AAPA
XXIV CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS
ARICA-CHILE 2015

Sistema de Empresas – SEP

Ministerio de Economía, Fomento y Turismo

Gobierno de Chile

EL PLAN DE MODERNIZACIÓN Y DESARROLLO SUSTENTABLE DE LOS PUERTOS CHILENOS

ARICA – CHILE
30 nov – 3 dic, 2015

Carlos Álvarez Voullieme
Presidente del Consejo SEP

LA RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

- Garantizar la existencia, calidad y continuidad de las instalaciones y servicios de infraestructura logística-portuaria.

- Asegurar su universalidad, es decir, garantizar que todos los habitantes y empresas tengan acceso a ellos .

- Administrar en nombre de la sociedad, los bienes de propiedad común que utilizan estos servicios.

- Prevenir distorsiones graves al beneficio social que pudieren producirse por la provisión inadecuado de los servicios (externalidades negativas, abusos monopólicos, etc.) y eventualmente corregirlas si llegaran a producirse.

- Proyectar tendencias, evaluar las decisiones de las empresas y anticipar escenarios que puedan llevar a nuestro país a continuar con el proceso de desarrollo y equidad social.

EN CHILE SE HAN DESARROLLADO DOS GRANDES REFORMAS PORTUARIAS:

- La de 1981, que generó el modelo multioperador de servicios portuarios y "compró" la matrícula de los trabajadores.

- La de 1997, (Ley 19.542) que modernizó la EMPORCHI creando 10 empresas portuarias y permitió el establecimiento del modelo monooperador por concesiones.

LA REFORMA PORTUARIA: OBJETIVOS

- Disminuir los costos portuarios de nuestra cadena de comercio exterior.
- Incentivar la inversión privada en la gestión de puertos (liberar recursos públicos).
- Promover la competencia en el sector
- a Chile en una plataforma de servicios portuarios Cono Sur – Pacifico.

LA DESCENTRALIZACIÓN DE EMPORCHI

- Creación de 10 Empresas Portuarias del Estado:
  - Administradas por un Directorio
  - Orientación Comercial

- Empresas Portuarias con un Objeto Social amplio:
  - Administración / Explotación / Desarrollo / Conservación.

- Empresas Portuarias efectúan inversiones a través de participación de privados (concesión de frentes).

- Empresas Portuarias están impedidas de invertir sus recursos en nuevos proyectos de inversión en frentes de atraque, exceptuando cuando no existieren interesados en licitaciones.

LAS CONDICIONES PARA EL ÉXITO DE LA INVERSIÓN PRIVADA

- Un marco regulador adecuado: Ley N° 19.542 de 1997 que moderniza el Sector Portuario Estatal.
- Procesos de licitación transparentes (plazos y reglas).
- Contratos con condicionados previamente clarificadas.
- Mecanismos eficientes para expropiaciones en proyectos públicos.
- Road Show acorde al tamaño de la licitación.
- Mercados financieros dispuestos a aportar los recursos que se requieran.

A 17 AÑOS DE LA LEY 19.542

Chile a lo largo de su territorio posee 63 puertos que para nuestra economía tienen especial relevancia, pues cerca del 90 % de nuestro comercio exterior se mueve por vía marítima.

- **11 Puertos Estatales de Uso Público.**
- **14 Puertos Privados de Uso Público, y**
- **38 Puertos Privados de Uso Privado.**

Siete empresas operan con una o más concesiones: San Antonio tiene tres concesiones monooperadas, Valparaíso y Talcahuano San Vicente tiene dos.

