

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA MATANZA

INFORME FINAL

PROYECTO

"DESARROLLO DE CORREDORES EN EL MERCOUR-CHILE  
Y PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE INTERMODAL"

DIRECTOR: LIC. RODOLFO CORENGIA

INVESTIGADORES:

LIC. CLAUDIA CHAVES

CDOR. EDUARDO PEREZ WEIGEL

ING. DIEGO VILLALBA

DR. DOMINGO GARCIA

CDORA. LILIA S. SAK

## NECESIDAD DE INVERSIÓN EN TECNOLOGÍA DE LOGÍSTICA

El gerenciamiento logístico de una cadena de suministros se encuentra en un cambio revolucionario y en un proceso de continua aceleración. El comercio internacional sufre una gran presión para mejorar sus rendimientos y requiere mucho más que las prácticas y procedimientos habituales del forwarding internacional tradicional.

La globalización de los mercados en un escenario de negocios de tecnologías convergentes y con el consiguiente aumento de la competencia, está cambiando la forma de enfrentar el día a día empresarial. El precio y la calidad de los bienes y servicios son factores predeterminados por el mercado, los cuales la empresa no puede ajustar a su realidad. La logística que consiste en la planificación, organización y control del flujo de materiales desde el proveedor hasta el cliente, incluyendo el abastecimiento, la producción y distribución física de los productos, es el único medio que una empresa tiene para diferenciarse de su competencia, frente a los clientes cada vez más exigentes. Las escuelas de negocios estiman que en promedio, el veinticinco por ciento del costo total de los productos está asociado a la logística, donde sólo una parte es el transporte, por lo que aquellos que tengan la visión y la capacidad técnica para ofrecer soluciones integrales a la cadena de suministros serán capaces de responder a las necesidades futuras.

Para alcanzar estos desafíos, se deberá invertir en desarrollar las técnicas en logística y sus destrezas asociadas, con el fin de proveer no solamente un excelente manejo de las cargas sino, adicionalmente, la capacidad de trabajar con el cliente para mejorar radicalmente la eficiencia de la cadena logística.

En un comienzo se debería concentrar en generar procesos simplificados, menores tiempos, inventarios reducidos y optimizar las tramitaciones aduaneras. Estos beneficios sólo se pueden obtener por medio de un gerenciamiento integrado de una cadena de suministros. El método tradicional de concentrar los elementos en procesos individuales ya no es más productivo y también es incapaz de alcanzar una mayor eficiencia, requerida hoy por los clientes.\*

\* Jorge Czar, instructor del IATA

Obtener todo esto involucra una inversión en sistemas informáticos, un servicio completo de transporte y facilidades de muchos tipos, pero sobre todo personal con conocimiento y experiencia para obtener soluciones logísticas a nivel internacional, considerando que no hay sólo una solución logística, sino varias. Tampoco debe perderse de vista que es un negocio de servicios; donde el producto que se suministra al cliente deberá ser de primer nivel.

## EL TRANSPORTE MULTIMODAL – EL CASO EUROPEO

En nuestro país tuvo poca repercusión la entrada en vigor en la Unión Europea del documento de Condiciones Generales de la Unión Internacional de las Sociedades de Transporte Combinado Ferrocarril-Carretera.

Entre tantos instrumentos legales que se producen en el nivel internacional, pasó inadvertida. Tal vez se trate de una señal; de algo trascendente y con proyección en el futuro. Ciertamente, el proceso denominado bimodalismo, con orígenes en la década del setenta, lleva casi tres décadas de expansión con interesantes perspectivas.

Además, el intermodalismo continúa evolucionando y alcanzará su climax cuando se materialicen acuerdos internacionales (liberando el ya célebre transporte multimodal). Entretanto, resulta oportuno detenerse en la variante del bimodalismo, de considerable difusión y fortalecimiento independiente en el territorio europeo.

La Unión Internacional de Transporte Combinado Ruta-Riel (UIRR) se creó en 1970. Reúne 18 compañías de transporte ferroviario de 17 países europeos. En 1984 instituyó, como forma de vinculación con sus clientes, un contrato que se mantuvo vigente hasta su actualización en 1999.

Detrás de la UIRR se encolumna una serie de acciones que incluyen operación de terminales, técnicas de transferencia y movimiento de parque rodante, aspectos legales y comerciales e intercambio electrónico de datos. Aunque el término bimodal se puede aplicar a la combinación de dos modos de transporte cualesquiera, en el caso que nos ocupa se ajusta específicamente a la vinculación de las dos formas terrestres de transporte: el camión y el tren.

El modo carretero-ferroviario, alternativa inteligente que amalgama celeridad con economía y seguridad, reafirmando la trilogía básica del transporte, surge como respuesta a razones económicas, estratégicas y ambientales. Entre estas últimas se identifican la polución del ambiente por liberación de gases a la atmósfera, la generación de niveles sonoros que exceden los límites permisibles y el sensible aumento de los accidentes viales.

En los años noventa, el incremento anual promedio del tráfico bimodal europeo se ubicó alrededor del 15%. Entre 1988 y 1997, las empresas que operaron por medio de la UIRR duplicaron el tráfico de carácter internacional.

Si se toma como parámetro de medición el número de embarques, la operación bimodal en el tráfico nacional del continente creció por encima del 200% en la última década. En el ámbito internacional, el incremento fue del 25%. El millón doscientos mil embarques de 1990 trepó a casi 2 millones en 1997. Cabe consignar que esos 2 millones de embarques equivalen a 4,5 millones de TEU (unidad de medida equivalente a un contenedor de 20 pies) o a la transferencia de camión a tren de la carga diaria de 9000 semirremolques.

Este formidable movimiento de cargas por la vía bimodal se inscribe en el proyecto TEN (Transport European Networks) o Redes Transeuropeas de Transporte, que cubre una importante trama de combinaciones. El proyecto, que incorporará a la infraestructura de transporte Métodos de administración de tráfico, sistemas de posición y navegación (GPS) así como centros de transferencia intermodales, se orienta a disponera en 2010 de una importante integración de redes terrestres, acuáticas y aéreas.

Entre las prioridades del TEN vale mencionar algunas líneas de Transporte Combinado como los trenes de alta velocidad (TAV) Alemania-Italia (Berlín/Nuremberg/Minich-Verona), y el de Francia-Italia (Lyon-Turín), que se sumarán a los que operan en la actualidad.

La reducción de los tiempos de tránsito es una de las cualidades del sistema. Cada uno de los 160 embarques mensuales que se realizan por el sistema ferroviario entre Viena y Estambul, por ejemplo, emplea 4 días y medio contra los 6 que requiere el transporte automotor puro para completar el circuito. A su vez, el movimiento entre las mismas localizaciones con una combinación que incluye el modo marítimo no desciende de los 5 días, lo que reafirma el movimiento bimodal.

#### NUESTRA REGIÓN

Para poder alcanzar esos rendimientos, las empresas apelan a recursos tradicionales como contenedores, swapbodies, maxitrailers izables (piggy-back) y a los más actualizados tipos de road-railers (trailers, con su propio tren rodante sobre bogies ferroviarios, que offician de vagones). Estas aparentes rarezas de hoy podrán llegar a ser, en un futuro muy cercano, las herramientas usuales para el movimiento masivo terrestre a larga distancia.

El mayor impacto de este sistema de transporte es el potencial que subyace en su capacidad de atender tráfico relevante en territorios extendidos, mejorando no sólo la ecuación económica, sino las condiciones del medio ambiente. El Cono Sur de América dispone de una extensa red ferroviaria y acentuado tráfico automotor.

Aunque la propulsión de estas iniciativas se origina en los mercados, cabría preguntarse si el camino al bimodalismo reposará únicamente en la iniciativa privada o habrá aliento de las organizaciones oficiales tal como ocurre en el continente europeo.

El proceso bimodal es irreversible. Su manifestación en nuestro medio es sólo cuestión de tiempo.\*

\* Roberto Destéfano

## FODA DEL SECTOR

### FORTALEZAS

El Sector cuenta con pocas ventajas competitivas.

Si bien las unidades (camiones) reueridas deben presentar altas especificaciones, no siempre es así.

Existe una inclinación por parte del empresariado en el Mercosur hacia el transporte carretero.

### OPORTUNIDADES

El Departamento Nacional de Carreteras de Brasil lanzó una licitación internacional para preseleccionar a las empresas privadas interesadas en administrar 4.946 kilómetros de carreteras federales, entre ellas las ue forman parte del llamado Corredor del Mercosur. Dicho corredor se inicia en Belo Horizonte, casi en el centro del país y capital del Estado de Minas Gerais, y concluye en el Estado do Río Grande do Sul, en donde están los principales pasos fronterizos a la Argentina y Uruguay.

Según la licitación, las empresas vencedoras, tendrán la concesión de tales carreteras por un período de 25 años y podrán explotarla comercialmente pero a cambio se comprometen a ampliarlas, recuperarlas, mejorarlas y mantenerlas en perfectas condiciones.

La ampliación, recuperación, mejora y mantenimiento de las carreteras disminuirá el deterioro de las unidades transportistas y, a su vez, permitirá una mayor circulación de las mismas. Cabe destacar que por dicho corredor transitan mayoritariamente el comercio internacional del Mercosur.

El Gobierno de la Provincia de Jujuy y el Gobierno Nacional en el mes de Julio de 1999 firmaron un acuerdo para terminar de construir el corredor vial Paso de Jama, de 350 kmts. que demanda una inversión de U\$S 90.000.000. El mismo será un paso internacional a Chile. Está ubicado en el centro oeste de la Provincia, se compone de 11 tramos con una longitud total a pavimentar y ampliar de 350 kmts.

## DEBILIDADES

Las desventajas competitivas detectadas son las siguientes:

- Falta de controles gubernamentales permiten que unidades no autorizadas transiten por el Territorio Argentino constituyéndose las mismas en competidores de bajo precio.
- La falta de reconocimiento de los empresarios-clientes de la casidad de servicios: la demanda está integrada mayoritariamente por "compradores de precio" y no por "clientes leales".
- La falta de certificación por Normas Iso.

## ALTERNATIVAS

El trabajo cooperativo, el mejor gerenciamiento, la concientización de los clientes, el Biomodalismo (transporte Carretero-Ferroviano) constituyen alternativas para el sector.



## VERIFICACION DE HIPOTESIS

### **Hipótesis 1**

"El creciente intercambio entre los países del Mercosur se convierte en una exigencia nunca antes vista para el sector transportista".

A pesar de los problemas planteados en las relaciones comerciales en el ámbito del Mercosur es innegable que el mismo ha generado un importante aumento en el tránsito de mercancías entre los países miembros.

### **Hipótesis 2**

"El desarrollo del intercambio regional depende en gran medida del desarrollo de nuevos corredores".

Si bien no se han desarrollado nuevos corredores es notoria la inversión que se ha realizado en rutas y caminos.

### **Hipótesis 3**

"La conformación de los corredores tiene necesariamente que ponderar en qué grado serán influenciados por la localización de los centros productivos".

Los centros productivos han influido en forma relevante en la conformación de los corredores de la región, constituyendo origen y destino de las mercancías transportadas u origen con destino a importantes centros comerciales.

### **Hipótesis 4**

"El corredor Santiago de Chile-San Pablo es el más importante en la actualidad, por este motivo, el Home Base argentino debería trasladarse al centro del país".

No está en proyecto trasladar el Home Base argentino al centro del país, por el contrario se están mejorando las instalaciones portuarias y las rutas y caminos de Buenos Aires.

### **Hipótesis 5**

"Por razones de costos el sector transportista presenta una desinversión en materia de renovación y modernización de equipos, de comunicación y de seguridad".

Dicha hipótesis es verdadera. Los empresarios transportistas manifestaron trabajos con un margen de rentabilidad apenas por encima del punto de equilibrio.

### **Hipótesis 6**

"El costo de transporte influye notoriamente en el comercio internacional de algunos sectores, en especial en los commodities".

El costo de transporte, fundamentalmente el carretero que es el más caro, incide en forma relevante en los precios de productos de los distintos sectores y en especial en los de los commodities.

### **Hipótesis 7**

"Falta homogeneizar las disposiciones técnicas y operativas del transporte en el Mercosur".

Uno de los grandes problemas pendientes a nivel Región es el de unificar normas, reglamentos, disposiciones, etc. procurando lograr la homogeneización necesaria para la operatividad deseada en el rubro transportes dentro de los países que integran el Mercosur.

