPS en puertos que participan del comercio internacional, representa uno de los hitos más destacables en materia de seguridad. Otro hito relevante lo constituye la implementación de la iniciativa STAR, en el marco de la APEC, la cual busca brindar seguridad en la región del Asia-Pacífico y además cumple con uno de los propósitos de la APEC, referido a cooperación entre las naciones signatarias. Esta medida es monitoreada y fiscalizada por DIRECTEMAR, sin que esta supervisión afecte el normal desempeño del trabajo portuario.

En lo que respecta al cuidado del medio ambiente, los puertos han optado por obtener certificaciones ISO, referidas a normas de gestión medioambiental, con las cuales se comprometen a mejorar continuamente su desempeño en el cuidado y preservación del medio ambiente. Seguido a estas iniciativas, se encuentran la gran diversidad de actividades que realizan –en su mayoría- los puertos nacionales con la comunidad.

Si nos referimos a la evolución de las cargas en el principal puerto nacional, San Antonio: este aumento de cargas fue analizado a través de la situación que ha vivido el principal puerto nacional y de la costa oeste de Sudamérica. El puerto de San Antonio, fue elegido para ver la influencia de la entrada en vigencia de los tres últimos TLCs, los cuales según los datos de cargas movilizadas en los últimos años y meses (2004), demuestran como estos tratados concentran los mayores movimientos de cargas en el puerto.

Con respecto al rendimiento portuario a futuro del puerto de San Antonio: el puerto de San Antonio, siendo el principal puerto nacional y, por lo tanto, el que recibe los mayores volúmenes de cargas, ya sean estos de exportación o de importación, tiene el gran desafío de poder movilizar este crecimiento, con lo cual surge la siguiente interrogante: ¿será capaz de movilizar –con la maquinaria existente- las cargas que fluirán a través del puerto?

De acuerdo con la interrogante anterior, se planteó hacer funcionar las maquinarias de transbordo de carga –del puerto- a su capacidad máxima, y –de esta manera- pudimos conocer sus rendimientos. Luego realizamos las estimaciones, sobre: ¿cuáles serán los tonelajes de carga, durante los próximos años?, con lo cual se logró determinar si estas cargas van a poder ser movilizadas por el puerto. Cabe destacar, que las estimaciones fueron realizadas hasta el 2010 y las maquinarias son las actualmente existentes en el puerto.

Después de haber realizado el proceso –antes descrito- llegamos a la siguiente conclusión:

- *El puerto de San Antonio será capaz de movilizar todos los tonelajes de carga estimados –hasta el 2010- sin problemas.*
- *Para el 2010, el puerto, tendrá una capacidad ociosa –de las maquinarias de transbordo- de 596 ton/hora, lo cual representa 14.304 ton/día y que un año suman 5.149.440 toneladas.*
- *El puerto, sólo tendrá problemas de transbordo de cargas al aproximarse el 2020, pero el Proyecto Dársena: Etapa I de la “Expansión Sur”, está fijado para ese año, de manera que no existirán problemas de transbordo de carga. Además, el proyecto contempla duplicar la capacidad-actual- de transferencia del puerto.*
- *En el caso del transbordo de contenedores –según nuestras estimaciones-, el puerto tendrá problemas en las proximidades del 2014. Esto no quiere decir que el puerto no podrá transbordar el volumen estimado de TEUs, ya que –en el rendimiento en condiciones óptimas- sólo se han considerado las maquinarias de transbordo del puerto y no las que poseen muchas de las naves que lo visitan. Como sabemos, el terminal TEM sólo cuenta con una grúa Gottwald, la cual es una grúa adaptada para el transbordo de contenedores. De manera que los buques que atracan, en dicho terminal, ya sea para carga o descargar contenedores, lo hacen porque cuentan con grúas para tal manejo.*
- *Siguiendo con el punto anterior, al incluir un buque con una grúa de rendimiento igual a 19 TEUs/hora, se logra aumentar el rendimiento del puerto de 113 TEUs/hora a 132 TEUs/hora. Pero si sumamos una más, el rendimiento de puerto sube a 151 TEUs/hora, con lo cual se logra transbordar la cantidad de TEUs estimados hasta el 2020.*

Con relación al Almacenamiento y Congestión del Puerto de San Antonio: el puerto, no presentará complicaciones de almacenamiento de mercancías ni la de congestión que actualmente existe, ya que la primera de éstas está contemplada en el proyecto de “*Expansión Sur*” del puerto, la que proporcionará los almacenamientos necesarios para la gran cantidad de carga que existirá dentro de unos años. Y la segunda, será solucionada con una vía de acceso directa al puerto, que comenzará a construirse a fines de este año (2004) y permitirá agilizar la entrada y salida de camiones en forma segura y expedita.