Las tres del sur mantienen el sistema multioperador

AAPA XXIV CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS ARICA-CHILE 2015

LOS RESULTADOS DEL SECTOR PORTUARIO

- Le ha permitido al Estado liberar recursos para destinarlos a otras áreas de mayor impacto social, como son salud y educación entre otros.
- Se ha generado un aumento de la eficiencia (mayor velocidad de transferencia y menores tiempos de espera) y disminución de los costos portuarios. Servicio 24/7.
- Empresas Públicas dirigidas por Directorios regidos por Ley de Sociedades Anónimas, con directrices de Gobierno Corporativo incorporados.
- Paulatino retiro de la administración portuaria pública a roles de promoción y "*Landlord*". Sumado a los de articulador de la cadena logística.
- Contratos de Concesión con reglas claras y permanentes en el tiempo.
- Importante recaudación fiscal por desempate, en los primeros procesos. E importantes compromisos de inversión en infraestructura en los nuevos.
- Acercar a los Puertos a su ciudad.

ALGUNAS ESTADÍSTICAS

TABLA 1

CRECIMIENTO COMERCIO EXTERIOR VIA PUERTOS CHILENOS
EN MILES DE TONELADAS INCLUIDO TRANSITO EXCLUIDO CABOTAJE

AÑO	Container Dry	Container Reefer	Container Total	Fraccionada Dry	Fraccionada Reefer	Fraccionada Total	GRANELES Sólidos	GRANELES Líquidos	TOTAL CARGA
2004	10.787	2.075	12.862	8.731	1.500	10.231	28.785	14.175	66.053
2005	12.047	2.785	14.832	8.443	1.329	9.772	29.425	17.075	71.104
2006	13.458	2.626	16.084	7.766	1.245	9.011	30.969	19.682	75.746
2007	16.126	2.967	19.093	8.192	982	9.174	31.956	23.412	83.635
2008	18.067	3.128	21.195	8.529	904	9.433	32.819	21.398	84.845
2009	17.542	3.029	20.571	6.334	766	7.100	29.891	21.591	79.153
2010	19.764	3.425	23.189	6.905	643	7.548	37.670	21.785	90.192
2011	21.422	3.873	25.295	7.245	664	7.909	40.120	21.798	95.122
2012	22.345	3.818	26.163	9.828	656	10.484	40.851	21.317	98.816
2013	23.536	4.284	27.820	9.419	672	10.092	44.304	21.239	103.455
2014	25.865	3.766	29.631	12.093	701	12.794	45.552	23.360	111.338
TASA VARIACION									
2014/2013	9,9%	-12,1%	6,5%	28,4%	4,3%	26,8%	2,8%	10,0%	7,6%
2005/2004	11,7%	34,2%	15,3%	-3,3%	-11,4%	-4,5%	2,2%	20,5%	7,6%
2014/2005	8,9%	3,4%	8,0%	4,1%	-6,9%	3,0%	5,0%	3,5%	5,1%
2014/2004	9,1%	6,1%	8,7%	3,3%	-7,3%	2,3%	4,7%	5,1%	5,4%

Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. Prohibida su reproducción a menos que se cite la fuente.

Hoy las ex
del PIB de

VARIACIÓN PROMEDIO ANUAL 2014/2009
8,5%
6,4%
11,0%
11,1%

ALGUNAS ESTADÍSTICAS

TABLA 2

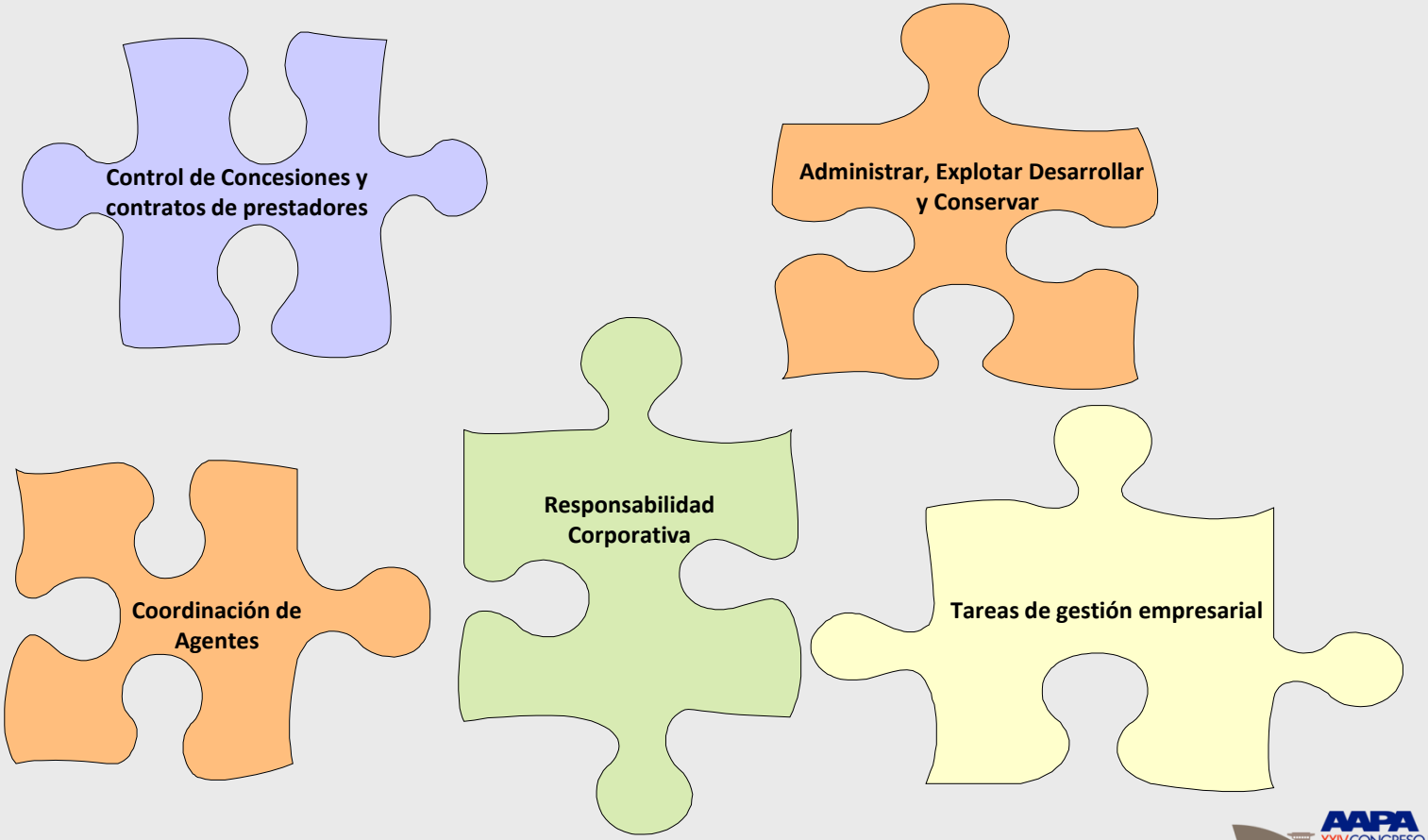
PARTICIPACION INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PRIVADA Y ESTATAL
TONELAJE COMERCIO EXTERIOR 2014
EN MILES DE TONELADAS

		CARGA CONTAINER	CARGA FRACCION.	GRANELES SOLIDOS	GRANELES LIQUIDOS	TOTAL 2014	TOTAL 2013
PRIVADOS USO PRIVADO	11	3	35	18.114	11.899	30.051	29.938
PRIVADOS USO PUBLICO	14	6.497	6.242	19.199	6.490	38.427	31.307
EMPRESAS PORTUARIAS ESTATALES LEY 19.542 INCLUIDOS CONCESIONARIOS PRIVADOS	11	23.131	6.518	8.239	4.971	42.859	42.209
TOTAL	36	29.631	12.794	45.552	23.360	111.338	103.454
% EMPRESAS ESTADO/ TOTAL	2014 2013	78% 82%	51% 59%	18% 23%	21% 15%	38% 41%	

Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. Prohibida su reproducción a menos que se cite la fuente.