### **Hipótesis 8**

"La prestación de servicios mejorará a partir de la exigencia de la Certificación ISO 9000 de las empresas del rubro o sector".

Obviamente la prestación de servicios, con las carencias comentadas existentes en el presente, mejorará a partir de la obligatoriedad de la Certificación ISO 9000, requisito indispensable que provocará inexorablemente la sobrevivencia de aquéllas empresas que la obtengan. Las que no logren obtener tal certificación, porque no puedan acceder a conformar una prestación del servicio acorde a las normas exigidas quedarán lógicamente excluidas y relegadas fuera del sistema operativo.

Nos entrevistamos con el Sr. Juan Segovia, prosecretario de CATAMP ( Cámara Argentina del Transporte Automotor de mercancías y residuos peligrosos). Con la información que el mismo nos proporcionara y a su vez con el aporte de otros integrantes de la misma confeccionamos un FODA del sector:

### **Fortalezas**

El sector cuenta con pocas ventajas competitivas.

Si bien las unidades (camiones) requeridas para este tipo de transporte deben presentar altas especificaciones, no siempre es así.

La mayor fortaleza está dada por el comportamiento asociativo de los integrantes de la Cámara.

### **Debilidades**

Las desventajas competitivas detectadas son las siguientes:

Faltas de controles gubernamentales permiten que unidades no autorizadas, que a su vez no cumplen con las normas mínimas de seguridad ambiental transiten por el territorio argentino, se constituyan en competidores de bajo precio.

La falta de reconocimiento de los empresarios- clientes de la seguridad ofrecida por los integrantes de la Cámara.

La demanda está integrada mayoritariamente por “compradores de precio” y no por “clientes leales”.

La exigencia por parte de las Grandes Empresas-Clientes de que los Transportistas certifiquen por Normas ISO 14000. Los mismos reciben auditorías periódicas que, hasta el

presente son aprobadas pero, en el corto plazo deberán Certificar.

Algunos integrantes de la Cámara manifestaron que dicha certificación, para transportar dentro del territorio argentino, no tiene sentido dada la falta de reconocimiento por parte de los clientes de la importancia de una mejor calidad de servicios.

### **Oportunidades**

La Cámara ve como una oportunidad para cumplir con las exigencias de sus Grandes clientes (Certificación por normas ISO) la existencia del PRE (Programa de apoyo a la reestructuración empresarial), ya que por medio del mismo podrán "aggiornar" sus empresas recibiendo aportes no reembolsables de hasta el 50% sobre el costo total.

### **Alternativas**

Se planteó como alternativa el desarrollo de una campaña publicitaria para concientizar a la población y, en especial, a los empresarios del peligro que trae aparejado el tránsito de estas unidades no habilitadas ni acondicionadas para el transporte de cargas peligrosas.

### **FINANCIAMIENTO**

En CATAMP los empresarios miembros manifestaron la falta de acceso al crédito. Nos contaron que las entidades financieras no financian la compra de unidades. El único financiamiento con el que cuentan es el suministrado por los mismos fabricantes, que es caro.

Una alternativa a dicho problema estaría dado por la sanción de la Ley de Leasing.

Para verificar si la apreciación de los empresarios transportistas era correcta, nos dirigimos al Banco de la Nación Argentina donde fuimos entrevistados por el Señor Oscar B. Lusquiños quien sostuvo lo siguiente:

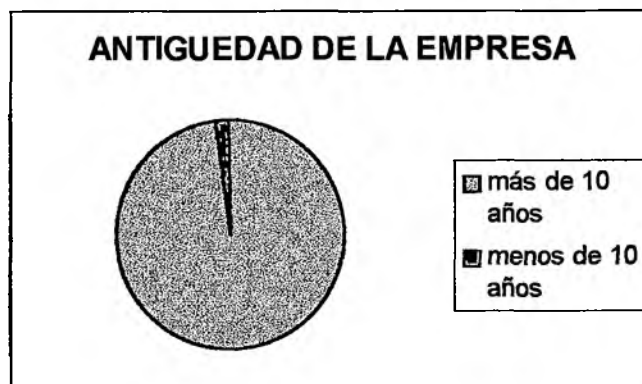
“...no existen en la actualidad líneas de crédito para las Pymes, si las mismas acceden al crédito bancario deberán constituir garantías reales sobre los bienes de la empresa y sobre sus bienes personales. La forma que adoptan dichas líneas de crédito es la de Préstamos Hipotecarios o Personales.

En cuanto al sector transportista, la mayoría de la empresas que integran el sector poseen dentro de su Activo Fijo muchas unidades sujetas a rápido desgaste y pocos Inmuebles. Por dicho motivo en este sector se incrementa la dificultad para acceder al crédito bancario.”

## ENCUESTAS

Al presente se obtuvo una respuesta del 47% donde se pudieron observar los siguientes resultados:

El 98% de las empresas tienen una antigüedad en el mercado de más de 10 años.  
Se han agregado pocos jugadores habilitados al mercado



Con respecto al tipo de bienes que transportan, los resultados de la Encuesta circularizada se han visto distorsionados dado que la CATAMP fue la que respondió las mismas masivamente.

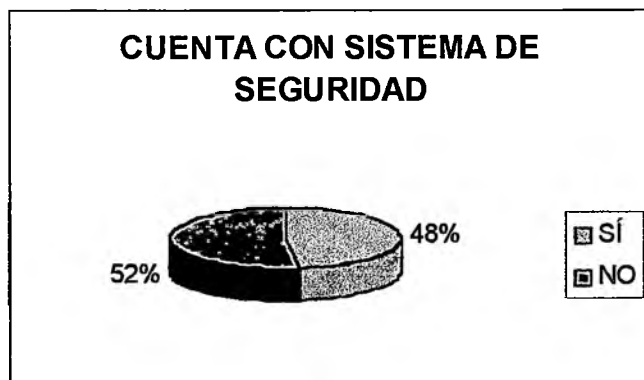
Los puntos Fuertes enumerados fueron:

- Seguridad
- Posicionamiento
- Cumplimiento
- Imagen
- Rapidez

Los puntos débiles enumerados fueron:

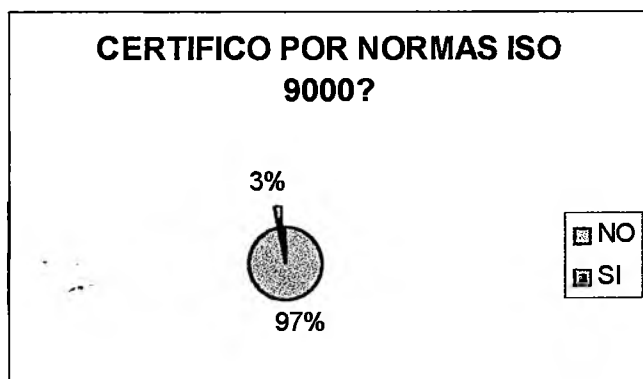
- Pocas unidades
- Competencia desleal
- Antigüedad de las unidades
- Falta de capital de trabajo
- Robos

El 48% cuenta con sistemas de seguridad.

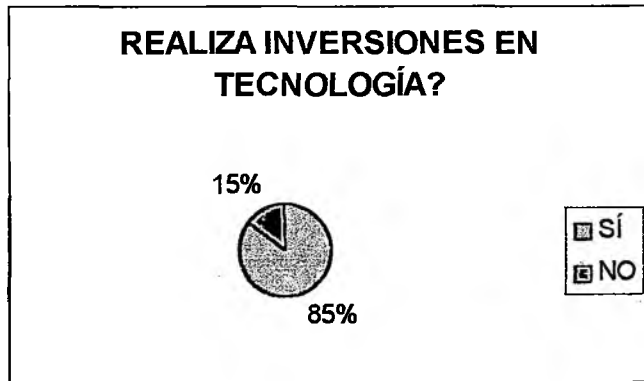


Con respecto a los accidentes sufridos por las unidades, muchos empresarios omitieron responder dicha pregunta, de los que contestaron el 20% respondió en forma afirmativa, sin especificar las causas.

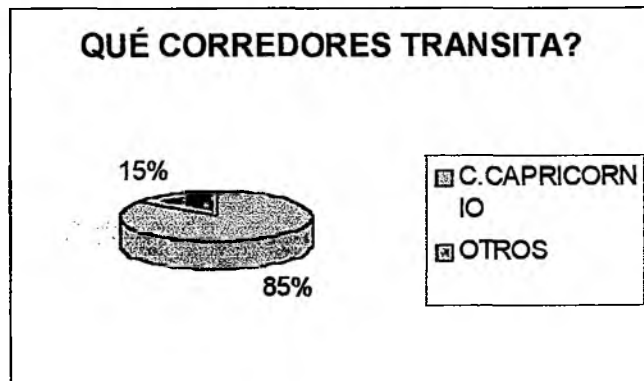
Ante la pregunta de si certificaron por Normas ISO el 97% respondió en forma negativa.



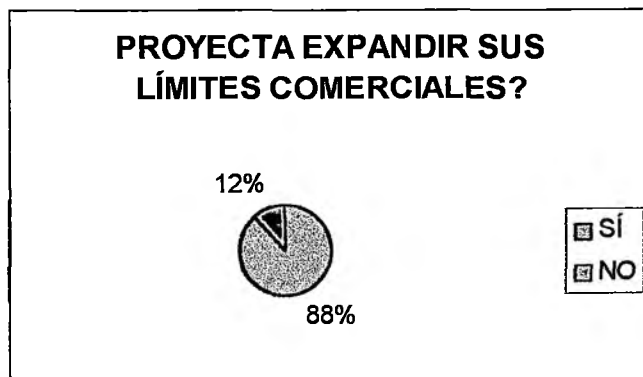
El 85% realiza inversiones en tecnología.



El 85% transita el corredor Sur y sólo el resto transita el Corredor Capricornio.



Ante la pregunta de si desean expandir sus límites comerciales el 88% respondió en forma afirmativa.



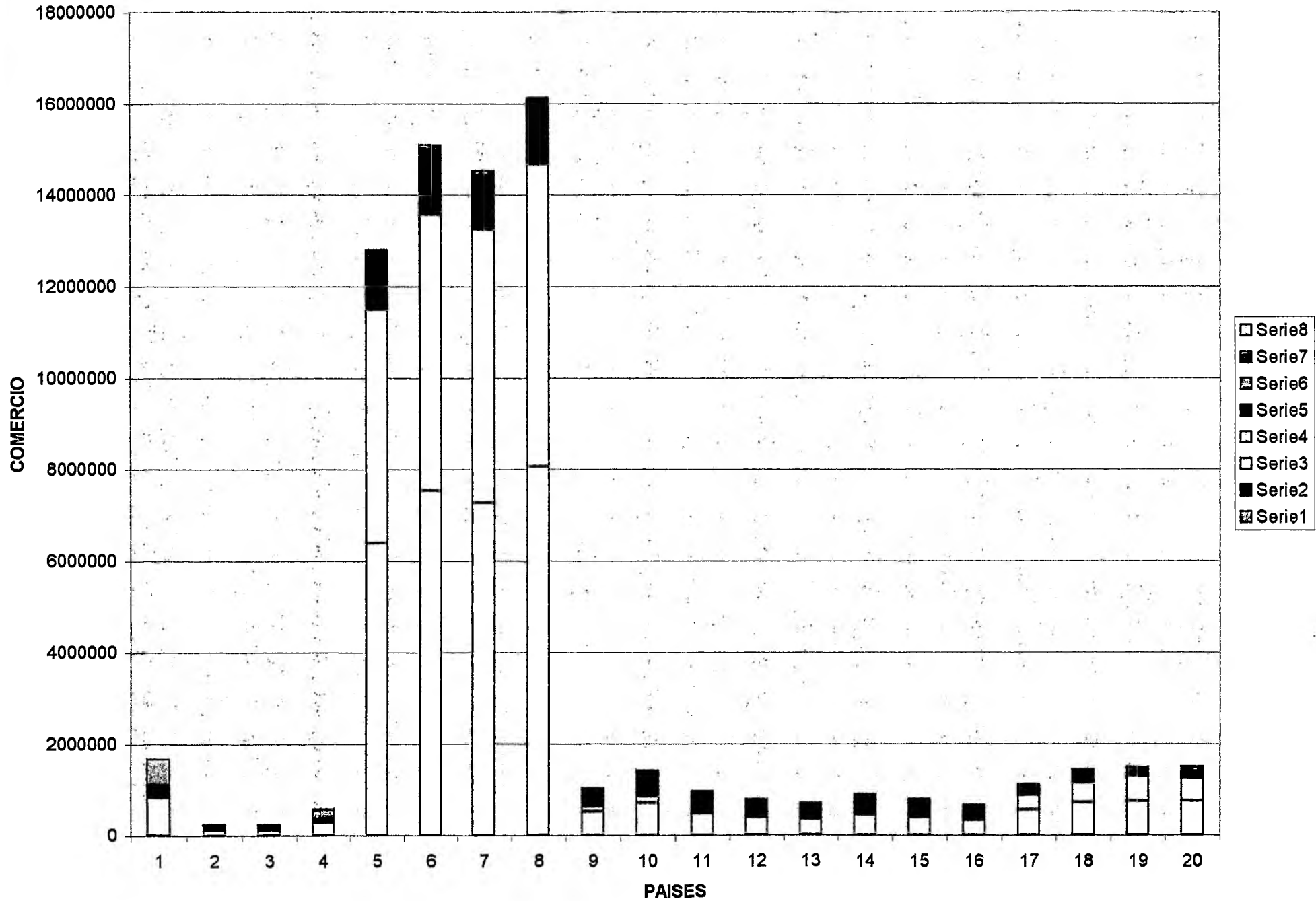
El corredor elegido fue el corredor Capricornio



