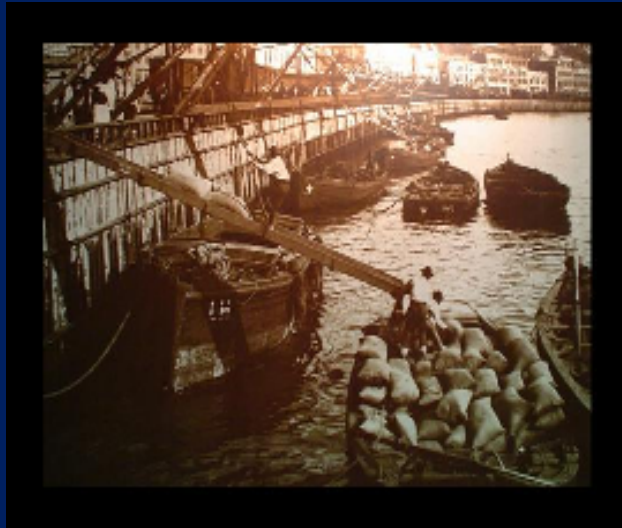


LOS PUERTOS DE CHILE: UN CASO EXITOSO DE ASOCIACION PUBLICO PRIVADA



XII REUNION COMITÉ EJECUTIVO DE LA CIP

Viña del Mar, 29 de marzo de 2011

RODOLFO GARCÍA SÁNCHEZ
CÁMARA MARÍTIMA Y PORTUARIA DE CHILE

LOS PUERTOS DE CHILE: UN CASO EXITOSO DE ASOCIACION PUBLICO PRIVADA

1

LA CÁMARA MARÍTIMA Y PORTUARIA DE CHILE

2

**DESARROLLO DE LA ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA EN LOS
PUERTOS DE CHILE**

3

LOS DESAFÍOS QUE VIENEN

4

COMENTARIO FINAL

CÁMARA ES UN GREMIO EMPRESARIAL DE LIBRE AFILIACIÓN

NUESTRO OBJETIVO ES LA EFICIENCIA DEL SISTEMA PORTUARIO CHILENO VISTO COMO ESLABÓN DE LA CADENA DE TRANSPORTES

TIENE 68 AÑOS DE EXISTENCIA Y 28 SOCIOS QUE REPRESENTAN SOBRE 90% ACTIVIDAD EN CHILE: ARMADORES NACIONALES COMO AGENTES DE SUS NAVES, ARMADORES EXTRANJEROS ESTABLECIDOS EN CHILE, AGENTES, PUERTOS PRIVADOS, CONCESIONARIOS PRIVADOS EN PUERTOS ESTATALES, OPERADORES PORTUARIOS, EMPRESAS DE ESTIBA

INTERESES CONTRAPUESTOS OBLIGAN A CAMARA A TENER OPINION TECNICA PROPIA LO QUE LA HACE INTERLOCUTOR CONFIABLE

ROL ACTIVO EN EL DESARROLLO DEL SISTEMA PORTUARIO

LOS PUERTOS DE CHILE: UN CASO EXITOSO DE ASOCIACION PUBLICO PRIVADA

1

LA CÁMARA MARÍTIMA Y PORTUARIA DE CHILE

2

**DESARROLLO DE LA ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA EN LOS
PUERTOS DE CHILE**

3

LOS DESAFÍOS QUE VIENEN

4

COMENTARIO FINAL

1975



2011



**EN ESTE CAMBIO
HAY UN
PROCESO DE 35
AÑOS DE
INCORPORACIÓN
DE CAPITAL Y
GESTIÓN
PRIVADO AL
SISTEMA
PORTUARIO**

TONS ESTATALES

MILES DE TONS

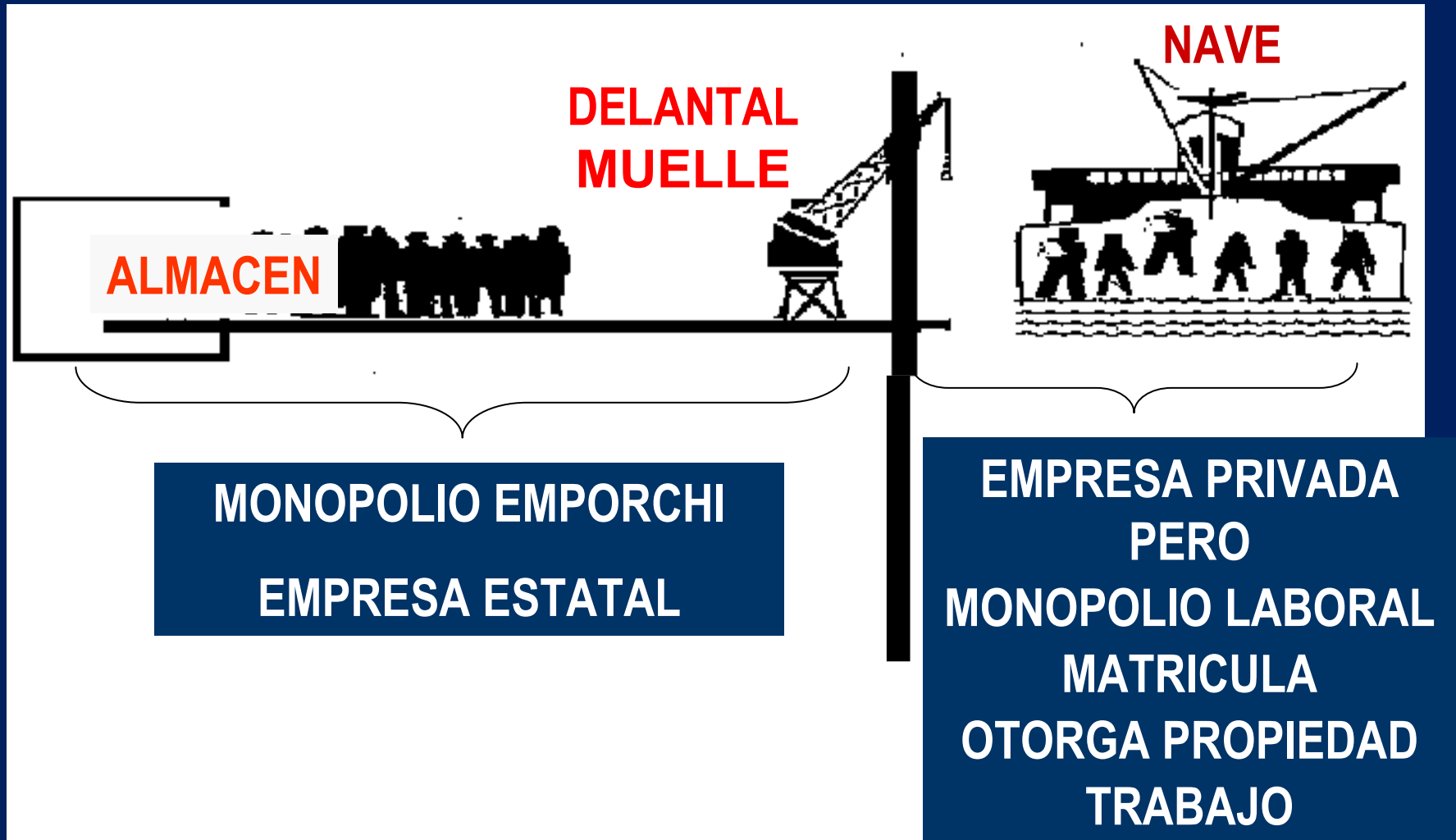
1963	4.625
1966	4.525
1969	4.239
1972	4.040
1975	4.110
1976	4.966
1977	5.536
1978	6.836
1979	7.424
1980	8.703