La relación del Puerto de San Antonio con la Comunidad: la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) está preocupada del desarrollo y crecimiento de la provincia de San Antonio. Por eso, durante 2003 la empresa realizó diversas obras en beneficio directo de la comunidad, entre las que destacan:

- *La remodelación del paseo costero Bellamar, en el cual invirtió \$800 millones, para restaurar así el principal punto de encuentro de la ciudad.*



- *La organización del Festival Artístico Escolar, “Por Amor al Arte”, donde participaron más de 32 colegios en representación de los 300 mil escolares de la V Región en cuatro categorías (cuento, poesía, teatro y danza).*
- *El Programa de Visitas Guiadas, por el cual más de 11 mil alumnos de distintos colegios e instituciones pudieron conocer y aprender, en terreno, cómo funciona el puerto, punto principal para el desarrollo del comercio internacional del país.*



- *Concurso de pintura sobre el puerto para niños de 40 colegios de la zona en el Paseo Bellamar.*
- *El apoyo a distintos deportistas locales y al SAU (club deportivo San Antonio Unido), el auspicio de un Campeonato de Fútbol Amateur y la organización de distintas actividades deportivas, destacándose la maratón de San Antonio.*



- *Una fuerte campaña de limpieza del litoral central, consistente en la repartición de bolsas ecológicas en el peaje de la Autopista del Sol. De esta forma, la empresa contribuye al cuidado de las bondades turísticas de la región.*

Toda esta serie de actividades, hacen de San Antonio uno de los mejores puertos a nivel nacional, ya que lo que se busca –en la actualidad- es insertar a la comunidad en el puerto y que éste se comprometa con ellos, o sea crear una unión afectiva entre ambos. Hoy en día, el puerto es uno de los puntos neurálgicos del transporte marítimo, al agilizar el comercio exterior y por ende el crecimiento de nuestra economía. Y como tal, no sólo debe responder –netamente- a exigencias de rendimiento económico, en desmedro de la comunidad donde operan, sino que también debe aportar al crecimiento –del lugar- y a la satisfacción de la gente con la cual conviven a diario.

Bibliografía

Chile: estrategia de acuerdos comerciales en Asia-Pacífico

Hernán Gutiérrez (DIRECON)
2002

Apec, tratados de libre comercio, facilitación y seguridad: rol de la aduana

Raúl Allard Neumann (SNA)

Coyuntura económica internacional

Nº 169, 11 de Marzo de 2004

Tratado de Libre Comercio Chile-Corea

DIRECON
Febrero 2004

Análisis del tratado de libre comercio Chile - Estados Unidos

Comunidad Andina

Comentarios Críticos al TLC Chile – Estados Unidos

Consuelo Silva F.

Análisis de políticas públicas

Nº 6 Publicaciones Terram
Febrero, 2002

Comercio exterior Chile- Estados Unidos

ProChile

TLC Chile-Estados Unidos y las negociaciones comerciales

Oswaldo Rosales Oswaldo Rosales V. (director DIRECON)
Enero, 2003

Las negociaciones para el tratado de libre comercio entre Chile y Estados Unidos : un estudio crítico y propositivo

Coral Pey y Dante Donoso
Abril, 2002

TLC Chile-Estados Unidos

Oswaldo Rosales V.
Abril, 2003

TLC, EE.UU y Chile: Gatos por Liebres

Orlando Caputo
Diciembre, 2002

Exportación del salmón del Atlántico chileno: transporte y logística rumbo a Estados Unidos

Aquanoticias
Septiembre-Octubre 2001

Tratado de Libre Comercio Chile-Estados Unidos

DIRECON
Agosto, 2003

Tratado de Libre Comercio Chile-Estados Unidos ¿De qué se trata?