PAIS	AÑOS	TOTALES	TRANSPORTE				
			BUQUE	CAMION	GASODUCTO OLEODUCTO	FF.CC.	OTROS MEDIOS
EXPORTACIONES							
BOLIVIA	1993	407.945	60.414	319.869	0	26.122	1.540
	1994	455.177	63.751	376.233	0	13.811	1.382
	1995	538.016	887	484.982	0	44.143	8.004
	1996	617.787	9.398	538.597	0	61.405	8.387
BRASIL	1993	10.333.439	9.251.058	1.022.397	0	56.064	3.920
	1994	12.360.249	10.802.947	1.485.812	0	66.253	5.237
	1995	13.950.293	11.939.247	1.902.335	0	65.165	43.546
	1996	15.509.600	13.253.448	2.195.596	0	52.307	8.249
CHILE	1993	1.472.574	732.432	641.342	85.103	5.232	8.465
	1994	4.555.150	692.637	629.693	3.224.742	3.117	4.961
	1995	6.548.489	977.649	961.449	4.567.371	35.191	6.829
	1996	7.183.331	798.115	981.483	5.332.097	65.291	6.345
PARAGUAY	1993	744.551	540.180	202.563	0	659	1.149
	1994	913.185	572.187	339.804	0	370	824
	1995	1.102.593	636.316	461.963	0	3.011	1.303
	1996	1.085.566	625.070	458.908	0	898	690
URUGUAY	1993	989.222	733.894	248.817	0	1.071	5.440
	1994	1.234.912	915.144	318.483	0	44	1.241
	1995	1.355.529	967.152	387.056	0	0	1.321
	1996	1.179.408	786.501	385.303	0	488	7.116

IMPORTACIONES							
BOLIVIA	1993	831.419	315	253.879	573.065	2.313	1.847
	1994	121.136	922	98.048	17.494	978	3.694
	1995	116.277	83	96.410	16.210	2.037	1.537
	1996	284.581	66	76.406	204.665	1.685	1.759
BRASIL	1993	6.396.079	5.098.301	1.226.989	0	59.795	10.994
	1994	7.543.241	6.025.592	1.313.298	0	200.301	4.050
	1995	7.265.086	5.980.128	1.105.586	0	168.647	10.725
	1996	8.065.735	6.614.996	1.404.096	0	33.985	12.658
CHILE	1993	511.469	118.809	339.408	0	3.552	49.700
	1994	704.661	150.759	481.099	15.650	924	56.229
	1995	476.755	47.624	422.585	1.034	2.110	3.402
	1996	390.418	55.136	328.778	280	2.953	3.271
PARAGUAY	1993	345.486	40.181	301.105	0	2.541	1.659
	1994	447.434	39.366	404.096	0	1.967	2.005
	1995	391.924	49.710	341.337	0	729	148
	1996	329.825	42.647	286.928	0	6	244
URUGUAY	1993	551.519	317.981	196.305	0	1.626	35.607
	1994	710.764	434.707	213.356	0	1.680	61.021
	1995	741.044	557.663	178.133	0	0	5.248
	1996	750.276	510.938	223.528	0	13.146	2.664

C.EXT.IMPORTACIONES





## CONCLUSIONES FINALES

A fin de mejorar el sistema de transporte regional intermodal terrestre (carretero, ferroviario, marítimo) es de suma importancia continuar el estudio y análisis para desarrollar nuevos corredores, establecer normas y políticas integradoras de seguridad, evaluar el nivel de inversión necesario para optimizar el funcionamiento del sector transportista.

\* El desarrollo de nuevos corredores porque los avances ocurridos en los sistemas de comunicación junto con la revolución informática han venido creando condiciones para una dispersión generalizada de las actividades económicas en la región así como una posible movilización de la población. Este punto hace mantener vigente un debate acerca del tamaño óptimo de las ciudades en relación a conflictos sociales y territoriales, producto de los conflictos urbanos que afectan las posibilidades de crecimiento y mejoramiento sociales. Sin embargo para opinión de un sector de analistas, la realidad dice que no solamente se están controlando los problemas de crecimiento sino que además el proceso de integración de mercados y los regionalismos vienen dando a las grandes ciudades un rol estratégico al conformarse un sistema de ciudades globales (San Pablo, Buenos Aires, Curitiba, Santiago de Chile) que constituyen lugares centrales, con medios de operación con personal calificado, infraestructuras apropiadas, organización centralizada de servicios y sistemas de información.

- En lo que hace al establecimiento de normas y políticas integradoras de seguridad es de señalar que todos los medios de transporte, dada su evolución tecnológica, han ido pasando por diferentes grados de seguridad alcanzando algunos niveles razonables de la misma pero otros han tenido un moderado progreso que resulta insuficiente. Entre éstos es posible que el transporte automotor sea el que revela menos progreso en materia de seguridad.
- En cuanto al nivel de inversión necesario, referido a la necesidad de inversión en rutas, vías, puertos, tecnología en los medios de transporte multimodal que logren con éxito reducir los tiempos de traslado.

El grado de desarrollo de las comunicaciones terrestres y fluviales constituye un elemento especial para el crecimiento de una región. El hecho de contar con adecuadas redes ferroviarias y carreteras, así como un adecuado y racional empleo del transporte fluvial, han sido elementos protagónicos ya que sirven para enlazar la región con los puertos de ultramar, así como con otras regiones, posibilitando el cambio fluido.

**ANEXOS**

## METODOLOGIA DE TRABAJO

Para lograr los objetivos de la investigación, se ha optado por una estrategia de avance por etapas, siendo las mismas:

Etapa 1. Definición del problema. Delimitación del marco geográfico de la muestra a analizar.

En función de parámetros estadísticos se determinará la muestra requerida para que la misma sea representativa, teniendo en cuenta su participación en el sector a que pertenece, como el número de unidades o vehículos (flota) que poseen. Será importante considerar, asimismo, la posibilidad de que exista una asimetría importante de una empresa a otra en relación a su ubicación geográfica y ramo. En esta etapa se diseñará y confeccionará la Encuesta a utilizar en la investigación.

Etapa 2. Estudio y recopilación de la principal bibliografía escrita hasta el momento sobre el tema específico tratado.

Estudio de los autores que hayan investigado sobre el tema propuesto, no solo en lo teórico sino también en lo pragmático.

Etapa 3. Recopilación de información estadística, procesamiento de datos y estudios comparativos de lo teórico con lo real.

Esta etapa se encuentra destinada a una aproximación y evaluación netamente empírica de los hechos. En la misma se recolectarán todos los datos pertinentes para poder realizar un estudio comparativo entre lo que manifiesta la teoría proveniente de los países más desarrollados con nuestra realidad nacional, como así también esbozar las estrategias necesarias para un eficaz desarrollo de nuestros sistemas de transporte.

Etapa 4. Determinación tanto de los aspectos cuantitativos como cualitativos sobre el tema tratado en la investigación.

La metodología a emplear en esta etapa se centrará preferencialmente en el análisis y síntesis del trabajo propuesto como asimismo llevar a cabo reuniones, charlas, etc. con el sector en estudio a fin de hacer la transferencia de conocimientos entre la Universidad y el sector transportista; factor débil en esta relación-sector transportista-universidad- en Latinoamérica.

La disyuntiva que enfrenta el empresario transportista es que con la oferta de más de un medio eficiente de transporte, la competencia será más agresiva, prevaleciendo las alternativas que individualmente o combinadas ofrezcan tanto el menor precio como el mejor nivel de calidad de servicio.

## **HIPOTESIS**

### **PRIMERA HIPÓTESIS**

El creciente intercambio entre los países del Mercosur se convierte en una exigencia nunca antes vista para el sector transportista.

### **SEGUNDA HIPÓTESIS**

El desarrollo del intercambio regional depende en gran medida del desarrollo de nuevos corredores intermodales.

### **TERCERA HIPÓTESIS**

La conformación de los corredores tiene necesariamente que ponderar en qué grado serán influenciados por la localización de los centros productivos .

### **CUARTA HIPÓTESIS**

El corredor Santiago de Chile-San Pablo es el más importante en la actualidad, por este motivo, el Home Base argentino debería trasladarse al centro del país.

### **QUINTA HIPÓTESIS**

Por razones de costos el sector transportista presenta una desinversión en materia de renovación y modernización de equipos, de comunicación y de seguridad.

### **SEXTA HIPÓTESIS**

El costo de transporte influye notoriamente en el comercio internacional de algunos sectores, en especial en los commodities.

### **SÉPTIMA HIPÓTESIS**

Falta homogeneizar las disposiciones técnicas y operativas del transporte en el Mercosur.

### **OCTAVA HIPÓTESIS**

La prestación de servicios mejorará a partir de la exigencia de la Certificación ISO 9000 de las empresas del rubro o sector.

### **NOVENA HIPÓTESIS**



Como consecuencia de la gran competencia para ganar nuevos mercados en un escenario cada vez más globalizado, las empresas del Mercosur requieren de una respuesta transportista altamente profesional, con medios cada vez más eficientes y competitivos.

En este sentido, nos encontramos en nuestro país ante una importante desventaja competitiva dada por la falta de **Sectores afines y de apoyo** que sean competitivos internacionalmente. Entre dichos sectores podemos mencionar el transportista.

Las empresas de transporte ya no tienen que buscar solamente tomar una carga en un punto y llevarla a otro. Este tipo de transporte se acabó. Ahora las empresas tienen una serie de herramientas como informática, telemática y logística que deben utilizar para prepararse y buscar nuevas alternativas. Hay que ofrecer a cada cliente la logística que necesita. Es decir, solucionar sus necesidades, que van más allá de llevar y recibir la carga.

Pero también, para que este sector tenga éxito debe tener un entorno doméstico más dinámico y estimulante, lo cual impulsará a las empresas a modernizar y ampliar el ámbito de sus ventajas con el transcurso del tiempo.

Dentro de ese entorno se debe destacar el rol fundamental del Gobierno en cuanto a la realización de obras de infraestructura relacionadas con el mejoramiento de rutas y caminos.

Las empresas de transporte deben tomar una línea política común, deben hablar un mismo lenguaje y direccionar las ideas hacia un mismo punto en el Mercosur.

Podemos definir transporte como comunicación". Cuando se entrega un producto determinado al mercado estamos llevando principalmente un información. Por ello es fundamental la inversión en recursos humanos, porque si no hay un soporte logístico nada funciona.

Dada la necesidad de mejorar el sistema de transporte regional en sus tres áreas (marítimo, terrestre y aéreo) consideramos de vital importancia estudiar y desarrollar nuevos corredores (recorridos), normas y políticas integradoras de seguridad y evaluar el nivel de inversión necesario para optimizar el funcionamiento del sector.

## DETERMINACION DEL UNIVERSO

Dado que nuestro objeto de estudio se ciñe al mejoramiento del sistema de transporte regional Mercosur-Chile con el fin de dar una respuesta satisfactoria a la demanda de las empresas-usuarias, descartamos de nuestro análisis el transporte de pasajeros, como así también el transporte de carga interoceánico.