LAS ALARMAS SE
ENCIENDEN EN 1976
CUANDO CHILE ABRE SU
ECONOMÍA, CRECE EL
COMERCIO Y SE
PRONOSTICA FALTA DE
CAPACIDAD PORTUARIA

GOBIERNO SIN FONDOS
PARA INVERTIR, BUSCA
**AUMENTAR CAPACIDAD A
TRAVÉS DE AUMENTO
EFICIENCIA**

Fuente:
Directemar

ORGANIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD EN LOS PUERTOS ESTATALES EN 1978



✓ UN PROCESO QUE FISICAMENTE ES UNO SOLO Y CONTINUO SE DIVIDE ARTIFICIALMENTE EN DOS MONOPOLIOS CAPACES CADA UNOS DE IMPONER SUS TERMINOS EN SU SECTOR INTRODUCIENDO TODO TIPO DE DESCOORDINACIONES, DUPLICACIONES Y AUSENCIA DE RESPONSABILIDADES

✓ **ENORME PODER SINDICAL.** EMPRESARIO NO PUEDE SELECCIONAR SU PERSONAL NI ORGANIZAR EL TRABAJO. **TRABAJA POR ADMINISTRACION (TRASPASO COSTOS)**

✓ ¿NEGOCIACION o IMPOSICION? COLECTIVA TRIPARTITA CENTRALIZADA. SALARIOS MONOPOLICOS

✓ INFRAESTRUCTURA NO SE APROVECHA MAS DE 10 HRS/DIA. **GRANDES ATOCHES EN OCTAVA REGION**

✓ **PUERTOS PRIVADOS OBLIGADOS A PAGO DE ROYALTIES**

✓ **CIRCULO VICIOSO CONTRA LA PRODUCTIVIDAD**

EN CONCEPCION EN JULIO 1979 PROPUSIMOS **NUEVO MODELO**

ANALISIS DE LA COMPETENCIA

ENTRE Y DENTRO LOS

PUERTOS CHILENOS

Documento de trabajo presentado por la
Cámara Marítima de Chile al II Seminario
sobre Transporte realizado en Concepción del
24 al 27 de Julio de 1979.

1) REGIONALIZAR EMPORCHI

2) "DADO QUE LA COMPETENCIA ENTRE PUERTOS TIENE EN CHILE LIMITACIONES GEOGRÁFICAS, PASA A TENER PRIORIDAD CONSIDERAR DENTRO DEL MARCO DE EFICIENCIA QUE BUSCAMOS LA POSIBILIDAD QUE EXISTA **COMPETENCIA DENTRO DE CADA PUERTO** LA QUE SE VA A LOGRAR PERMITIENDO QUE **VARIAS EMPRESAS SEAN CAPACES DE MANEJAR LAS FAENAS COMPLETAS** DE SERVICIO A LA CARGA, Y ELIMINÁNDOSE EN DEFINITIVA LA EXISTENCIA DE **MONOPOLIOS** QUE PROVOCAN **DESCOORDINACIÓN** Y QUE POR SUS CARACTERÍSTICAS SON ABSOLUTAMENTE **INMANEJABLES** EN MATERIAS DE **COSTOS Y EFICIENCIA**"

ENTRE 1980 Y 1981 LEYES 18.032 Y 18.042

EL PRIMER CAMBIO QUE INCORPORO GESTION PRIVADA

ENTRE 1980 Y 1981: Leyes 18032 y 18.042

✓ FIN A NORMATIVA “ANTI PUERTOS PRIVADOS”

✓ SE COMPRAN MATRICULAS, SE DESREGULA TRABAJO Y SE LIBERA ACCESO A FAENAS PORTUARIAS

✓ EMPORCHI SE MANTIENE COMO EMPRESA NACIONAL PERO SU ACTIVIDAD SE LIMITA A ASIGNAR FRENTES DE ATRAQUE Y ALMACENES.

LEY SE ADELANTA A SU TIEMPO Y PERMITE CONCESIONAR FRENTES DE ATRAQUE PERO NO SE APLICA.