DIRECON, ProChile
16 de enero de 2002

Acuerdo de Asociación Política, Comercial y de Cooperación entre Chile y la Unión Europea

Hugo Baierlein, SOFOFA

Informe de Evolución de las Exportaciones Chilenas hacia la Unión Europea desde la entrada en Vigencia del Acuerdo (Febrero-Septiembre)

ProChile, Gerencia de Análisis Estratégico
(Febrero-Julio de 2003)

La Inserción Económica Internacional de la Unión Europea y su Relación con Chile

DIRECON, ProChile
Septiembre, 2001

El Acuerdo de Asociación entre Chile y Unión Europea: Oportunidades y Mercados

Patricio Leiva Lavalle, DIRECON

La Unión Europea: nuestro mercado objetivo

Fernando Laiseca (Universidad Adolfo Ibáñez, Cámara de Comercio de Santiago)
Marzo, 2003

TLCs de Chile con Estados Unidos y al Unión Europea

Oswaldo Rosales V. (DIRECON)
Mayo, 2003

Tratado de Comercio Chile-Unión Europea

Oswaldo Rosales V. (DIRECON)
Diciembre, 2002

Obstáculos a los Servicios de Transporte Marítimo e Intermodal en la Región y Medidas para Mejorar su Prestación

ALADI
Septiembre, 2002

El Transporte Marítimo en 2001 “Resumen de los Principales Acontecimientos”

UNCTAD
2001

Tendencias en el transporte marítimo internacional y sus implicaciones para América Latina y el Caribe

Jan Hoffmann (CEPAL)
Septiembre 2000

Transporte marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile

Jan Hoffmann (CEPAL)
Septiembre 2001

Review Of Maritime Transport, 2003

UNCTAD
2003

TLC Chile - Estados Unidos: Oportunidades para las Pymes Exportadoras

DIRECON, ProChile

Febrero, 2003

Nuestra Educación y el Apec

Universidad Gabriela Mistral

Abril, 2004

Una Debilidad Estratégica

Universidad Gabriela Mistral

Abril, 2003

Evaluación de la Situación del Transporte Marítimo y los Puertos en la Región Mesoamericana

Susana Arcusín

Diciembre, 2002

La globalización y la competitividad del sector marítimo portuario de México

Jan Hoffmann (CEPAL)

Octubre, 2003

Economía chilena: escenario de mediano plazo. Situación actual y proyecciones.

María Elena Ovalle M.

26 de junio de 2001

Puertos y vías navegables

Martín Sgut (Banco interamericano del Desarrollo)

1997

La OMI: Comunidad comprometida con el logro de unos mares seguros, limpios y bien protegidos

Documento informativo, OMI

2003

Cuarto Catastro Nacional sobre Barreras Externas al Comercio 2003

Ministerio de Economía

2003

Los Tratados de Libre Comercio (TLC) suscritos por Chile y Algunas Consecuencias Inevitables

Luis Oyarzún

Chile Reportajes

Gobierno de Chile

Febrero, 2003

Crecimiento sin equidad

Coral Pey, Dante Donoso y Luis Arellano

Análisis de la Situación de Chile en los procesos de integración regional: su asociación con el MERCOSUR

Isabel Rodríguez, Carlos Pressacco (Universidad Padre Hurtado)

Julio, 2003

Chile: Apertura Comercial Amplia y Variada

Dominique Hachette (Universidad Católica de Chile)
Mayo, 2003

Tratado de Libre Comercio entre Chile y Estados Unidos: Un Análisis de sus Efectos en las Exportaciones Chilenas a Estados Unidos

Melissa Rekas (Departamento de Estudios–AmCham Chile)
Octubre, 2003

La política comercial de Chile: compromiso con la apertura

Oswaldo Rosales V. (DIRECON)
Junio, 2003

Impactos del Tratado de Libre Comercio entre Chile y Estados Unidos

Marcelo Solervicens
2003

La Economía Chilena en 2002

Marcelo Solervicens
2002

Análisis de las exportaciones chilenas: análisis general

ProChile, Gerencia de Desarrollo

Reunión de Ministros Responsables de Minería de APEC Chile 2004

Abril, 2004

Las exportaciones y la coyuntura económica

Carlos Massad (presidente del Banco Central de Chile)
Junio, 2001

EE.UU.-Chile: TLC abre una nueva etapa en el comercio bilateral

Boletín de exportaciones forestales (INFOR)
Septiembre 2002

Chile y el TLC con EE.UU.

Eduardo Morales (Lignum)
Febrero, 2004

Últimos acuerdos comerciales “mejores oportunidades para el sector forestal chileno”

Ministerio de Agricultura, INFOR
Abril, 2003

Análisis del Comercio entre Chile y Corea del Sur marzo 2004

Servicio Nacional de Aduanas, Departamento de Estudios
Abril, 2004

Chile-Estados Unidos: evolución del comercio en los tres primeros meses de operación del TLC

Servicio Nacional de Aduanas, Departamento de Estudios
Abril, 2004

Análisis del Comercio entre Chile y Unión Europea marzo 2004

Servicio Nacional de Aduanas, Departamento de Estudios
Abril, 2004

UNCTAD E-News N° 4

Julio-Agosto, 2003

Sistema de innovación, consorcios tecnológicos y clusters dinámicos en Chile

Eduardo Bitrán

2004

Acuerdo de Asociación de la UE y Chile y los posibles impactos y rol de la sociedad civil

Asociación Latinoamericana de Organizaciones de Promoción

Diciembre, 2002

Impacto comercial de la ampliación de la UE

Departamento de Comunicaciones DIRECON-ProChile

China y el Mercado del Cobre

Comisión Chilena del Cobre, Dirección de Estudios

Noviembre, 2001

Comercio Exterior Chile-República Popular China

ProChile, Subdirección de Planificación y Control de Gestión

Elementos básicos sobre globalización e integración la integración económica y las normas laborales

Diego Olivares (CUT, OIT)

2003

Informe Mercado del Cobre Primer Trimestre 2004

Comisión Chilena del Cobre, Dirección de Estudios

2004

Tratado de Libre Comercio Chile-EE.UU. Procedimientos de Origen

Pablo Urria Hering (Jefe Departamento Acceso a Mercado)

DIRECON

Reformas Económicas en China: experiencias, problemas y objetivos

Octavio Errazuriz G.

Junio, 2004

ABC del Libre Comercio

Comercio, Integración & Desarrollo Sostenible

Evolución del comercio mundial en 2003 y perspectivas para 2004

Boletín Económico de ICE N° 2803

Abril-Mayo, 2004

Neoliberalismo y Globalización Económica

Revista contaduría y administración N° 205

Abril- Junio, 2002

Definiciones operativas de Globalización y Cultura

Globalización Económica y Cultura

Abril 2000

Chile Comercio Exterior Global: Enero-Marzo 2002-2001

ALADI

Mayo, 2002

Globalización: Una Visión desde la Armada de Chile

Gustavo Jordán Astaburuaga

Comercio Electrónico y Servicios de Transporte Internacional

UNCTAD

Julio, 2001

Perú Evaluación del Clima de Inversión “Barreras Microeconómicas al Crecimiento”

Luke Haggarty, Banco Mundial

Abril, 2004

Comercio entre los países de América del Sur y CARICOM: el papel que desempeñan los servicios de transporte

Ricardo Sánchez y Myriam Echeverría

Noviembre, 2003

Concentración en los servicios de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo

Jan Hoffmann (CEPAL)

Enero, 1999

Conferencia Apec Sobre Iniciativa "Star" - Secure Trade In The Apec Region

Boletín Asia-Pacífico

Marzo, 2002

Una función de costes multiproductiva para terminales portuarias

Beatriz Tovar, Sergio Jara-Díaz y Lourdes Trujillo (Universidad de las Palmas/Universidad de Chile), 2003

La Economía Internacional y los Desafíos La Economía Internacional y los Desafíos del Sector Exportador del Sector Exportador

Vittorio Vittorio Corbo Corbo (Banco Central de Chile)

Julio de 2004

Seminario Internacional sobre Inversión, Eficiencia y Seguridad Portuaria

OEA/CIP (Comisión Interamericana de Puertos)

Marzo, 2004

Economía Chilena en Cifras 1985-2003

SOFOFA

Marzo, 2004

Funciones de producción y costes y su aplicación al sector portuario

B. Tovar, Sergio Jara-Díaz y Lourdes Trujillo (Universidad de las Palmas/Universidad de Chile), 2004

Competitividad “El Motor del Crecimiento”

Banco Interamericano de Desarrollo

2001

El Tratado de Libre Comercio entre Chile y Corea

Hernán Gutiérrez B. (boletín Asia-Pacífico)

Abril, 2004

Modernización Portuaria: Una pirámide de desafíos entrelazados

CEPAL

1998

Port Efficiency, Maritime Transport Costs and Bilateral Trade

Ximena Clark, David Dollar, and Alejandro Micco (World Bank)

Febrero, 2004

Production And Cost Functions And Their Application To The Port Sector

Beatriz Tovar, Sergio Jara-Díaz and Lourdes Trujillo

Agosto, 2003

Informe sobre Seguridad Marítima

Office of Ports and Domestic Shipping, Maritime Administration, U.S. Department of Transportation

Septiembre, 2001

Situación del Transporte Marítimo Internacional

Asociación Nacional de Armadores A.G.

Septiembre, 2004

Port Traffic 2000

2000

Measures to Promote Effective and Efficient Container Port Practices

Marine and Ports Group of the Australian Transport Council

Octubre, 1998

Towards Port Best Practice

Paul Kimberley

Marzo, 2002

Fiscalización Aduanera

Servicio Nacional de Aduanas

Octubre, 2002

Exposición Sobre el Estado de la Hacienda Pública 2004

Nicolás Eyzaguirre G. (Ministro de Hacienda)

Octubre, 2004

Exposición sobre el Estado de la Hacienda Pública

Presentación del Ministro de Hacienda Nicolás Eyzaguirre Guzmán

Octubre, 2004

Informe Mercado del Cobre Segundo Trimestre 2004

Comisión Chilena del Cobre, Dirección de Estudios

2004

Sistemas de Producción “Planeación, Análisis y Control”

James L. Riggs

2001

Boletín ALOG

Asociación Logística de Chile

Boletín del Instituto de Estudios del Pacífico

Universidad Gabriela Mistral
Diciembre, 2000

Cálculo de Explotación al Organizar los Trabajos de Carga y Descarga en los Puertos Marítimos (editorial MIR, Moscú)

N.F. Lazarev
1976

Administración de Operaciones “toma de decisiones en la función de operaciones”

Roger G. Schroeder
1990

Memoria Anual 2002 Puerto de San Antonio

EPSA (Empresa Portuaria San Antonio)

Memoria Anual 2003 Puerto de San Antonio

EPSA (Empresa Portuaria San Antonio)

Economía

Paul A. Samuelson y William D. Nordhaus
2002

Código C.I.I.U. (código de Clasificación Internacional Industrial Uniforme)

Radiografía de los puertos para productos mineros

Fundamentos del Manejo de los Puertos

Pedro J. Atilas Nin

La modernización portuaria

Raúl Rojas

Un Análisis de la Eficiencia de los Puertos Españoles

María Bonilla, Trinidad Casasús, Amparo Medal y Ramon Sala
Departamento de Economía Financiera y Matemática
Universidad de Valencia

Avances de Productividad en el Sistema Portuario Español

Mónica Martín Bofarull
Universitat Rovira i Virgili

Eficiencia y Progreso Técnico en el Sistema Portuario Español

Mónica Martín Bofarull
Universitat Rovira i Virgili
Junio, 2000

The traffic in Spanish ports: An efficiency analysis with tolerances

María Bonilla, Amparo Medal, Trinidad Casasús and Ramon Sala
Faculty of Economy, University of Valencia

Beneficio de los Tratados y Acuerdo de Libre Comercio en el Sector Pesquero

Gonzalo Bordagaray Bellolio
Universidad Católica de la Santísima Concepción

Visión Estratégica de los Puertos del Año 2010

Boletín FAL (CEPAL)

Junio, 1999

Transporte Marítimo Internacional el 2003 y proyecciones para el presente año

Asociación Nacional de Armadores A.G.

Marzo, 2004

Manual Simplificado TLC Chile EE.UU.

AMCHAM y SOFOFA

Abril, 2004

Páginas Web visitadas

www.portafolio.com.co
www.monografias.com
www.bbcmundo.com
www.gestiopolis.com
www.cadeco.org
www.mundomaritimo.cl
www.eclac.cl
www.ilo.org
www.itf.org
www.puertodetampico.com.mx
www.buenosairesport.com.ar
www.gottwald.com
www.citizen.org
www.fes_alca.cl
www.aladi.org
www.asimet.cl
www.ceim.ugam
www.attac.cl
www.economia.cl
www.airelibrechile.org
www.directemar.cl
www.ccs.cl
www.saiport.cl
www.sanantonioport.cc.cl
www.stiport.com
www.vopak.com
www.portvalparaiso.cl
www.tpsv.cl
www.elsur.cl
www.mardechile.cl
www.ligamar.cl

www.redissey.debtwatch.org
www.fda.gov
www.unctad.org
www.wto.org
www.bancomundial.org
www.imf.org
www.oecd.org
www.imo.org
www.oas.org
www.diariopyme.cl
www.ship-register.com
www.fairplay.con.uk
www.ci-online.co.uk
www.institutomaritimo.cl
www.apec2004.cl
www.direcon.cl
www.prochile.cl
www.manualtlc.cl
www.sofofa.cl
www.cochilco.cl
www.gobiernodechile.cl
www.obrasbicentenario.cl
www.minmineria.cl
www.minhda.cl
www.minecon.cl
www.colombiaexport.com
http://server2.southlink.com.ar
http://selene.uab.es
http://terra.com
http://diario.elmercurio.com