En función de las hipótesis que se pretenden verificar, la naturaleza del sector a investigar, nuestros objetivos, los recursos financieros disponibles, el equipo humano con que contamos, y la cooperación que se espera obtener de las instituciones abocadas a la temática propuesta, consideramos oportuno trabajar con encuestas estructuradas diseñadas por nuestro equipo de investigación, con estadísticas realizadas por instituciones tales como el INDEC, Cámaras empresarias, Secretaría de transporte, Consejos profesionales, etc.; y completar dicha tarea con entrevistas personales.

Las variables que serán analizadas se enumeran a continuación, pudiendo ser modificadas en la etapa de diseño de los instrumentos de medición, prueba piloto y muestreo de la misma:

- \* Corredores existentes y en desarrollo
- \* Costos de transporte
- \* Inversión en tecnología
- \* Rapidez en las fronteras
- \* Infraestructura existente en rutas y caminos
- \* Normas de seguridad existentes
- \* Costo de la mano de obra
- \* Renovación de los equipos
- \* Alianzas entre las empresas del sector
- \* Incidencia del peaje en los costos
- \* Demandas de los usuarios
- \* Estrategias desarrolladas por el sector.

## PLAN DE TAREAS

### PRIMER AÑO (ABRIL 1998-MARZO 1999)

En este año el trabajo se desarrollará de la siguiente forma:

Los primeros seis meses (De Abril a Septiembre de 1998) será destinado al estudio para determinar la muestra a tomar, al igual que el alcance del trabajo. Entre las principales tareas se tendrían:

- Diseño del Proyecto de investigación.
- Definición del problema. Revisión de investigaciones ya realizadas en el tema.
- Formación y preparación del Equipo de Investigación.
- Determinación detallada y precisa de la metodología a desarrollar.
- Determinación del Universo a investigar (geográfica y temporalmente)
- Diseño de la encuesta a utilizar.

Seis meses más (Octubre de 1998 a Marzo 1999) serán necesarios para recolectar y procesar todos los datos estadísticos pertinentes. Dentro de estas fechas se presentará un informe preliminar donde ya se podrá contar con un gran marco teórico que sustente el análisis al igual que datos estadísticos para realizar ciertas referencias relacionadas con las hipótesis enunciadas anteriormente.

En este punto del trabajo, entre otras tareas se tienen:

- Contactación con la muestra determinada.
- Relevamiento de las encuestas.
- Análisis primario de las mismas.
- Pruebas piloto de los instrumentos a utilizar.

### SEGUNDO AÑO (ABRIL 1999-MARZO 2000)

Desde Abril de 1999 a Septiembre (seis meses) se terminarán de realizar las visitas a las empresas seleccionadas como asimismo se sustanciarán todas las encuestas y entrevistas programadas.

Es decir que, como tarea principal, en este período la organización, conducción y ejecución del trabajo de investigación se abocará a estructurar y tabular los datos a fin de constituirlos en información relevante para la toma de decisión final.

Los restantes seis meses previstos se destinarán a la presentación del informe final.

## **METODOLOGIA DE TRABAJO**

Para lograr los objetivos de la investigación, se ha optado por una estrategia de avance por etapas, siendo las mismas:

Etapa 1. Definición del problema. Delimitación del marco geográfico de la muestra a analizar.

En función de parámetros estadísticos se determinará la muestra requerida para que la misma sea representativa, teniendo en cuenta su participación en el sector a que pertenece, como el número de unidades o vehículos (flota) que poseen. Será importante considerar, asimismo, la posibilidad de que exista una asimetría importante de una empresa a otra en relación a su ubicación geográfica y ramo. En esta etapa se diseñará y confeccionará la Encuesta a utilizar en la investigación.

Etapa 2. Estudio y recopilación de la principal bibliografía escrita hasta el momento sobre el tema específico tratado.

Estudio de los autores que hayan investigado sobre el tema propuesto, no solo en lo teórico sino también en lo pragmático.

Etapa 3. Recopilación de información estadística, procesamiento de datos y estudios comparativos de lo teórico con lo real.

Esta etapa se encuentra destinada a una aproximación y evaluación netamente empírica de los hechos. En la misma se recolectarán todos los datos pertinentes para poder realizar un estudio comparativo entre lo que manifiesta la teoría proveniente de los países más desarrollados con nuestra realidad nacional, como así también esbozar las estrategias necesarias para un eficaz desarrollo de nuestros sistemas de transporte.

Etapa 4. Determinación tanto de los aspectos cuantitativos como cualitativos sobre el tema tratado en la investigación.

La metodología a emplear en esta etapa se centrará preferencialmente en el análisis y síntesis del trabajo propuesto como asimismo llevar a cabo reuniones, charlas, etc. con el sector en estudio a fin de hacer la transferencia de conocimientos entre la Universidad y el sector transportista; factor débil esta relación-sector transportista-universidad- en Latinoamérica.

## BIBLIOGRAFIA

PRINCIPIOS DE COMERCIO INTERNACIONAL, Ed..MACCHI, CARLOS LEDESMA,1993

ADMINISTRACION DE LA MERCADOTECNIA INTERNACIONAL, ROBERT D. BUZZELL-JOHN A. QUELCH, Ed.. ADDISON-WESLEY IBEROAMERICANA

LEY 24.921 DE TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCADERÍAS, PUBLICADA EN BOLETÍN OFICIAL N° 28.812 DEL 12/1/98

REVISTA AMANHÁ NROS. 118,119,120,123,125,126 Y 127 (4/97, 5/97, 6/97, 10/97, 12/97, 1/98, 2/98)

REVISTA FROTA NROS 6 Y 7 (5/97, 9/97)

REVISTA PRENSA DEL TRANSPORTE NROS 159 Y 160

PÁGINAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL N° 184

LA INVESTIGACION CIENTIFICA, MARIO BUNGE. Ed.. ARIEL

COMERCIO INTERNACIONAL E INTEGRACION,ROBERTO BLOCH Ed..AD HOC

LA VENTAJA COMPETITIVA DE LAS NACIONES, MICHAEL PORTER, Ed..VERGARA,1990.

MATERIAL SUMINISTRADO POR LA FIRMA "TASA LOGÍSTICA"INTEGRANTE DEL "GRUPO BEMBERG".

**: 1- ANTIGÜEDAD DE LA EMPRESA**

**0-1 AÑO**

**2 A 5**

**6 A 10**

**+ 10**

**2- QUÉ TIPO DE BIENES TRANSPORTA**

**BS. DE CAPITAL**

**COMODITIES**

**3- ENUMERE TRES PUNTOS FUERTES DE SU EMPRESA**

**4- ENUMERE TRES PUNTOS DÉBILES DE SU EMPRESA:**

**5- CUENTA CON SISTEMAS DE SEGURIDAD?**

**SI**

**NO**

**6- SUS UNIDADES SUFREN ACCIDENTES CON FRECUENCIA?**

**SI**

**NO**

**7- EN CASO AFIRMATIVO MENCIONE LAS CAUSAS**

**8-CERTIFICÓ POR ISO 9000?**

SI

NO

**9- REALIZA INVERSIONES EN TECNOLOGÍA?**

SI

NO

**10- QUÉ CORREDORES TRANSITA?**

**11- PROYECTA EXPANDIR SUS LÍMITES COMERCIALES?**

SI

NO

**12- QUÉ ZONAS DESEA ABARCAR?**

## **PRIMER GRADO DE AVANCE**

(Se adjuntan en Anexos copia de la propuesta de investigación.)

En esta primer etapa diseñamos la Encuesta . La misma ha sido remitida a una muestra del sector transportista terrestre integrada por 50 empresas. Se adjunta copia de la misma.en anexos

Se relevó la siguiente información con relación a las variables:

### **CORREDORES MULTIMODALES EXISTENTES Y EN DESARROLLO:**

\*Los estudios y acuerdos realizados por el grupo de trabajo multilateral de corredores bioceánicos, integrado por Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay han establecido los siguientes corredores como prioridad:

**CORREDOR NORTE:** Une el puerto de Santos (Estado de San Pablo-Brasil) con puertos del Norte de Chile, atravesando el centro de Bolivia.

**CORREDOR CENTRO NORTE O CORREDOR CAPRICORNIO:** Une el puerto de Paranaguá (Estado de Paraná-Brasil) con Antofagasta en Chile, pasando por Paraguay y el norte Argentino.

Este corredor tiene además otro puerto de partida: Río Grande en Brasil.

**CORREDOR SUR:** Une los puertos de Río Grande (Brasil) y Montevideo (Uruguay) con el puerto chileno de Valparaíso.

**CORREDOR BAHÍA BLANCA-PUERTOS DE LA V REGIÓN EN CHILE(Osomo-Puerto Montt) (Intermodal)**

### **UNIONES LATERALES**

1- El eje SANTOS-PARANAGUÁ-RÍO GRANDE-MONTEVIDEO-BUENOS AIRES

2- El eje VALPARAÍSO ARICA (Chile).

**EL DETALLE Y EL ESTADO DE LA CUESTIÓN SE AGREGA COMO ANEXO.**

\* Los estudios, proyectos y obras encarados por Bolivia, vinculados al CORREDOR NORTE(períódico LA RAZÓN, LA PAZ, 9/8/98. ANEXO)



## GRADO DE ALCANCE DE LOS OBJETIVOS FIJADOS

En esta etapa se logró el 100% de los objetivos fijados.(Identificación de la muestra, Determinación de las principales variables en juego,Diseño de la muestra, circularización de la misma y recopilación de información estadística).

Asímismo, consultamos numerosos textos y artículos de diarios y revistas como información procedente de Fundaciones de altos estudios vía Internet.

Hasta el presente, no se nos presentó ninguna dificultad que justificara redefinir en alguna de sus partes el presente proyecto de investigación.

Obtuvimos vía Internet la siguiente Información:

Estudio sobre el Desarrollo Económico de la República Argentina (Segundo Estudio) de la Fundación OKITA, PUNTO 4: MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA EL DESARROLLO INDUSTRIAL Y LA PROMOCIÓN INDUSTRIAL.

1. FLEXIBILIDAD-VERSATILIDAD DE LAS FLOTAS Y EL SERVICIO

2. ASPECTOS CUALITATIVOS

3. CONFIABILIDAD

4. MEJORA CONTINUA

Como guía de construcción de los instrumentos de recolección de datos se seguirán las siguientes líneas:

- \* Rapidez en responder demandas.
- \* Entrega a tiempo
- \* Entrega de productos libre de daños
- \* Entrega completa

Los productos dañados y cantidades incompletas que contiene una Entrega pueden ser consecuencia de los siguientes aspectos derivados del transporte:

- # Pérdida de embalajes
- # producto chafado
- # contaminación
- # daño en el embalaje produciendo fugas
- # roturas
- # efecto de embalajes mojados

Causa de las faltas

- # en la carga
- # en tránsito
- # en la descarga

## Causas de daños

- # accidente en tránsito
- # hurto
- # incorrecto tratamiento de la mercancía
- # extravíos
- # error del operario

Impactos de las pérdidas y/o daños en los productos traducidas en:

- # Pérdida de beneficios
- # Manipulación adicional o de transporte
- # costos de reproceso del producto o sustitución

## ESTRATEGIAS DESARROLLADAS POR EL SECTOR

En la dimensión multimodalismo se abordarán las siguientes subdimensiones, de las empresas transportistas OTM(OPERADOR MULTIMODAL), con enfoque terrestre-ferroviario.

- # Respaldo institucional
- # Respaldo financiero
- # Capacidad de organización
- # Respuesta a medida del cliente
- # Capacidad de participar en el desarrollo de grandes playas de transferencia
- # Capacidad de contratación multimodal
- # Involucramiento bancario y de compañías de seguro

En la dimensión interoperabilidad internacional, bajo el concepto de paso fronterizo integrado:

- # Grado de coordinación institucional
- # Grado de coordinación y compatibilidad informática
- # Verificación de carga unificada
- # Trámites aduaneros electrónicos

## INVERSIÓN Y EQUIPAMIENTO TECNOLÓGICO

Se han fijado las dimensiones principales de la variable desde la perspectiva de los transportistas, centros de distribución y de los usuarios:

- # Equipo y material rodante

- # EDI (Electronic Data Interchange)
- # ITS (Intelligent Transport System), en particular
- # Ubicación del transporte
- # Seguimiento
- # Emergencias
- # Anticipación metereológica
- # Problemas de tránsito
- # DRP (Distribution Requeriments Planning)

## METAS PRÓXIMA ETAPA

Se han sijado las siguientes metas específicas para la etapa inmediata:

1. Relevamiento y estudio de los equipos y materiales rodantes utilizados por las empresas de transporte.
2. Detección de tendencias de quipo y material a nivel mundial (unidades motoras y unidades de carga), con énfasis en la forma multimodal.
3. Relevamiento de las normativas de seguridad y calidad en las mismas empresas (Normativa oficial y particular).
4. Detección de las necesidades de los usuarios localizados en la UNIDAD DE OBSERVACIÓN.