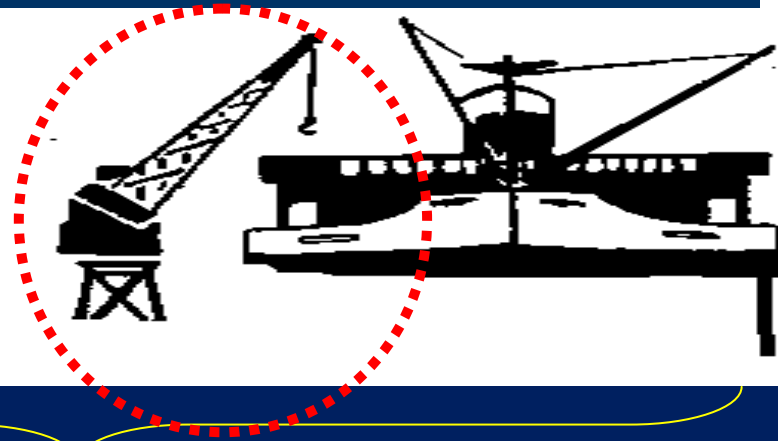
EN 1990 SE DEROGA OPCION

NACE MODELO MULTIOPERADOR

ESTRUCTURA PORTUARIA DE LOS 80'

MODELO MULTIOOPERADOR

EMPORHI
Asigna Frentes
Almacena



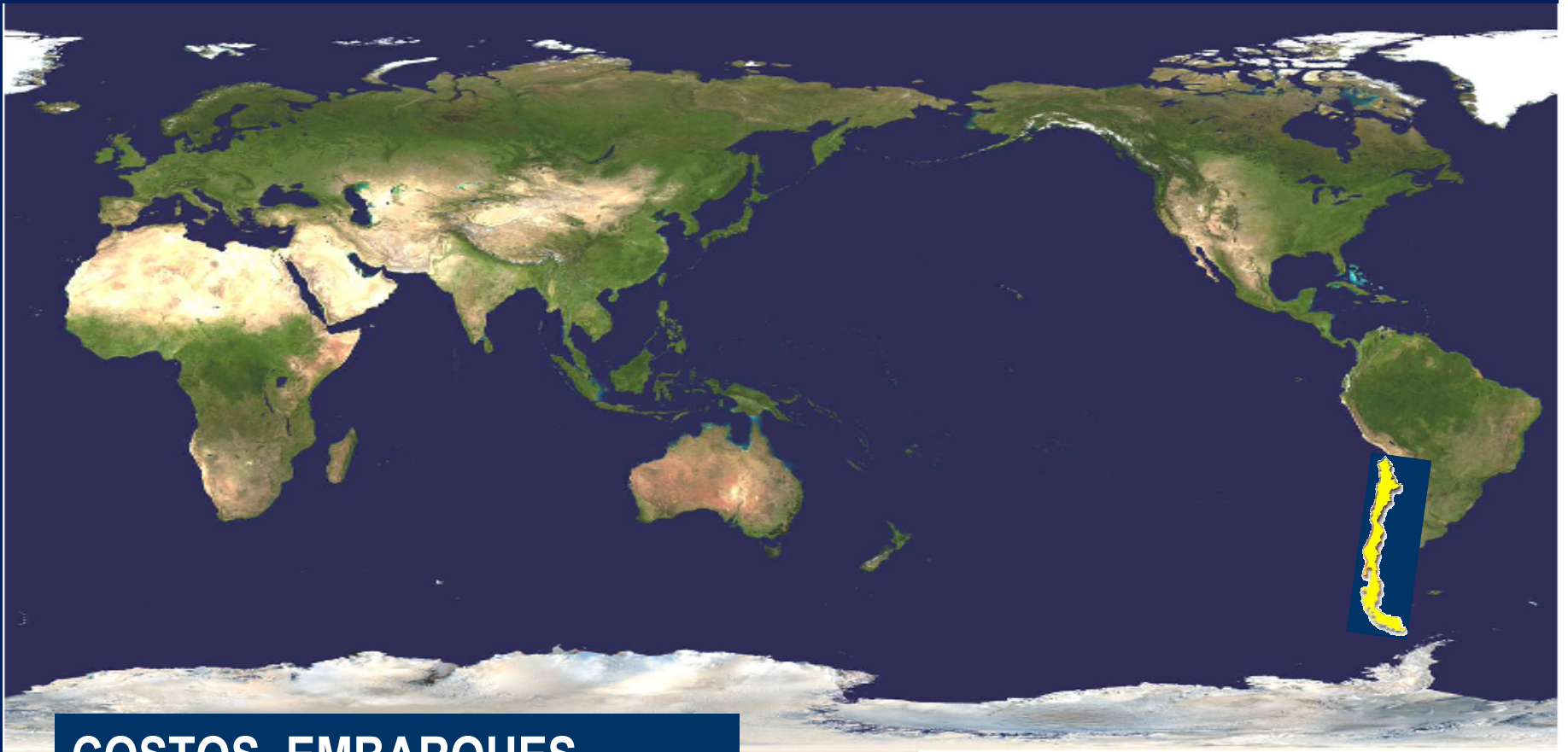
Arrenda Grúas

EMPRESAS PRIVADAS EN COMPETENCIA

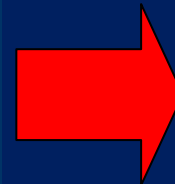
LOGROS

- OPERACION COORDINADA
- EMPRESARIO ORGANIZA FAENAS Y CORRE RIESGOS
- NEGOCIACION EN EMPRESA
- TRES TURNOS
- MEJOR AMBITO PARA INVERTIR PUERTOS PRIVADOS
- GRAN AUMENTO RENDIMIENTO Y BAJA COSTOS
(FRUTA PASA DE 800 TONS/DIA A 2700 TONS/DIA)

BENEFICIOS DE LOS CAMBIOS DE LOS 80



**COSTOS EMBARQUES
MADERA BAJARON EN 50%
(DESDE 1981 A 1986)**



**4300 MILLAS MAS
CERCA**

1985 TERREMOTO AFECTA A VALPARAISO Y SAN ANTONIO.

SE INICIA REVISION DEL MODELO PARA ATRAER INVERSION

1986 ADVERTIMOS BUQUES CON GRUAS PROPIAS SON MAS CAROS, ESCASOS. NECESARIO GRUAS PARA CONTENEDORES. SE REQUIERE REVISAR MODELO

1990 ESTADO DECIDE REPARAR POR SAN ANTONIO PARA QUITAR URGENCIA AL TEMA.

1990/1996 TEUS V REGION PASAN DE 120 MIL A 450 MIL.