Visite también: http://www.sepchile.cl/documentacion/estadisticas-portuarias/?no_cache=1

LA MULTIFUNCIONALIDAD DE LAS EMPRESAS PORTUARIAS



PRINCIPALES ACTIVIDADES QUE EJECUTAN LAS EMPRESAS PORTUARIAS

- Administración de concesiones portuarias.
- Administración de otras formas de participación público-privada (Terminales, bordes costeros, antepuertos, almacenes particulares en puerto, etc.).
- Administración de la infraestructura estatal no entregada al sector privado (terminales multioperados, áreas comunes, etc.).
- Plan de desarrollo portuario (Plan Maestro, Calendario referencial de inversiones, Plan Estratégico, etc.).
- Responsabilidad social empresarial en el contexto de Ciudades-Puerto (Apoyo a iniciativas locales y regionales).
- Apoyo al desarrollo de la comunidad logística portuaria (Estrategia logística y comercial del puerto como plataforma de negocios).

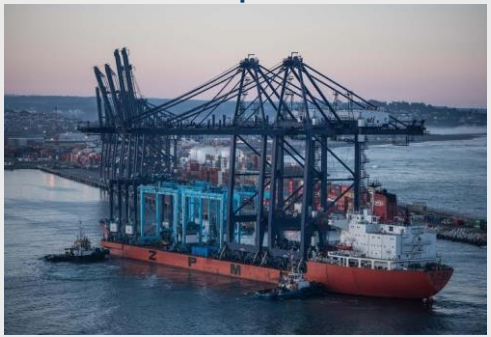
PROYECTOS DE INVERSIÓN EN DESARROLLO PORTUARIO

1. La macro zona central necesitará en el corto a mediano plazo un aumento de oferta portuaria, especialmente en lo relacionado a carga contenedorizada.
   1. San Antonio: ‘Puerto Central’ agregará, en sus dos fases, 700 metros lineales de muelle, equivalentes a cerca de 1 MM TEU/año de capacidad nominal. STI se extiende hasta alcanzar 900 metros lineales en 2016.
   2. Valparaíso: TCVAL agregaría del orden de 1 MM TEU/año de capacidad nominal.

   Una vez concluido este ciclo de provisión de infraestructura portuaria, las aguas abrigadas disponibles en la V región se habrán agotado. Nos enfrentaremos entonces a la necesidad de contar con nuevas obras que permitan materializar proyectos portuarios para hacer frente a la demanda esperada desde la mediados de la década de 2020. Por ello el MTT en conjunto con nuestras empresas está concluyendo los estudios para las inversiones en una **Red Logística de Gran Escala para la Zona Central.**
2. La macro zona norte requiere ampliar sus áreas de respaldo y reconstruir sus terminales dañados por sismos y marejadas. Los puertos de la macro zona norte sirven a países vecinos.
   1. Arica: construcción de Zona de Extensión de Actividades Portuarias (ZEAP).
   2. Iquique: reconstrucción de frente de atraque N° 1 y posterior licitación.
   3. Antofagasta: reconstrucción frente N° 1 y construcción de Zona Logística la Negra.
3. Expansión Puerto San Vicente (Puerto de Clase Mundial).

NUEVAS TECNOLOGÍAS Y PRODUCTIVIDAD

- Desde las primeras licitaciones se presentaron propuestas técnicas con proyectos referenciales de inversión muy atractivos, que permitirían (han permitido) asegurar la progresiva modernización de las operaciones portuarias a través de la instalación de equipos de alta tecnología, lo que sumado a la obligación contractual y de mercado, de cumplir estándares de calidad de servicio superiores a los pre existentes.
- Las naves han incrementado su capacidad (aumentado eslora, manga y calado), se ha generalizado el uso de los contenedores y se ha hecho más eficiente la cadena logística de transporte, incorporando el uso de capturadores de datos, transmisión y procesamiento electrónico de los mismos, surgimiento de nuevos conceptos tales como la trazabilidad de la carga y otros, haciendo con ello notablemente más eficiente la operación en la cadena.



LOGÍSTICA PORTUARIA

Tierra

- Coordinación de transporte
- Retiro de contenedores desde el depósito
- Anticipar la demanda de servicios logísticos y portuarios

Puerto

- Coordinación y difusión de Operaciones
- Coordinación de ingreso y salida de carga
- Enrolamiento de camiones y conductores
- Difusión del proceso de fiscalización
- Coordinación de ingreso de camiones al Terminal
- Carga / Descarga Contenedores
- Cálculo de niveles de servicio
- Administración de Áreas comunes

Mar

- Reservas y manifiestos de carga
- Cobro de TUP
- Planificación Naviera
- Posicionamiento de naves (AIS)
- Difusión de Servicios Navieros

Trazabilidad, monitoreo / Reportes / Emisión de documentos electrónicos

LOGÍSTICA PORTUARIA

Agenda de PRODUCTIVIDAD INNOVACIÓN y CRECIMIENTO

2014 - 2018

- Agenda de Productividad, Innovación y Crecimiento : El Ministerio de Transportes impulsará de manera progresiva plataformas de colaboración tipo **Port Community System [PCS]** en puertos estatales … basadas en herramientas tecnológicas estanda-rizadas e interoperables, de manera de permitir que los actores de la cadena de comercio exterior compartan información de manera efectiva y eficiente, así como una adecuada trazabilidad de la carga.

- SILOGPORT, es el primer Port Community System de Chile, fue desarrollado a la medida de las necesidades del comercio exterior chileno, por lo que es escalable a todos los puertos nacionales, facilitando las operaciones de comercio exterior portuarias.

LAS RELACIONES LABORALES

- Es notoria la existencia de un **incremento de la actividad logística** y una constante dinámica de **cambio tecnológico**. Lo que ha redundado en un renovado sistema de contratación y profesionalización o especialización.
- En menos de veinte años esta actividad desde el punto de vista de la administración de recursos humanos ha tenido un cambio radical y globalizado al que no escapa la realidad chilena.
- Nuevo paradigma:
  - **El trabajador portuario permanente**, con contrato indefinido, alto nivel de preparación técnica, y dominio de máquinas y herramientas, con una altísima preparación en seguridad y logística de las faenas portuarias.
  - **El trabajador eventual real.** Requerido por la industria portuaria por sus características de temporalidad.
- El desafío es generar mayor calidad y estabilidad del empleo, sin precariedad ni subempleo.
- Los Comité Paritarios de Higiene y Seguridad:
  - Medidas de seguridad y salud en el trabajo (incluye descanso).
  - Medidas de prevención y detección de accidentes.

AUTORIDAD PORTUARIA

- La modernización del sistema portuario es un avance notable, y reconocido por todas las partes.
- Requerimos de una Autoridad Portuaria Nacional y una con funciones a nivel local (área de influencia, incluye hinterland) capaz de gestionar un marco de competencia y transparencia en el mercado de los servicios portuarios, que se alce como un articulador, facilitador y amigable componedor ante eventuales conflictos.
- Una Autoridad Portuaria capaz de generar una mejor relación ciudad – puerto y mayor compromiso de la ciudadanía con el quehacer del sector, que claramente genera efectos positivos en empleo y en el PIB de la ciudad, comuna y región.
- Buscamos entonces una mayor y mejor coordinación de las operaciones de los agentes y servicios públicos y privados que intervengan o deban intervenir en el sistema portuario de las diversas localidades.
- Buscamos poder contar con una adecuada planificación de las áreas de desarrollo portuario, como las formuladas en los planes maestros de las empresas portuarias estatales, con un horizonte claro de las necesidades de inversión en nueva infraestructura, como en los calendarios referenciales de inversión.

Sistema de Empresas – SEP

Ministerio de Economía, Fomento y Turismo

Gobierno de Chile

GRACIAS

Carlos Álvarez Voullieme
Presidente del Consejo SEP