## LOGÍSTICA COMO ESTRATEGIA

Basándonos en la bibliografía sugerida, tratamos de demostrar la importancia de la actividad logística para las empresas usuarias.

Comentamos a continuación la opinión de Philip Kotler y Michael Porter

**Dirección de mercadotecnia, Philip Kotler, editorial Prestice Hall.**

“El 37% de los costos totales de distribución corresponden al transporte, el 22% al manejo del inventario, el 21% al almacenaje y el 20% al procesamiento de pedidos/servicio al cliente/administración de la distribución.

Los expertos creen que se pueden lograr ahorros sustanciales en el área de la distribución física. No es sólo un costo, es un poderoso instrumento en el mercadeo competitivo. Las compañías pueden atraer a clientes adicionales al ofrecer un mejor servicio, un ciclo de tiempo más rápido o precios más bajos por medio de las mejoras en la distribución física. Las compañías pierden clientes cuando no abastecen los bienes a tiempo.

El pensamiento tradicional de la distribución física empieza con los bienes en la planta y trata de encontrar soluciones con costos bajos para hacerlos llegar a los clientes. Los empresarios prefieren el pensamiento de la logística de mercado que empieza con el mercado y funciona en retroceso hasta la fábrica. Este pensamiento no sólo toma en cuenta el problema de la distribución al exterior ( el movimiento de los bienes de la fábrica a los clientes), sino también el problema de la distribución hacia el interior ( el movimiento de los bienes de los proveedores a la fábrica).

Ningún sistema de distribución física puede aumentar al máximo el servicio al cliente y reducir al mínimo el costo de la distribución en forma simultánea. El aumento al máximo del servicio al cliente implica, entre otras cosas, transporte de primera y almacenajes múltiples.

### **La ventaja competitiva de las naciones, Michael Porter, Editorial Vergara.**

“Las naciones cuentan en mayor o menor medida con factores de la producción. Uno de esos factores es la localización geográfica. La localización con respecto a otras naciones que sean proveedoras o clientes afecta a los costos de transporte y a la facilidad de los intercambios culturales y empresariales.

La mundialización ha hecho menos esencial la disponibilidad local de algunos factores.

La moderna agrupación mundial de empresas puede abastecerse de factores procedentes de otras naciones, bien comprándolos allí o trasladando allí una parte de sus actividades.

Porter considera la actividad logística como básica o primaria. Y sostiene que se deben realizar inversiones en ella a fin de aumentar el “valor” de las naciones.

Ambos autores coinciden en afirmar que la actividad logística (transporte, almacenaje, etc) son básicas y fundamentales para que una empresa obtenga una ventaja competitiva. Las demoras, deterioro, roturas hacen perder clientes, motivo por el cual los estados conjuntamente con las empresas deberán procurar una mejora e inversión continua del sector o servicio transportista.

Se fija como objetivo para el próximo grado de avance:

1. Evaluar la satisfacción del cliente.
2. Cuáles son las empresas preferidas por los usuarios. Porqué.
3. Necesidades insatisfechas de los usuarios.
4. Nuevas oportunidades para el sector.
5. Posicionamiento de las empresas argentinas dentro del transporte en el Mercosur

Obtuvimos del INDEC información de suma importancia para el desarrollo de nuestro proyecto relacionada con:

\* COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO POR TODOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

\* COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO- SEGÚN MEDIOS DE TRANSPORTE (en toneladas y porcentajes)

\* MERCADO COMÚN DEL CONO SUR (MERCOSUR)

\* MERCADO COMÚN DEL CONO SUR (MERCOSUR) Por países y medios de transporte

\* MERCADO COMÚN DEL CONO SUR (MERCOSUR) COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO 1996 EXPORTACIONES A BOLIVIA, A BRASIL, A CHILE, A PARAGUAY, Y A URUGUAY EN TONELADAS.

\* MERCADO COMÚN DEL CONO SUR (MERCOSUR) COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO 1996. IMPORTACIONES DESDE BOLIVIA, BRASIL, CHILE, PARAGUAY Y URUGUAY.

DICHA INFORMACIÓN ESTADÍSTICA SE ADJUNTA A CONTINUACIÓN.





COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO  
POR TODOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Años	Exportaciones		Importaciones		Saldo
	Ton.	Valor US\$. (miles)	Ton.	Valor US\$. (Miles)	Valor US\$. (Miles)
1972	9.979.141	1.941.098	9.724.171	1.904.682	36.416
1973	14.648.261	3.266.003	11.471.653	2.235.331	1.030.672
1974	15.662.386	3.930.702	12.177.833	3.634.918	295.784
1975	11.770.353	2.961.264	12.220.222	3.946.501	-985.237
1976	15.927.456	3.916.058	11.055.046	3.033.004	883.054
1977	24.686.639	5.651.842	13.725.158	4.161.539	1.490.303
1978	24.275.346	6.399.540	10.751.193	3.833.655	2.565.885
1979	25.506.120	7.809.924	13.879.391	6.700.055	1.109.869
1980	21.340.664	8.021.418	13.223.408	10.540.603	-2.519.185
1981	30.889.780	9.143.044	11.359.067	9.430.226	-287.182
1982	27.324.112	7.624.936	8.917.983	5.336.914	2.288.022
1983	36.008.151	7.836.063	7.878.193	4.504.156	3.331.907
1984	32.298.288	8.107.405	8.601.180	4.584.672	3.522.733
1985	38.628.313	8.396.017	7.630.354	3.814.148	4.581.869
1986	30.272.498	6.852.213	9.600.991	4.724.053	2.128.160
1987	23.348.026	6.360.160	11.729.411	5.817.818	542.342
1988	29.183.274	9.134.812	11.614.474	5.321.565	3.813.247
1989	27.190.553	9.576.827	9.705.110	4.204.226	5.372.601
1990	39.082.373	12.352.595	8.145.584	4.078.465	8.274.130
1991	38.890.310	11.977.785	9.992.853	8.275.271	3.702.514
1992	42.468.548	12.234.949	13.959.386	14.871.754	-2.636.805
1993	40.794.552	13.117.758	13.985.276	16.783.513	-3.665.755
1994	46.678.046	15.839.213	17.212.783	21.590.255	-5.751.042
1995	57.718.341	20.963.108	17.669.833	20.121.682	841.426
1996	62.432.505	23.810.717	19.580.216	23.761.809	48.908

FUENTE: INDEC

ELABORACION: Roberto Andrés DELU

**COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO - SEGUN MEDIOS DE TRANSPORTE**

(En ton. y porcentos)

Medios	Año	Importación	%	Exportación	%	Totales	%
BUQUE	1989	7.440.377	76,50	25.595.999	94,10	33.036.376	89,40
	1990	5.865.045	72,00	36.817.304	94,20	42.682.349	90,40
	1991	6.868.720	68,70	36.841.030	94,70	43.709.750	89,40
	1992	10.746.333	77,00	39.960.948	94,10	50.707.281	89,90
	1993	10.830.666	77,44	38.032.241	93,23	48.862.907	89,20
	1994	14.202.506	82,51	40.025.030	85,75	54.227.536	84,88
	1995	15.145.622	85,71	48.537.820	84,09	63.683.442	84,47
	1996	16.722.786	85,41	52.064.363	83,39	68.787.149	83,87
CAMION	1989	648.965	6,70	1.288.402	4,70	1.937.367	5,30
	1990	537.155	6,60	1.601.339	4,10	2.138.494	4,50
	1991	1.407.193	14,10	1.640.744	4,20	3.047.937	6,30
	1992	1.773.463	12,70	2.100.305	4,90	3.873.768	6,90
	1993	2.233.278	15,97	2.521.807	6,18	4.755.085	8,68
	1994	2.673.693	15,53	3.254.042	6,97	5.927.735	9,28
	1995	2.251.737	12,74	4.284.154	7,42	6.535.891	8,67
	1996	2.482.471	12,68	4.667.902	7,48	7.150.373	8,72
OLEOD. / GASOD.	1989	1.582.974	16,30	84.981	0,30	1.667.955	4,50
	1990	1.667.351	20,50	398.374	1,00	2.065.725	4,40
	1991	1.624.840	16,30	197.297	0,50	1.822.137	3,70
	1992	1.295.918	9,30	244.619	0,60	1.540.537	2,70
	1993	768.514	5,50	85.103	0,21	853.617	1,56
	1994	33.151	0,19	3.224.742	6,91	3.257.893	5,10
	1995	17.478	0,10	4.567.371	7,91	4.584.849	6,08
	1996	204.945	1,05	5.332.097	8,54	5.537.042	6,75
FF. CC.	1989	42.996	0,40	184.582	0,70	227.578	0,60
	1990	60.495	0,70	222.684	0,60	283.179	0,60
	1991	47.987	0,50	172.284	0,50	220.271	0,50
	1992	62.946	0,40	131.136	0,30	194.082	0,30
	1993	74.583	0,53	102.757	0,25	177.340	0,32
	1994	208.485	1,21	95.999	0,21	304.484	0,48
	1995	180.293	1,02	172.077	0,30	352.370	0,47
	1996	52.966	0,27	219.353	0,35	272.319	0,33
AVION	1989	10.129	0,10	28.801	0,10	38.930	0,10
	1990	11.638	0,10	28.960	0,10	40.598	0,10
	1991	39.326	0,40	26.818	0,10	66.144	0,10
	1992	79.286	0,60	27.449	0,10	106.735	0,20
	1993	75.440	0,54	41.559	0,10	116.999	0,21
	1994	86.917	0,51	36.032	0,08	122.949	0,19
	1995	70.233	0,40	48.660	0,08	118.893	0,16
	1996	83.978	0,43	60.212	0,10	144.190	0,18
PROPIOS MEDIOS Y OTROS	1989	482	0,00	25.787	0,10	26.269	0,10
	1990	3.900	0,10	13.712	0,00	17.612	0,00
	1991	4.787	0,10	12.137	0,00	16.924	0,00
	1992	1.440	0,00	4.091	0,00	5.531	0,00
	1993	2.795	0,02	11.085	0,03	13.880	0,03
	1994	8.031	0,05	42.201	0,09	50.232	0,08
	1995	4.470	0,03	108.259	0,20	112.729	0,15
	1996	33.070	0,17	88.578	0,14	121.648	0,15
TOTALES	1989	9.726.478	100	27.209.481	100	36.935.959	100
	1990	8.145.584	100	39.082.373	100	47.227.957	100
	1991	9.992.853	100	38.890.310	100	48.883.163	100
	1992	13.959.386	100	42.468.548	100	56.427.934	100
	1993	13.985.276	100	40.794.552	100	54.779.828	100
	1994	17.212.783	100	46.678.046	100	63.890.829	100
	1995	17.669.833	100	57.718.341	100	75.388.174	100
	1996	19.580.216	100	62.432.505	100	82.012.721	100

FUENTE: INDEC  
ELABORACION: Roberto Andrés DELU

COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO

MERCADO COMUN DEL CONO SUR (MERCOSUR)

Por Países y Medios de Transporte

(En ton.)