1996 PRIVADOS COMPRAN GRUAS EN SAI. BAJA EFICIENCIA DEMUESTRA GRUAS Y ADMINISTRACION AREAS ADYACENTES DEBEN ESTAR 1 MANO

OTROS PAISES HABIAN CONCESIONADO FRENTES DE ATRAQUE

EN 1997 SE PUBLICA LEY 19542. SEGUNDO GRAN CAMBIO QUE INCORPORO GESTION PRIVADA MODELO MONOOPERADOR

- ✓ 10 EMPRESAS LOCALES.
- ✓ REDUCE SOBREDOTACION VIA INDEMNIZACIONES PARA TRABAJADORES EMPORCHI
- ✓ *PERMITE 100% GESTION (INVERSION) PRIVADA SI EMPRESAS LOCALES CONCESIONAN*
- ✓ EMPRESAS NO PUEDEN INVERTIR EN FRENTE DE ATRAQUE

2000 CONCESIONARIOS PRIVADOS EN VALPSO, SAN ANTONIO Y SAN VICENTE.

LUEGO EN IQUIQUE, ANTOFAGASTA Y ARICA.

ELEMENTOS BASICOS DEL SISTEMA

1er PILAR BASICO DEL SISTEMA ES: **LA IMPOSIBILIDAD DEL EMPRESARIO PORTUARIO DE TRASPASAR COSTOS**

Hay un INDICE DE TARIFA MAXIMA que concesionario NO PUEDE SUPERAR durante AÑOS vigencia .



MAYORES COSTOS DEBEN SER CUBIERTOS
CON AUMENTOS DE PRODUCTIVIDAD.
COMPETENCIA "IMPONE" IGUAL
REGLA A PUERTOS PRIVADOS. CIRCULO
VIRTUOSO

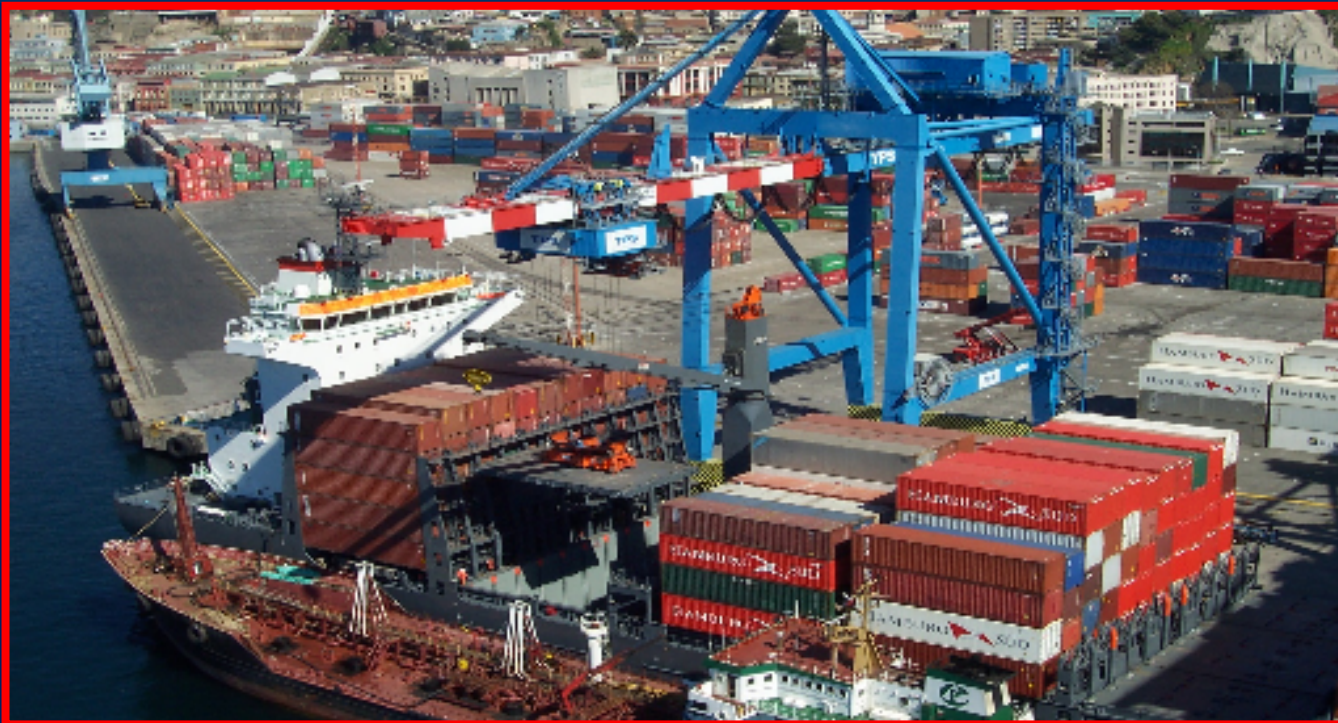


2º PILAR BASICO : CONCESIONARIO OBLIGADO A ANTICIPAR AUMENTO DEMANDA

Beneficios Cambios 1997: Ley 19.542

LOGRO 1: GENERAR PROCESOS TRANSPARENTES QUE ATRAJERON A LOS PRINCIPALES OPERADORES DEL MUNDO

RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL A TRANSPARENCIA DE PROCESOS QUE PERMITIERON DESDE 2000 CONCESIONARIOS PRIVADOS EN VALPSO, SAN ANTONIO Y SAN VICENTE. LUEGO EN IQUIQUE, ANTOFAGASTA Y ARICA.



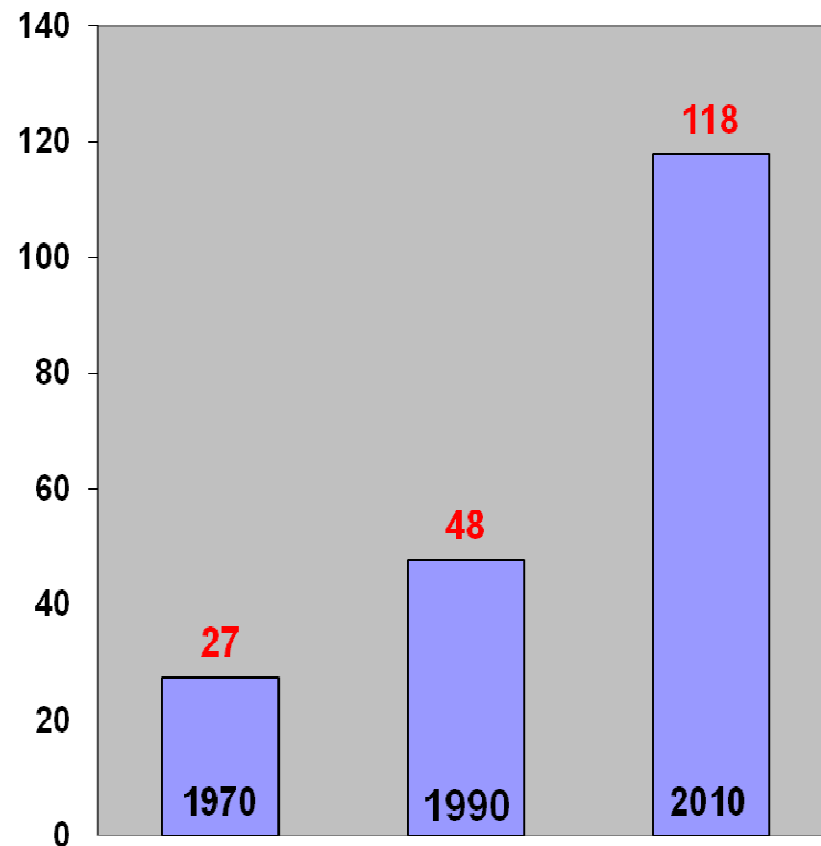
Beneficios Cambios 1997: Ley 19.542

LOGRO 2: MOVILIZAR CON ALTA EFICIENCIA Y SIN ATOCHES, UN VOLUMEN DE CARGA QUE CRECE A ALTAS TASAS



Fuente: Elaboración CAMPORT datos DGTM

MILLONES TONS MOVILIZADAS POR PUERTOS CHILENOS
Incluye C. Exterior, Tránsito, Zonas Francas y Cabotaje

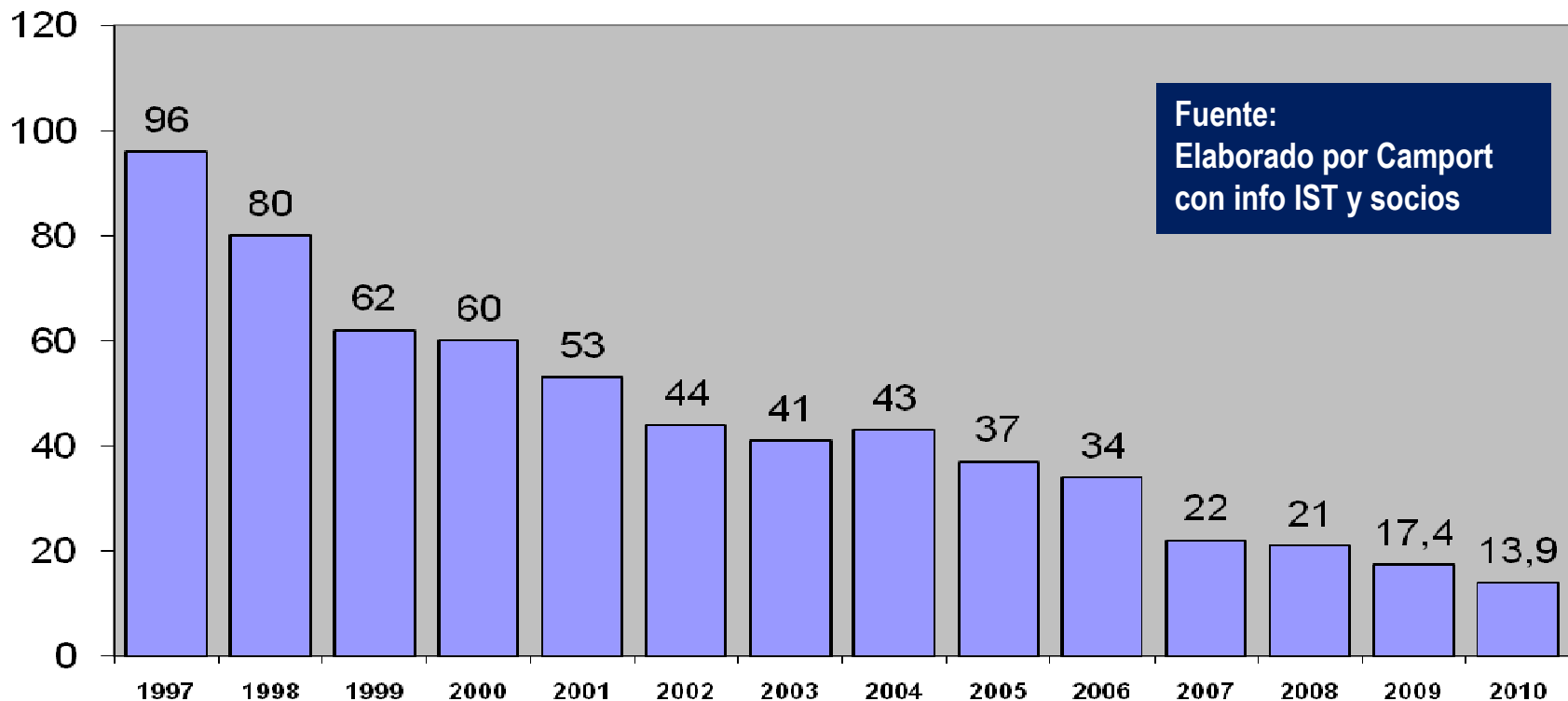


Beneficios Cambios 1997: Ley 19.542

LOGRO 3: LOS ACCIDENTES HAN DISMINUIDO EN FORMA DESTACABLE

Puertos Chile: Accidentes / 1 millón tons. Com. Ext. carga no granel

ACCIDENTES / MILLON TONS NO GRANEL



10 de septiembre de 1697

CONDICIONES DEL CONTRATO (...) ENTRE EL CAPITÁN WILLIAM KIDD, COMANDANTE DEL GALEÓN *ADVENTURE* POR UNA PARTE Y XXXXXXXXXXXXXXXX POR LA OTRA

*SEGURO DE ACCIDENTES

LABORALES:

«QUE SI UN HOMBRE PIERDE UN OJO, PIERNA O BRAZO, O EL USO DE LOS MISMOS (...) RECIBIRÁ (...)