PAIS	Años	TOTALES	Transporte				
			Buque	Camión	Gasoducto/ oleoducto	FF.CC.	Otros medios
<b>EXPORTACIONES</b>							
BOLIVIA	1993	407.945	60.414	319.869	0	26.122	1.540
	1994	455.177	63.751	376.233	0	13.811	1.382
	1995	538.016	887	484.982	0	44.143	8.004
	1996	617.787	9.398	538.597	0	61.405	8.387
BRASIL	1993	10.333.439	9.251.058	1.022.397	0	56.064	3.920
	1994	12.360.249	10.802.947	1.485.812	0	66.253	5.237
	1995	13.950.293	11.939.247	1.902.335	0	65.165	43.546
	1996	15.509.600	13.253.448	2.195.596	0	52.307	8.249
CHILE	1993	1.472.574	732.432	641.342	85.103	5.232	8.465
	1994	4.555.150	692.637	629.693	3.224.742	3.117	4.961
	1995	6.548.489	977.649	961.449	4.567.371	35.191	6.829
	1996	7.183.331	798.115	981.483	5.332.097	65.291	6.345
PARAGUAY	1993	744.551	540.180	202.563	0	659	1.149
	1994	913.185	572.187	339.804	0	370	824
	1995	1.102.593	636.316	461.963	0	3.011	1.305
	1996	1.085.566	625.070	458.908	0	898	690
URUGUAY	1993	989.222	733.894	248.817	0	1.071	5.440
	1994	1.234.912	915.144	318.483	0	44	1.241
	1995	1.355.529	967.152	387.056	0	0	1.321
	1996	1.179.408	786.501	385.303	0	488	7.116

**IMPORTACIONES**

BOLIVIA	1993	831.419	315	253.879	573.065	2.313	1.847
	1994	121.136	922	98.048	17.494	978	3.694
	1995	116.277	83	96.410	16.210	2.037	1.537
	1996	284.581	66	76.406	204.665	1.685	1.759
BRASIL	1993	6.396.079	5.098.301	1.226.989	0	59.795	10.994
	1994	7.543.241	6.025.592	1.313.298	0	200.301	4.050
	1995	7.265.086	5.980.128	1.105.586	0	168.647	10.725
	1996	8.065.735	6.614.996	1.404.096	0	33.985	12.638
CHILE	1993	511.469	118.809	339.408	0	3.552	49.700
	1994	704.661	150.759	481.099	15.650	924	56.229
	1995	476.755	47.624	422.585	1.034	2.110	3.402
	1996	390.418	55.136	328.778	280	2.953	3.271
PARAGUAY	1993	345.486	40.181	301.105	0	2.541	1.659
	1994	447.434	39.366	404.096	0	1.967	2.005
	1995	391.924	49.710	341.337	0	729	148
	1996	329.825	42.647	286.928	0	6	244
URUGUAY	1993	551.519	317.981	196.305	0	1.626	35.607
	1994	710.764	434.707	213.356	0	1.680	61.021
	1995	741.044	557.663	178.133	0	0	5.248
	1996	750.276	510.938	223.528	0	13.146	2.664

Incluye Zonas Francas.

FUENTE: INDEC

ELABORACION: Roberto Andrés DELU

MERCADO COMUN DEL CONO SUR (MERCOSUR)

AÑO	BOLIVIA		BRASIL		CHILE		PARAGUAY		URUGUAY	
	TON.	Valor de la MERC. US\$ (En miles)	TON.	VALOR DE LA MERC. US\$ (En miles)	TON.	VALOR DE LA MERC. US\$ (En miles)	TON.	VALOR DE LA MERC. US\$ (En miles)	TON.	VALOR DE LA MERC. US\$ (En miles)

EXPORTACIONES ARGENTINAS A:

1985	193.785	69.252	1.677.493	496.297	179.415	111.050	299.371	72.236	157.741	99.017
1986	110.013	60.478	2.469.308	698.070	229.039	136.780	294.927	67.443	257.441	129.322
1987	151.403	90.663	1.983.546	539.335	218.806	145.916	182.122	60.883	223.038	168.419
1988	147.623	86.545	1.743.720	607.944	360.202	259.285	243.723	79.929	208.952	187.421
1989	104.069	65.122	2.679.042	1.089.848	549.819	359.908	312.699	95.416	317.437	206.379
1990	85.277	65.802	3.681.125	1.422.662	1.117.912	462.304	366.440	147.358	438.405	262.554
1991	316.325	114.904	4.942.586	1.488.515	1.005.249	487.672	417.372	177.851	682.681	310.461
1992	364.874	160.778	5.961.379	1.671.350	1.749.201	580.922	669.710	271.937	989.510	383.630
1993	407.945	177.989	10.333.439	2.814.207	1.472.574	591.892	744.551	357.800	989.222	511.960
1994	455.177	192.372	12.360.249	3.654.849	4.555.150	998.849	913.185	498.494	1.234.912	650.389
1995	538.016	254.024	13.950.293	5.484.131	6.548.489	1.475.133	1.102.593	631.378	1.355.529	654.231
1996	617.787	291.632	15.509.600	6.614.832	7.183.331	1.765.848	1.085.566	584.224	1.179.408	719.361

IMPORTACIONES ARGENTINAS DESDE:

1985	1.698.155	382.860	3.046.334	611.521	137.953	84.409	30.799	20.122	176.952	65.957
1986	1.713.156	352.742	3.579.652	691.298	239.645	148.585	83.324	47.435	303.120	92.967
1987	1.665.862	304.751	3.816.249	819.234	221.287	152.501	165.766	70.139	355.701	113.994
1988	1.763.791	227.471	4.424.537	971.398	278.301	146.790	233.607	67.600	299.839	130.866
1989	1.751.716	232.607	4.339.518	719.926	124.619	111.287	92.340	48.780	158.320	98.893
1990	1.690.824	235.950	3.571.796	717.876	116.929	111.874	64.023	41.639	141.474	116.067
1991	1.670.334	247.708	3.458.248	1.526.372	270.224	381.393	112.755	42.677	241.683	235.192
1992	1.351.853	145.452	5.903.776	3.338.799	315.107	645.820	236.371	64.711	417.349	351.232
1993	831.419	108.342	6.396.079	3.569.968	511.469	705.927	345.486	72.924	551.519	570.950
1994	121.136	144.964	7.543.241	4.286.250	704.661	830.876	447.434	71.604	710.764	789.098
1995	116.277	135.112	7.265.086	4.174.537	476.755	513.815	391.924	139.841	738.827	279.283
1996	284.581	136.294	8.065.735	5.325.738	390.418	559.383	329.825	182.112	747.989	292.561

Nota: Hasta el año 1994 inclusive, los datos de importación, son por país de procedencia. Desde el año 1995, es por país de origen de la mercadería.

FUENTE: INDEC

ELABORACION: Roberto Andrés DELU

## MERCADO COMUN DEL CONO SUR (MERCOSUR)

## COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO. AÑO 1996

## EXPORTACIONES A BOLIVIA (Toneladas)

Capítulos de la Nomenclatura del Sistema Armonizado	TOTALES	Medio de transporte				
		Buque	Camión	FF. CC.	Gas/Oleod.	Otros
Animales vivos	11.307	0	3.655	0	0	7.652
Carnes	2.987	0	2.923	0	0	64
Pescados y mariscos	2.549	0	2.549	0	0	0
Leche, productos lácteos	2.109	0	2.046	0	0	63
Hortalizas, legumbres	2.680	0	2.680	0	0	0
Frutas	1.493	0	1.493	0	0	0
Té, mate, especias	760	0	760	0	0	0
Cereales	57.735	8.021	29.190	20.518	0	6
Prod. de la molinería	133.414	0	130.701	2654	0	59
Oleaginosos	378	0	376	0	0	2
Grasas y aceites (anim. y veget.)	15.838	0	15.838	0	0	0
Prepar. de carnes, pescados	1.191	0	1.188	0	0	3
Azúcares, prod. de confitería	2.926	0	2.926	0	0	0
Prepar. base cereales	5.380	0	5.379	0	0	1
Prepar. de legumbres, hortalizas	1.221	0	1.220	0	0	1
Bebidas, líquidos alcohólicos	7.103	0	7.088	0	0	15
Tabaco	498	0	498	0	0	0
Sal, yesos, cales, cementos	64.122	0	57.420	6702	0	0
Derivados del petróleo	181.478	*	*	*	0	0
Residuos del petróleo	2.799	*	*	*	0	0
Coque de petróleo calcinado	40	*	*	*	0	0
Vaselina, parafina, betunes	1.794	*	*	*	0	0
Combustibles minerales (TOTAL)	186.111	1.377	156.847	27.887	0	0
Prod. químicos inorgánicos	6.340	0	6.338	0	0	2
Prod. químicos orgánicos	1.710	0	1.708	0	0	2
Abonos	3.592	0	3.592	0	0	0
Productos farmacéuticos	186	0	89	0	0	97
Extractos curtiembres	879	0	865	0	0	14
Jabones, productos orgánicos	15.039	0	15.036	0	0	3
Prod. diversos ind. químicas	2.751	0	2.741	0	0	10
Plásticos y manufacturas	7.976	0	7.964	0	0	12
Caucho y manufacturas	1.101	0	1.073	0	0	28
Madera, carbón vegetal	552	0	552	0	0	0
Papel y cartón	4.495	0	4.493	0	0	2
Calzado	2.258	0	227	0	0	1
Productos cerámicos	3.485	0	3.453	0	0	32
Vidrios y manufacturas	2.726	0	2.725	0	0	1
Fundición, hierro y acero	39.741	0	39.140	601	0	0
Manuf. de fund. hierro y acero	14.462	0	11.643	2.811	0	8
Aluminio y manufacturas	177	0	170	0	0	7
Manufacturas diversas	1.822	0	1.817	0	0	5
React. calderas, máq. mecánicas	1.995	0	1.878	78	0	39
Máq. y aparatos eléctricos	639	0	470	153	0	16
Vehículos, automóviles	221	0	154	0	0	67
Aparatos de óptica	38	0	30	0	0	8
Otros	7.830	0	7.662	1	0	167
TOTALES:	617.787	9.398	538.597	61.405	0	8.387
%	100	1,52	87,18	9,94	0	1,36

FUENTE: INDEC

ELABORACION: Roberto Andrés DELU

## MERCADO COMUN DEL CONO SUR (MERCOSUR)

## COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO. AÑO 1996

## EXPORTACIONES AL BRASIL (TONELADAS)

Capítulos de la nomenclatura del Sistema Armonizado	TOTALES	Medio de Transporte				
		Buque	Camión	FF.CC.	Gas/Oleod.	Otros
Carnes	71.996	7.128	64.541	0	0	327
Pescados y mariscos	96.044	17.820	77.972	0	0	252
Leche, prod. lácteos	116.317	54.306	61.924	82	0	5
Otros prod. origen animal	190	30	160	0	0	0
Hortalizas, legumbres	373.171	5.263	367.089	794	0	25
Fruitas	263.938	734	263.086	0	0	118
Té, mate, especias	19.309	94	19.215	0	0	0
Cereales	4.403.937	4.046.364	336.497	21.076	0	0
Prod. de la molinería	286.459	177.581	99.308	9.570	0	0
Oleaginosos	15.966	668	15.264	0	0	34
Grasas y aceites (anim. y veg.)	113.274	88.213	24.867	194	0	0
Prepar. de carnes, pescados	1.324	503	778	0	0	43
Azúcares, prod. de confit.	11.791	138	11.646	0	0	7
Prepar. base cereales	20.246	2.404	17.815	0	0	27
Prepar. de legumbres, hort.	70.670	2.978	67.628	43	0	21
Bebidas, líquidos alcoh.	12.531	4.644	7.222	341	0	124
Residuos y desperd. ind. alim.	56.426	55.341	1.046	0	0	39
Tabaco	5.769	0	3.767	0	0	2
Sai, yesos, cales, cementos	68.753	789	51.166	16.795	0	31
Carbón mineral y otros	350	"	"	0	0	0
Petróleo crudo	6.952.440	"	"	0	0	0
Derivados del petróleo	1.151.850	"	"	0	0	0
Butano, propano y otros	235.021	"	"	0	0	0
Residuos del petróleo	18	"	"	0	0	0
Coque de petróleo, calcinado	96.437	"	"	0	0	0
Vaselina, parafina, betunes	547	"	"	0	0	0
Combustibles minerales (TOTAL)	8.436.663	8.432.731	3.932	0	0	0
Prod. químicos inorgán.	79.601	15.739	63.735	120	0	7
Prod. químicos orgánicos	86.967	62.576	24.281	0	0	110
Productos farmacéuticos	867	80	375	0	0	412
Extractos currientes	15.138	1.293	13.640	29	0	185
Jabones, prod. orgánicos	2.755	149	2.592	0	0	14
Prod. fotográficos	1.107	100	936	0	0	71
Prod. diversos ind. químicas	30.945	15.184	15.696	0	0	65
Plásticos y manufacturas	109.255	23.064	86.030	0	0	161
Caucho y manufacturas	19.134	4.207	14.849	0	0	78
Pielés y cueros	4.686	1.381	2.625	0	0	680
Madera, carbón vegetal	100.506	1.229	99.246	0	0	31
Pastas de madera	19.061	0	19.061	0	0	0
Papel y cartón	22.623	1.362	21.048	0	0	213
Algodón	139.038	35.290	103.564	48	0	136
Filamentos sintéticos	18.480	199	18.261	0	0	20
Fibras sintéticas	5.343	44	5.249	0	0	50
Fielros, cuerdas	1.462	29	1.426	0	0	7
Productos cerámicos	1.856	312	1.201	325	0	18
Vidrios y manufacturas	23.172	3.288	19.864	0	0	20
Fundición, hierro y acero	34.148	11.514	22.597	0	0	37
Manuf. de fund. hierro y acero	8.505	496	7.561	313	0	133
Cobre	4.851	340	4.486	0	0	25
Aluminio y manufacturas	5.942	4.377	1.545	0	0	20
Herramientas, cuchillería	104	3	71	0	0	30
Manufacturas diversas	3.850	1.990	1.634	68	0	158
React. calderas, máq. mecán.	39.423	6.324	31.869	0	0	1.230
Máq. y aparatos eléctricos	6.781	1.670	4.639	0	0	472
Vehículos, automóviles	164.545	102.152	61.810	0	0	583
Aparatos de óptica	405	51	185	0	0	169
Otros	116.478	61.276	50.597	2.518	0	2.087
TOTALES:	15.509.600	13.253.448	2.195.596	52.307	0	8.249
%	100,00	85,45	14,16	0,34	0,00	0,05

FUENTE: INDEC

ELABORACION: Roberto Andrés DELU

## MERCADO COMUN DEL CONO SUR (MERCOSUR)

## COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO. AÑO 1996

## EXPORTACIONES A CHILE (TONELADAS)

Capítulos de la Nomenclatura del Sistema Armonizado	Totales	Medio de transporte				
		Buque	Camión	FF. CC.	Gas/Oleod.	Otros
Carnes	56.315	0	55.107	0	0	1.208
Pescados y mariscos	3.248	2.464	772	0	0	12
Leche, prod. lácteos	4.914	0	4.812	0	0	102
Hortalizas, legumbres	472	0	471	0	0	1
Frutas	309	0	309	0	0	0
Té, mate, especias	10.055	2	10.053	0	0	0
Cereales	277.980	248.756	22.866	6.351	0	7
Prod. de la molinería	13.050	568	11.674	808	0	0
Oleaginosos	8.055	0	8.054	0	0	1
Grasas y aceites (Anim. y veg.)	162.257	13.131	148.967	158	0	1
Prepar. de carnes y pescados	1.671	0	1.653	0	0	18
Azúcares, prod. confit.	95.348	210	63.177	31.889	0	72
Prepar. base cereales	6.605	5	6.588	0	0	12
Prepar. de legumbres, hort.	17.128	0	17.095	27	0	6
Bebidas, líquidos alcohólicos	17.737	10	17.714	13	0	0
Residuos y desperd. ind. alim.	134.806	110.213	24.590	0	0	3
Tabaco	161	121	39	0	0	1
Sal, yesos, cales, cementos	135.663	0	111.086	24.577	0	0
Carbón mineral y otros	226	*	*	0	0	0
Derivados del carbón	6.178	*	*	0	0	*
Petróleo crudo	5.593.553	261.456	0	0	5.332.097	0
Derivados del petróleo	35.617	*	*	0	0	0
Gas natural	2.354	*	*	0	0	0
Butano, propano y otros	145.746	*	*	0	0	0
Residuos del petróleo	560	*	*	0	0	0
Coque petróleo, no calcinado	94.817	*	*	0	0	0
Coque petróleo, calcinado	3.892	*	*	0	0	0
Vaselina, parafina, betunes	6.368	*	*	0	0	0
Combustibles minerales (TOTAL)	5.889.311	371.020	186.187	0	5.332.097	7
Prod. químicos inorgánicos	23.440	0	23.440	0	0	0
Prod. químicos orgánicos	33.227	0	33.207	0	0	20
Productos farmacéuticos	527	0	215	0	0	312
Extractos currientes	3.175	0	3.015	0	0	160
Jabones, prod. orgánicos	2.338	0	2.300	0	0	38
Prod. diversos ind. químicas	11.999	28	11.921	0	0	50
Plásticos y manufacturas:	40.049	42	39.674	0	0	333
Caucho y manufacturas	8.646	0	8.602	5	0	39
Piel y cueros	1.016	9	600	0	0	407
Madera, carbón vegetal	793	67	687	37	0	2
Productos editoriales	2.153	0	1.711	0	0	442
Papel y cartón	18.571	0	18.519	0	0	52
Algodón	21.867	541	21.061	0	0	265
Filamentos sintéticos	448	0	361	0	0	87
Fibras sintéticas	327	0	297	0	0	30
Productos cerámicos	28.353	0	28.208	0	0	145
Vidrios y manufacturas	20.393	2.424	17.918	0	0	51
Fundición, hierro y acero	45.798	17.629	28.164	0	0	5
Manuf. de fund. hierro y acero	37.541	16.999	19.072	1.425	0	45
Cobre	214	0	211	0	0	3
Aluminio y manufacturas	14.434	12.502	1.909	0	0	23
Manufacturas diversas	969	0	821	0	0	148
React. calderas, máq. mecánicas	5.878	30	5.342	0	0	506
Máq. y aparatos eléctricos	1.305	0	1.120	0	0	185
Vehículos, automóviles	6.128	0	5.541	0	0	587
Aparatos de óptica	115	7	48	0	0	60
Otros	18.542	1.337	16.305	1	0	899
TOTALES:	7.183.331	798.115	981.483	65.291	5.332.097	6.345
%	100	11,11	13,66	0,91	74,23	0,09

FUENTE: INDEC

ELABORACION: Roberto Andrés DELU

## MERCADO COMUN DEL CONO SUR (MERCOSUR)

## COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO. AÑO 1996

## EXPORTACIONES AL PARAGUAY (TONELADAS)

Capítulos de la nomenclatura del Sistema Armonizado	TOTALES	Medio de transporte				
		Buque	Camión	FF.CC.	Gas/Oleod.	Otros
Animales vivos	44.160	3.361	40.799	0	0	0
Carnes	2.256	47	2.208	0	0	1
Leche y prod. lácteos	8.407	1.348	7.059	0	0	9
Hortalizas, legumbres	1.565	532	1.032	0	0	1
Frutas	3.150	24	3.125	0	0	1
Té, mate, especias	4.936	34	4.902	0	0	0
Cereales	81.319	76.865	4.454	0	0	0
Prod. de la molinería	14.228	6.401	7.927	0	0	0
Oleaginosos	14.965	27	14.938	0	0	0
Grasas y aceites (anim. y veg.)	11.673	1.028	10.645	0	0	0
Prepar. de carnes, pesc..	1.177	368	809	0	0	0
Azúcares	4.263	24	4.238	0	0	1
Prepar. base cereales	11.076	143	10.933	0	0	0
Prepar. legumbres, hort.	5.385	754	4.630	0	0	1
Prepar. aliment. diversos	5.588	67	5.517	0	0	4
Bebidas, líquidos alcoh.	45.484	5.907	39.097	480	0	0
Residuos y desperd. ind. alim.	665	297	367	0	0	1
Tabaco	2.873	0	2.873	0	0	0
Sal, yesos, cales, cementos	77.052	40.648	36.404	0	0	9
Carbón mineral y otros	111	*	*	0	0	0
Petróleo crudo	128.051	128.051	0	0	0	0
Derivados del petróleo	404.431	*	*	0	0	0
Butano, propano y otros	83.966	*	*	0	0	0
Coque de petróleo, calcinado	85	*	*	0	0	0
Residuos del petróleo	1.987	*	*	0	0	0
Vaseline, parafina, betunes	53	*	*	0	0	0
Combustibles minerales (TOTAL)	618.664	460.601	158.063	0	0	0
Prod. químicos inorgán.	3.747	201	2.545	0	0	1
Prod. químicos orgán.	2.134	17	2.116	0	0	1
Prod. farmacéuticos	618	17	406	0	0	195
Extractos curtientes	1.874	31	1.841	0	0	2
Aceites esenciales	3.589	19	3.549	0	0	21
Jabones, prod. orgánicos	5.564	80	5.482	0	0	2
Albuminoideas, colas	693	184	508	0	0	1
Prod. diversos ind. químicas	8.097	776	6.900	411	0	10
Plásticos y manufacturas	10.555	26	10.522	0	0	7
Caucho y manufacturas	4.064	2	4.056	0	0	6
Papel y cartón	10.995	786	10.208	0	0	1
Algodón	14.457	266	14.176	0	0	15
Calzados y botines	380	21	357	0	0	2
Productos cerámicos	1.618	0	1.617	0	0	1
Vidrios y manufacturas	4.213	0	4.209	3	0	1
Fundición: hierro y acero	52.480	23.494	8.986	0	0	0
Manufac. de fund. hierro y acero	3.887	33	3.851	0	0	3
Aluminio y manufacturas	1.128	0	1.127	0	0	1
Herramientas, cuchillería	183	0	183	0	0	0
Manufacturas diversas	488	12	473	0	0	3
React. calderas, máq. mecán.	4.548	127	4.203	0	0	18
Máq. y aparatos eléctricos	2.042	385	1.613	0	0	44
Vehículos, automóviles	921	3	733	0	0	185
Otros	8.505	114	8.227	4	0	160
TOTALES:	1.083.566	625.070	458.908	898	0	690
%	100,00	57,58	42,27	0,08	0,00	0,07

FUENTE: INDEC

ELABORACION: Roberto Andrés DELU

COMPENDIO ESTADISTICO DE LA NAVEGACION



MERCADO COMUN DEL CONO SUR (MERCOSUR)  
COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO. AÑO 1996  
EXPORTACIONES AL URUGUAY (TONELADAS)

Capítulos de la nomenclatura del Sistema A-monizado	TOTALES	Medio de transporte				
		Buque	Camión	FF.CC.	Gas/Oleod.	Otros
Pescados y mariscos	2.266	1.788	478	0	0	0
Otros prod. origen animal	442	22	420	0	0	0
Hortalizas, legumbres	16.390	1.070	15.316	0	0	4
Frutas	785	0	783	0	0	0
Té, mate, especias	3.097	2	3.095	0	0	0
Cereales	59.089	52.794	6.295	0	0	0
Prod. de la molinería	11.246	0	11.246	0	0	0
Oleaginosos	26.445	508	25.449	488	0	0
Grasas y aceites (anim. y veg.)	15.960	332	15.628	0	0	0
Azúcares, prod. confit.	19.788	3	19.782	0	0	3
Prepar. de legumbres, hort.	4.087	115	3.971	0	0	1
Bebidas, líquidos alcoh.	16.299	2.901	13.397	0	0	1
Residuos y desperd. ind. alim.	33.065	27.776	5.289	0	0	0
Sai, yesos, calces, cementos	22.158	178	21.980	0	0	0
Carbón mineral y otros	568	*	*	0	0	0
Derivados del carbón	207	*	*	0	0	0
Petróleo crudo	363.044	*	*	0	0	0
Derivados del petróleo	271.573	*	*	0	0	0
Butano, propano y otros	57.689	*	*	0	0	0
Residuos del petróleo	36	*	*	0	0	0
Coque de petróleo, no calcinado	1.050	*	*	0	0	0
Coque de petróleo, calcinado	948	*	*	0	0	0
Vaselina, parafina, betunes	844	*	*	0	0	0
Asfaltos	681	*	*	0	0	0
Combustibles minerales (TOTAL)	696.240	679.841	16398	0	0	1
Prod. químicos inorgán.	13.904	59	13.844	0	0	1
Prod. químicos orgán.	9.507	12	9.437	0	0	58
Productos farmacéuticos	912	20	710	0	0	182
Extractos curtientes	3.295	102	3.186	0	0	7
Jabones, prod. orgánicos	12.301	351	11.945	0	0	5
Albuminoideas, coias	1.403	0	1.391	0	0	12
Prod. diversos ind. químicas	11.949	1.331	10.608	0	0	10
Plásticos y manufacturas	21.385	516	20.836	0	0	53
Caucho y manufacturas	2.383	1	2.375	0	0	7
Pieles y cueros	2.886	1.076	1.804	0	0	6
Madera, carbón vegetal	10.927	1	10.923	0	0	3
Pastas de madera	4.890	0	4.890	0	0	0
Papel y cartón	14.276	520	13.736	0	0	20
Prod. editoriales	3.162	2.343	488	0	0	131
Lanas y pelos	3.475	2.645	829	0	0	1
Algodón	2.374	151	2.203	0	0	20
Fibras sintéticas	140	1	132	0	0	7
Fieltrros, cuerdas	302	1	301	0	0	0
Calzados y botines	606	1	595	0	0	10
Manufac. piedras, yeso	10.181	411	9.769	0	0	1
Productos cerámicos	12.608	192	12.415	0	0	1
Vidrios y manufacturas	7.629	498	7.129	0	0	2
Fundición, hierro y acero	43.305	6.628	36.677	0	0	0
Manufac. de fund. hierro y acero	7.957	201	7.685	0	0	51
Cobre	686	219	467	0	0	0
Aluminio y manufacturas	1.121	26	1.090	0	0	5
Herramientas, cuchillería	186	41	125	0	0	20
Manufacturas diversas	373	2	353	0	0	18
React. calderas, máq. mecán.	4.571	101	4.419	0	0	51
Máq. y aparatos eléctricos	2.385	269	2.006	0	0	110
Vehículos, automóviles	3.852	100	3.599	0	0	163
Muebles, mobiliario	3.641	20	3.611	0	0	10
Otros	33.491	1.132	26.198	0	0	6.161
TOTALES:	1.179.408	786.501	385.303	488	0	7.116
.. %	100,00	66,69	32,67	0,04	0,00	0,60