SEISCIENTAS MONEDAS DE A OCHO, O SEIS ESCLAVOS CAPACES».

Fuente: “El secreto de Cristóbal Colón” pags 200 a 202 David Hatcher



Beneficios Cambios 1997: Ley 19.542

LOGRO 4: ALTÍSIMA INVERSIÓN PRIVADA EN PUERTOS Y BUEN NEGOCIO PARA EL ESTADO

INVERSION PRIVADA EN PUERTOS EN MILLONES DE US\$

	1990/99	2000/09	TOTAL
PUERTOS PRIVADOS USO PRIVADO (1)	231	1684	1915
PUERTOS PRIVADOS USO PUBLICO (2)	278	474	751
TOTAL PUERTOS PRIVADOS	509	2157	2666
CONCESIONARIOS LEY 19542			
<i>Activos Fijos</i>		387	387
<i>Pagos al Fisco por Concesión</i>		311	311
TOTAL CONCESIONARIOS LEY 19542	0	698	698
TOTAL INVERSION PRIVADA	509	2855	3364

(1) Incluye US\$ 1170 Terminal GNL Quintero y US\$ 500 Mejillones

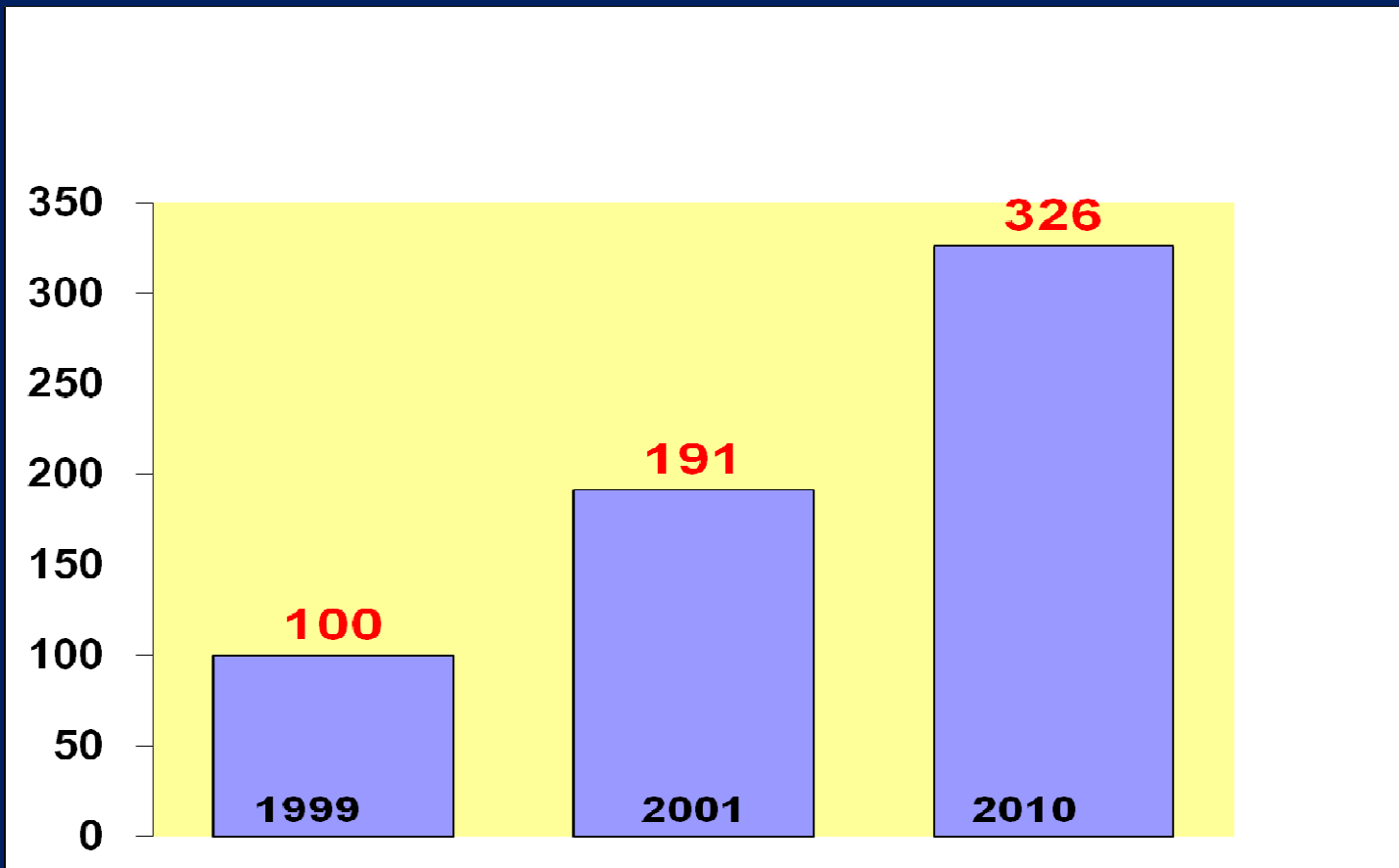
(2) Incluye Puerto Angamos

MISMO PERIODO ESTADO INVIERTE US\$ 195 MILLONES

Beneficios Cambios 1997: Ley 19.542

LOGRO 5: RENDIMIENTOS DE NIVEL INTERNACIONAL

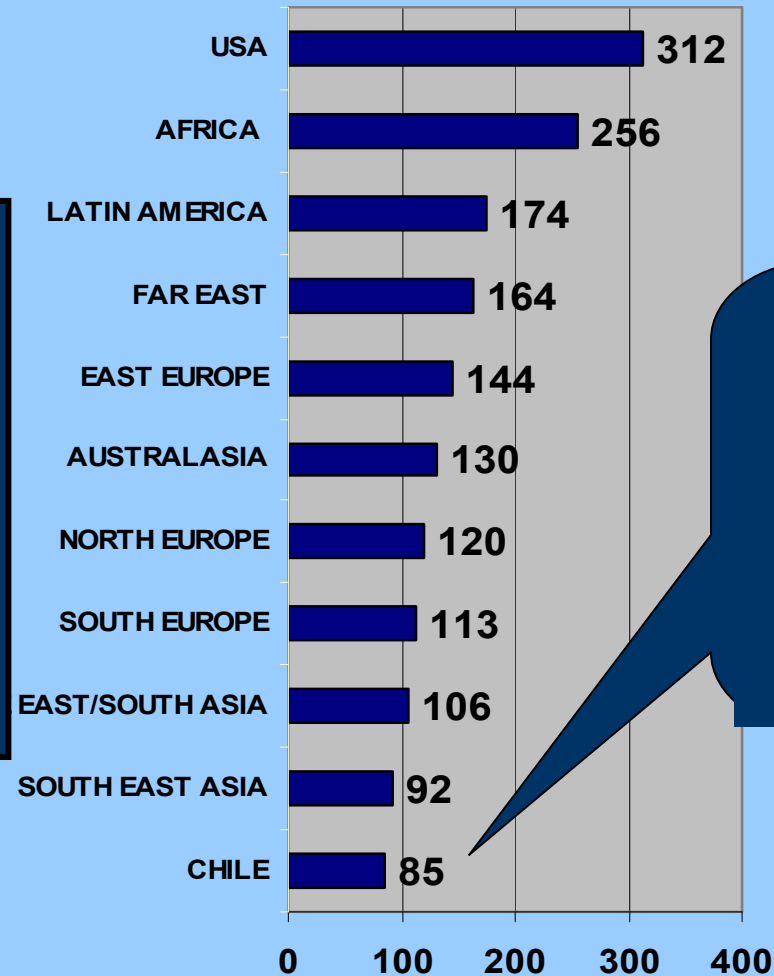
INDICE COMPARATIVO RENDIMIENTO CONTENEDORES 1999/2010 EN TERMINALES CONCESIONADOS LEY 19.542



Fuente:
Socios
CAMPORT

Beneficios Cambios 1997: Ley 19.542

LOGRO 6: TARIFAS ENTRE LAS MAS BAJAS DEL MUNDO



**TERMINAL
CHARGE**

**US\$ FOR FULL
BOX**

**FUENTE:
DREWRY/CEPAL
NOV 2004**

**ALGUNOS MAS
BARATOS QUE CHILE,
PERO....**

**SUBSIDIOS Y TODOS
SON TOP 10 EN
CARGAS**

Beneficios Cambios 1997: Ley 19.542

LOGRO 7: PRESENCIA PRIVADA EN TODO EL LITORAL

EJE IIRSA	PUERTO	PRESENCIA PRIVADA
BRASIL, BOLIVIA, PERU	ARICA	CONCESIONADO 100%
	IQUIQUE	1 TERMINAL CONCESIONADO
CAPRICORNIO	MEJILLONES	EMPRESA PRIVADA
	ANTOFAGASTA	1 TERMINAL CONCESIONADO
	COQUIMBO	NO CONCESIONADO
MERCOSUR CHILE	VENTANAS	EMPRESA PRIVADA
	VALPARAISO	1 TERMINAL CONCESIONADO
	SAN ANTONIO	1 TERMINAL CONCESIONADO
	PENCO	EMPRESA PRIVADA
	SAN VICENTE	CONCESIONADA 100%
	MUELLE CAP	EMPRESA PRIVADA
	LIRQUEN	EMPRESA PRIVADO
EJE DEL SUR	PUCHOCO/JURELES	EMPRESA PRIVADA
	PUERTO CORONEL	EMPRESA PRIVADA
	PUERTO CORRAL	EMPRESA PRIVADA
	PUERTO MONTT	NO CONCESIONADO
	SAN JOSE CALBUCO	EMPRESA PRIVADA

Beneficios Cambios 1997: Ley 19.542

LOGRO 8: BUEN APROVECHAMIENTO DE RECURSOS ESCASOS

Puerto	Frente atraque (mt)	Puestos atraque	Área de respaldo (há)	Carga transferida (TEU)	TEU/mt	TEU/ há
San Antonio	769	8	30.4	501.000	652	16.496
Valparaíso	985	5	12.5	810.000	823	64.800
Promedio	877	7	21.5	656.000	738	40.650

Fuente. www.tps.cl – www.stiport.cl

	TEU/ mt frente	TEU/ ha
Promedio Todos los Puertos en el Mundo	383	11.374
Promedio Puertos mas grandes del Mundo (>1M TEU)	705	16.073
Promedio Principales puertos chilenos	738	40.650

Fuente. "Global Container Terminals-Profits and Prospects", Drewry Shipping Consultants LTD, 2002.

LOS PUERTOS DE CHILE: UN CASO EXITOSO DE ASOCIACION PUBLICO PRIVADA

1

LA CÁMARA MARÍTIMA Y PORTUARIA DE CHILE

2

DESARROLLO DE LA ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA EN LOS
PUERTOS DE CHILE