FUENTE: INDEC

ELABORACION: Roberto Andrés DELU

MERCADO COMUN DEL CONO SUR (MERCOSUR)COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO. AÑO 1996IMPORTACIONES DESDE BOLIVIA (TONELADAS)

Capítulos de la nomenclatura del Sistema Armonizado	Totales	Medio de transporte					
		Buque	Camión	FF. CC.	Gas/Oleod.	Otros	
Frutas	2.768	0	2.768	0	0	0	
Prepar. legumbres y hortalizas	1.064	0	1.064	0	0	0	
Minerales metalúrgicos	3.774	0	2.701	73	0	0	
Sal, yesos, cales, cementos	4.010	0	4.010	0	0	0	
Petróleo crudo	12.701	0	12.701	0	0	0	
Gas natural	204.665	0	0	0	204.665	0	
Combustibles minerales (TOTAL)	217.366	0	12.701	0	204.665	0	
Madera, carbón vegetal	46.518	28	44.933	0	0	1.557	
Prendas de vestir de punto	27	0	5	0	0	22	
Prendas de vestir no de punto	6	0	3	0	0	3	
Estaño y manufacturas	44	18	26	0	0	0	
Calderas, máq. mecánicas	1	0	1	0	0	0	
Máq. y aparatos eléctricos	316	0	316	0	0	0	
Muebles, mobiliario quirúrgico	772	0	753	0	0	19	
Otros	7.915	20	6.125	1.612	0	158	
<b>TOTALES:</b>	<b>284.581</b>	<b>66</b>	<b>76.406</b>	<b>1.685</b>	<b>204.665</b>	<b>1.759</b>	
	%	100	0,02	26,85	0,59	71,92	0,62

FUENTE: INDEC

ELABORACION: Roberto Andrés DELU

## MERCADO COMUN DEL CONO SUR (MERCOSUR)

## COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO. AÑO 1996

## IMPORTACIONES DESDE CHILE (TONELADAS)

Capítulos de la nomenclatura del Sistema Armonizado	Totales	Medio de transporte				
		Buque	Camión	FF. CC.	Gas/Oleod.	Otros
Carnes	4.520	22	4.498	0	0	0
Pescados y mariscos	1.648	0	1.010	0	0	638
Leche, prod. lácteos	4.041	0	3.516	0	0	525
Hortalizas, legumbres	9.508	26	9.373	0	0	109
Frutas	35.442	62	35.275	16	0	89
Prod. de la molinería	3.481	0	3.470	0	0	11
Oleaginosos	3.752	1	3.734	0	0	18
Cacao y preparaciones	993	2	991	0	0	0
Prepar. de carnes, pescados	799	0	777	0	0	22
Azúcares, prod. de confit.	460	13	447	0	0	0
Prepar. base cereales	14.896	0	14.896	0	0	0
Prepar. de legumbres, hortalizas	22.562	73	22.435	0	0	54
Bebidas, líquidos alcohólicos	3.762	28	3.703	0	0	31
Prepar. aliment. diversas	4.225	191	4.004	0	0	30
Sal, yesos, cales, cementos	2.132	11	2.061	60	0	0
Derivados del petróleo	15.398	*	*	0	0	0
Butano, propano y otros	3.350	*	*	0	0	0
Asfaltos	656	*	*	0	0	1
Gas natural	280	*	*	0	280	0
C: combustibles minerales (TOTAL)	19.684	12.048	7.355	0	280	1
Prod. químicos inorgánicos	18.335	14	15.576	2.650	0	95
Prod. químicos orgánicos	44.966	37.428	7.509	0	0	29
Abonos	3.638	0	3.638	0	0	0
Extractos currientes	621	11	607	0	0	3
Jabones, prod. orgánicos	377	3	370	0	0	4
Prod. diversos ind. químicas	1.675	1	1.650	0	0	24
Plásticos y manufacturas	5.495	42	5.332	0	0	121
Caucho y manufacturas	624	2	620	0	0	2
Madera, carbón vegetal	20.689	406	20.274	0	0	9
Pastas de madera	31.123	399	30.719	0	0	5
Papel y cartón	45.994	3.437	42.274	0	0	283
Prod. editoriales	5.327	3	4.988	0	0	336
Filamentos sintéticos	564	4	555	0	0	5
Fibras sintéticas	540	0	506	0	0	34
Prendas de vestir de punto	124	0	106	0	0	18
Prendas de vestir no de punto	110	1	38	0	0	71
Demás artíc. textiles	168	0	158	0	0	10
Calzado	163	0	158	8	0	5
Productos cerámicos	1.466	527	933	0	0	6
Vidrios y manufacturas	281	0	276	0	0	5
Fundición, hierro y acero	3.255	20	3.209	0	0	26
Manuf. de fund. hierro y acero	9.620	103	9.496	0	0	21
Cobre	34.027	0	33.926	0	0	101
Aluminio y manufacturas	257	0	252	0	0	5
Herramientas, cuchillería	85	1	81	0	0	3
Manufacturas diversas	2.606	76	2.505	0	0	25
React. calderas, máq. mecánicas	5.758	3	5.683	54	0	18
máq. y aparatos eléctricos	1.760	2	1.714	0	0	44
Vehículos, automóviles	6.213	22	6.182	0	0	9
Muebles, mobiliario quirúrgico	3.939	39	3.624	172	0	104
Juguetes, juegos	188	10	168	0	0	10
Otros	8.525	105	8.106	1	0	313
TOTALES:	390.418	55.136	328.778	2.953	280	3.271
%	100	14,12	84,21	0,76	0,07	0,84

FUENTE: INDEC

ELABORACION: Roberto Andrés DELU.

MERCADO COMUN DEL CONO SUR (MERCOSUR)  
COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO. AÑO 1996  
IMPORTACIONES DESDE PARAGUAY (TONELADAS)

Capítulos de la nomenclatura del Sistema Armonizado	TOTALES	Medio de transporte				
		Buque	Camión	FF.CC.	Gas/Oleod.	Otros
Carnes	494	0	494	0	0	0
Otros prod. origen animal	3.870	0	3.870	0	0	0
Legumbres, hortalizas	4.196	0	4.196	0	0	0
Frutas	4.671	0	4.671	0	0	0
Café, yerba, especias	249	0	249	0	0	0
Grasas y aceites (anim. y veg.)	188	0	188	0	0	0
Prepar. legumbres, hort.	1.617	0	1.617	0	0	0
Otras prepar. diversas	241	0	241	0	0	0
Bebidas, liq. alcohólicos	3.026	0	3.026	0	0	0
Residuos y desperd. ind. alim.	1.594	0	1.594	0	0	0
Tabaco	279	0	279	0	0	0
Azúfre, tierras, cales, cementos	146.969	3.500	143.469	0	0	0
Derivados del petróleo	24.647	24.646	1	0	0	0
Plásticos y manuf.	1.501	0	1.485	0	0	16
Prod. químicos inorgánicos	5.433	0	5.433	0	0	0
Maderas y manufacturas	83.961	79	83.665	0	0	217
Pastas de madera	2.446	0	2.446	0	0	0
Papel y cartón	1.432	0	1.432	0	0	0
Algodón	5.208	82	5.125	0	0	1
Productos cerámicos	3.443	0	3.443	0	0	0
Fundición, hierro y acero	218.501	14.318	14.183	0	0	0
Manufact. de fund. hierro y acero	206	0	206	0	0	0
Máq. y aparatos eléctricos	64	0	64	0	0	0
Muebles, mobiliario	1.047	0	1.047	0	0	0
Otros	4.542	22	4.504	6	0	10
<b>TOTALES</b>	<b>329.825</b>	<b>42.647</b>	<b>286.928</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>244</b>
%	100,00	12,93	87,00	0,00	0,00	0,07

FUENTE: INDEC  
 ELABORACION: Roberto Andrés DELU

## MERCADO COMUN DEL CONO SUR (MERCOSUR)

## COMERCIO EXTERIOR ARGENTINO. AÑO 1996

## IMPORTACIONES DESDE URUGUAY (TONELADAS)

Capítulos de la nomenclatura del Sistema Armonizado	TOTALES	Medio de transporte				
		Buque	Camión	FF.CC.	Gas/Oleod.	Otros
Animales vivos	1.278	10	1.218	0	0	50
Carnes	9.578	1.539	8.039	0	0	0
Leche, prod. lácteos	31.543	476	31.067	0	0	0
Legumbres y hortalizas	560	12	498	0	0	50
Frutas	5.607	378	5.228	0	0	1
Cereales	11.934	4.676	7.258	0	0	0
Prod. de la molinería	4.778	118	4.660	0	0	0
Grasas y aceites (Anim. y veg.)	5.539	2.768	2.771	0	0	0
Azúcares y prod. de confit.	58	44	14	0	0	0
Prepar. base cereales	2.262	1.474	788	0	0	0
Otras prepar. diversas	692	658	34	0	0	0
Bebidas, líquidos alcoh.	979	33	946	0	0	0
Residuos y desperd. ind. alim.	1.641	0	1.641	0	0	0
Arenas, tierras, cales, cementos	514.175	432.124	68.905	13.146	0	0
Derivados del petróleo	38.802	38.545	256	0	0	1
Prod. químicos inorgán.	16.004	56	15.919	0	0	29
Prod. químicos orgán.	1.268	57	1.211	0	0	0
Abonos	15.589	0	15.589	0	0	0
Materias colorantes, pinturas	3.416	1.167	22.479	2.249	0	0
Jabones, prod. orgánicos	3.260	459	2.799	0	0	0
Prod. diversos ind. químicas	1.273	500	773	0	0	0
Plásticos y manufacturas	4.467	1.517	3.124	0	0	26
Caucho y manufacturas	1.496	615	881	0	0	0
Maderas y manufacturas	3.944	0	3.944	0	0	0
Pastas de madera	825	75	750	0	0	0
Papel y cartón	23.984	8.927	14.979	0	0	78
Prod. editoriales	1.841	20	1.816	0	0	5
Fibras sintéticas	1.057	207	36	0	0	814
Prendas de vestir de punto	114	81	29	0	0	4
Prendas de vestir no de punto	485	364	91	0	0	30
Demás fibras	42	31	11	0	0	0
Calzados y botines	1.126	302	817	0	0	7
Manufact. de piedras, yeso	837	281	556	0	0	0
Productos cerámicos	12.790	5.267	7.523	0	0	0
Vidrio y manufacturas	1.703	678	1.025	0	0	0
Fundición, hierro y acero	1.519	65	1.254	0	0	0
Manufact. de fund. hierro y acero	2.425	1.052	1.373	0	0	0
React. calderas, máq. mecán.	919	514	403	0	0	2
Máq. y aparatos eléctricos	662	245	415	0	0	2
Vehículos, automóviles	3.519	1.389	2.128	0	0	2
Juguetes, juegos	125	24	101	0	0	0
Otros (Zonas francas)	2.287	*	2.287	*	0	0
Otros	14.073	4.390	8.122	0	0	1.561
TOTALES	750.276	510.938	223.528	13.146	0	2.664
%	100,00	68,10	29,79	1,75	0,00	0,36

FUENTE: INDEC

ELABORACION: Roberto Andrés DELÚ