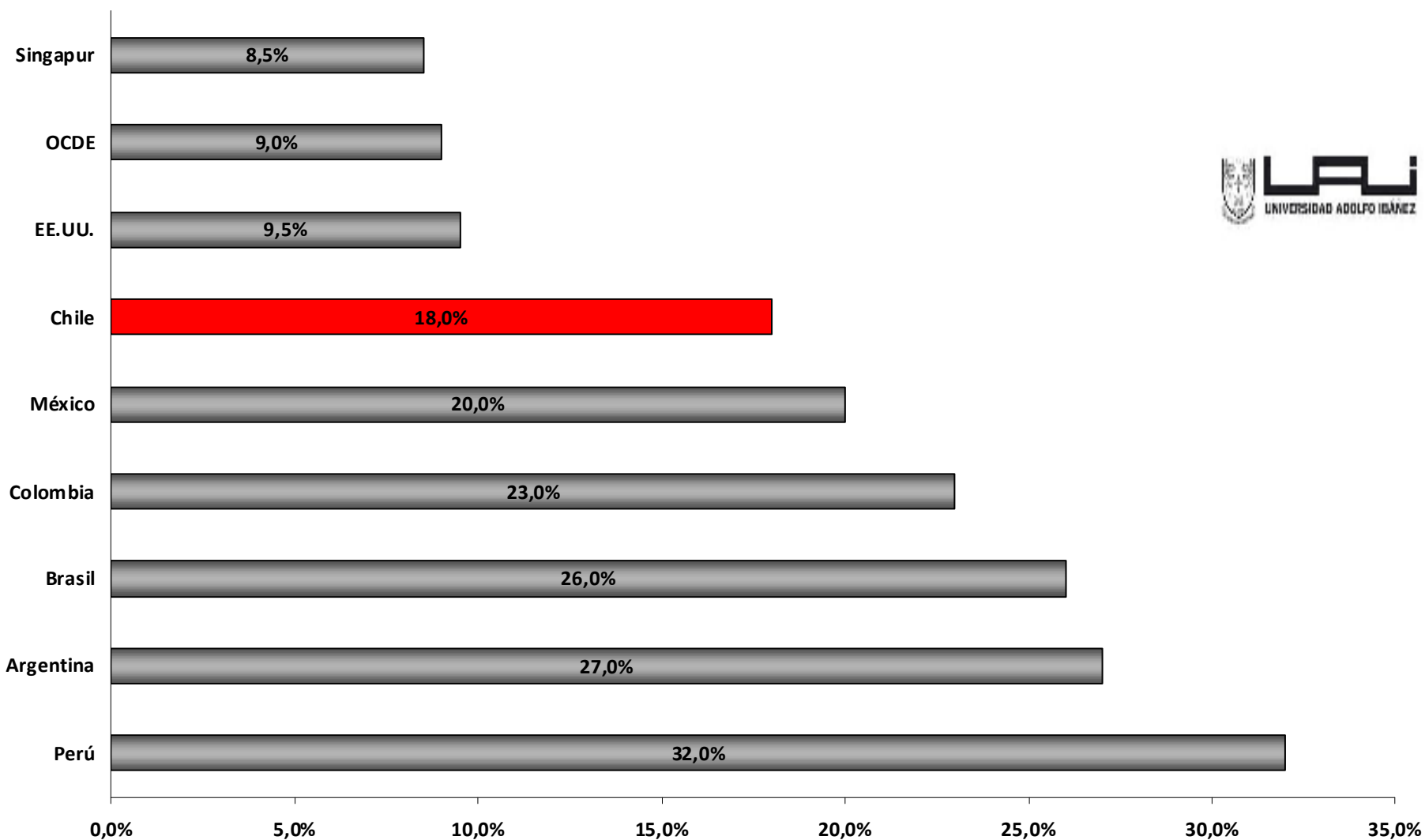
3

LOS DESAFÍOS QUE VIENEN

4

COMENTARIO FINAL

GRAN DESAFIO PAIS: REDUCIR RELACION COSTOS LOGISTICOS/VALOR DEL PRODUCTO



ELLO REQUIERE UNA **POLÍTICA INTEGRAL DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA** (OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA VS MODAL)

LA POLÍTICA PORTUARIA DEBE SER PARTE DE ELLA. ESTA DEBIERA CONTEMPLAR, ENTRE OTROS PUNTOS:

✓ REFORZAR EL CONCEPTO DE **ESTADO SUBSIDIARIO**

✓ LA INCORPORACIÓN DEL SECTOR PRIVADO A **INVERTIR EN GENERAR NUEVAS AGUAS ABRIGADAS LO QUE IMPLICA PERFECCIONAR NUESTRO MODELO ACTUAL** ORIENTADO A LA OPTIMIZACIÓN DE AGUAS ABRIGADAS YA EXISTENTES

✓ LA CREACIÓN DE MODELOS ÁGILES, EXPEDITOS, EFICIENTES, Y SISTEMÁTICOS DE **INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y OPINIONES ENTRE EL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO**, COMPATIBLES CON LA ACTUAL DINÁMICA DEL SISTEMA DE TRANSPORTES Y CON LA VISIÓN DE LARGO PLAZO QUE ESTE REQUIERE

LOS PUERTOS DE CHILE: UN CASO EXITOSO DE ASOCIACION PUBLICO PRIVADA

1

LA CÁMARA MARÍTIMA Y PORTUARIA DE CHILE

2

DESARROLLO DE LA ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA EN LOS
PUERTOS DE CHILE

3

LOS DESAFÍOS QUE VIENEN

4

COMENTARIO FINAL

✓ SI HAY **NORMAS ADECUADAS**, EL SECTOR PRIVADO PUEDE SER UN **ACTOR RELEVANTE** PARA INCORPORAR CAPITAL Y GESTIÓN A LA ACTIVIDAD PORTUARIA *AÚN EN INVERSIONES DE LARGO PLAZO DE RECUPERACIÓN*

✓ HOY EN CHILE UN **95% DE LA CARGA SE MOVILIZA A TRAVÉS DE PUERTOS PRIVADOS O DE FRENTES EN PUERTOS ESTATALES GESTIONADOS POR OPERADORES PRIVADOS**

✓ ESTA REALIDAD SE REPITE EN OTROS PAÍSES Y HACE **RAZONABLE ALENTAR LA INCORPORACION DE PARTICIPANTES DEL SECTOR PRIVADO EN ORGANIZACIONES COMO LA CIP.**

✓ ELLO IMPLICA **REVISAR SU ACTUAL ESTRUCTURA Y MODALIDAD DE TRABAJO.** ENTIENDO QUE LA DELEGACIÓN DE NUESTRO PAIS HIZO PROPUESTAS EN TAL SENTIDO. ESTAREMOS ATENTOS.

MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCION