

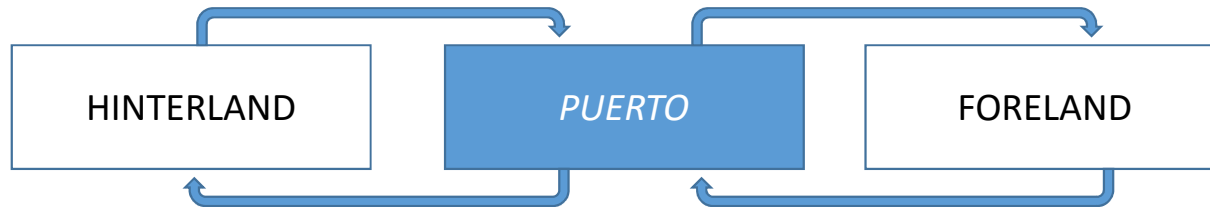
“EL NUEVO ESCENARIO DEL SECTOR MARÍTIMO – PORTUARIO NACIONAL”

AGENDA PARA EL DESARROLLO DEL SECTOR PORTUARIO Y LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL

**Cámara Marítima y Portuaria de Chile AG.**

Gabriel Aldoney Vargas

Abril 2016



**FUNCION OBJETIVO:**

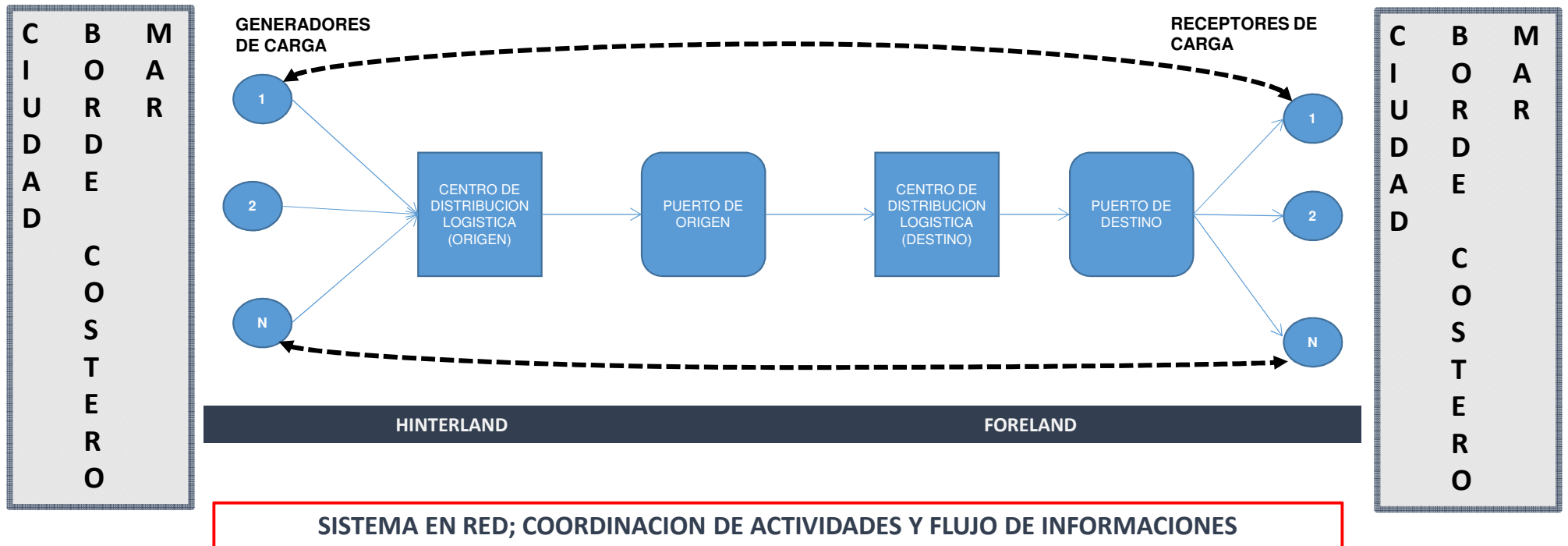
Colocar una entidad en un lugar determinado, en la cantidad y calidad requerida, en el momento oportuno, al **MENOR COSTO UNITARIO POSIBLE**, incluidos los costos de oportunidad (uso de suelo), congestión, contaminación, ruidos, accidentes, etc.

## FUNCIONES

- El **Desarrollo Territorial**, destinada a establecer criterios de Planificación Territorial que compatibilicen sus diversos usos potenciales
- La **Administración y Gestión del Borde Costero**, destinada a velar por el uso sostenible del área marítima y de la porción de tierra correspondiente
- La **Administración y Gestión de la Infraestructura Operacional Portuaria**, destinada a establecer la normativa del desarrollo de la infraestructura portuaria
- La **Administración y Gestión de la Conectividad Física**, cuya función es proveer la conectividad necesaria para el funcionamiento del sector
- Los **Controles e Inspecciones**, función destinada a verificar el cumplimiento de las normas que rigen al sector
- La **Innovación y desarrollo**
- La **coordinación** de los diversos agentes de la cadena

- LAS TENDENCIAS EN EL SECTOR MARITIMO PORTUARIO

- Hacia un concepto de oferta integrada de servicios y un uso eficiente y amigable del territorio



## PRIMER DESAFIO:

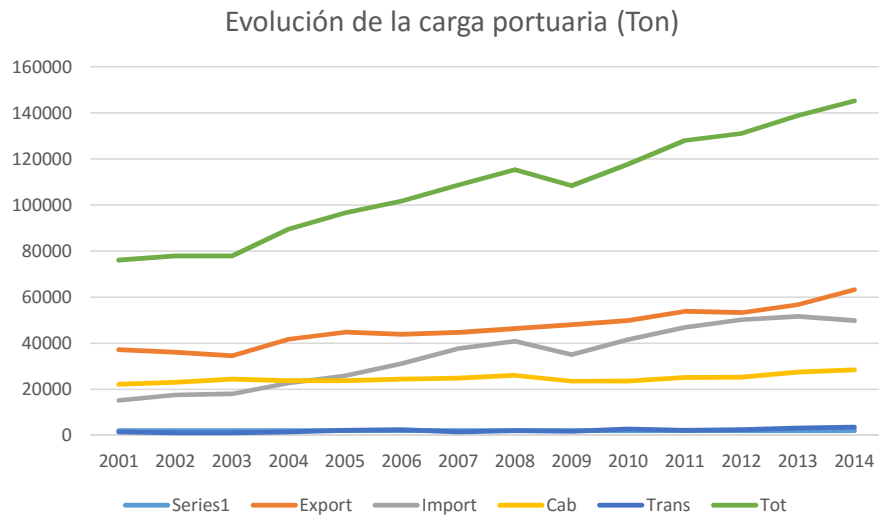
### I.- ADECUAR LA INSTITUCIONALIDAD PUBLICA: AUTORIDAD LOGISTICA PORTUARIAS NACIONAL /REGIONALES

- Definir objetivos, metas, políticas y planes. Responsable de su implementación y verificación de su cumplimiento.

#### PRINCIPIO: LA LOGISTICA:

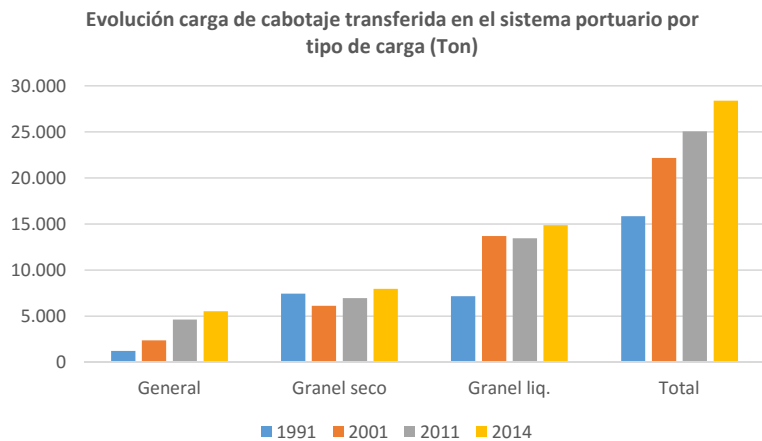
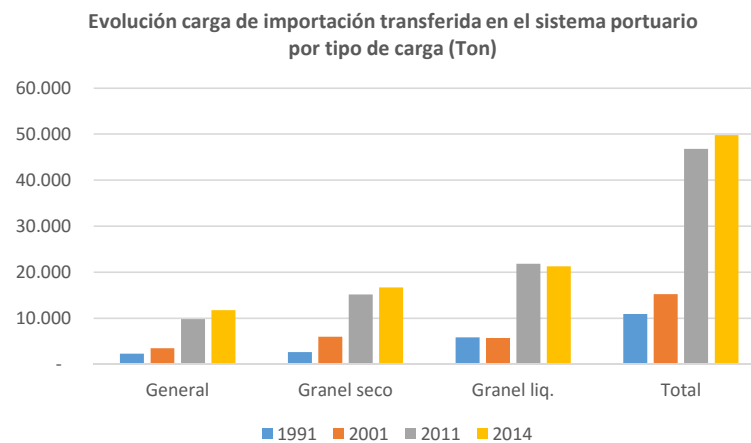
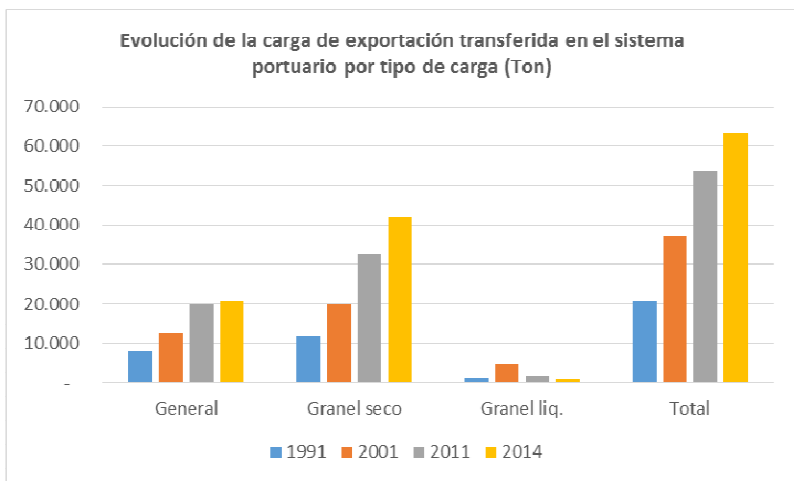
- Es un **pilar básico** para sostener la **competitividad** de nuestro **comercio exterior** y de las **cadena de suministro internas**
- Es un **elemento** esencial para la **integración territorial** del país
- Requiere de una **relación armoniosa** entre las **actividades** que se llevan a cabo en la **ciudad** y en su **zona de influencia** (hinterland – foreland); así como entre sus **agentes**
- Requiere de **políticas y planes** de desarrollo **permanentes** en el tiempo que consideren las **características** propias de las **Regiones** del país y de su estructura productiva y de consumo

## Análisis del desarrollo marítimo portuario chileno



Períodos	Tasas [%]
2014 / 2001 (14 años)	5%
2014 / 2005 (10 años)	5%
2014 / 2010 ( 5 años)	5%

**Este desarrollo no nos deja ver los problemas**

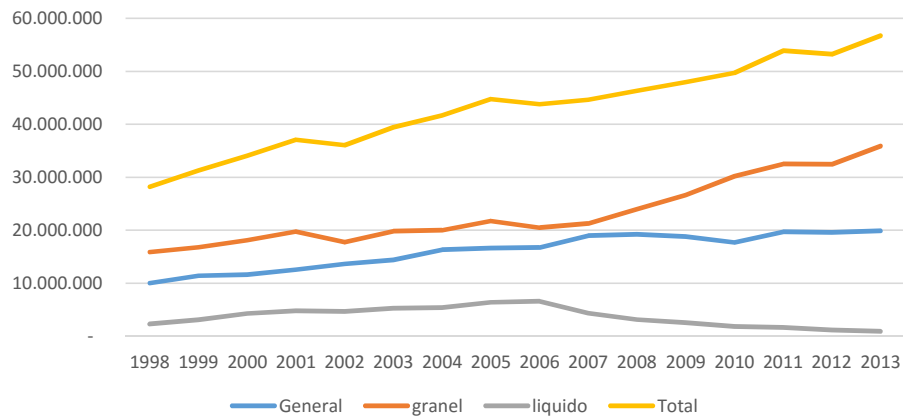


- Las exportaciones han crecido, en los últimos 5 años, por la carga de minerales (7%)
- La exportaciones de carga general prácticamente detenida (1%; antes 5%)
- Las importaciones han crecido por las cargas generales (5%; antes 11%). La carga seca ha subido a una tasa del 2% y la **liquida disminuyó en 1%**
- El cabotaje ha crecido por la carga general (5%); seca (3%) **y liquida (3%)**

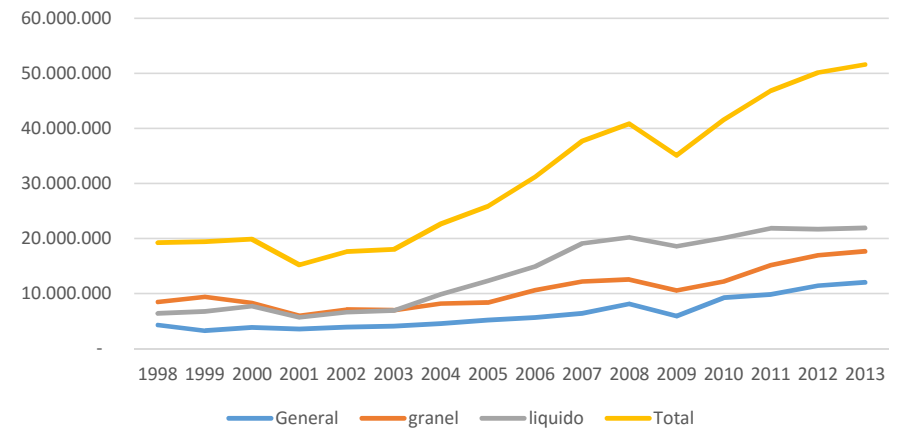
## Análisis del desarrollo marítimo portuario chileno

Los árboles más robustos son las exportaciones de graneles y las importaciones de carga general

Evolución de las exportaciones por tipo de carga [Ton]



Evolución de las importaciones por tipo de carga [Ton]



	General	granel	liquido	Total
Tasa 2013/98	5%	6%	-6%	5%
Tasa 2013/04	2%	7%	-18%	3%
Tasa 2013/09	1%	8%	-22%	4%

	General	granel	liquido	Total
Tasa 2013/98	7%	5%	9%	7%
Tasa 2013/04	11%	9%	9%	10%
Tasa 2013/09	19%	14%	4%	10%

**LA CARGA FRIGORIZADA EN LOS ULTIMOS 5 AÑOS HA DISMINUIDO A UNA TASA DEL 3% EN LA ZONA CENTRAL Y HA AUMENTADO A UNA TASA DEL 6% EN LA ZONA DEL CENTRO SUR.**



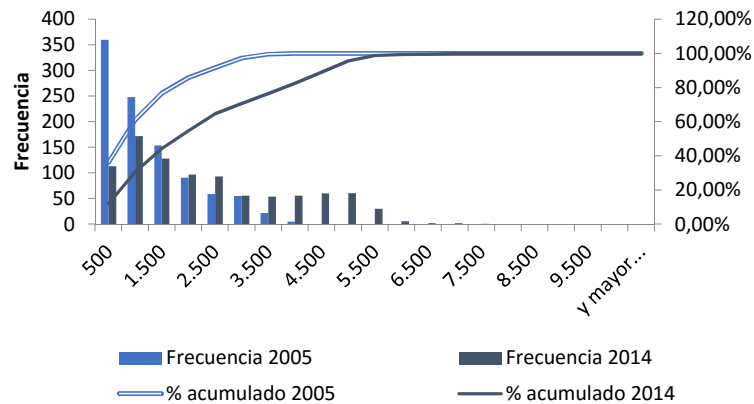
## SEGUNDO DESAFIO:

### II.- AMPLIAR LOS ANALISIS MÁS ALLA DE LA CARGA CONTENEDORIZADA Y DE LA ZONA CENTRAL

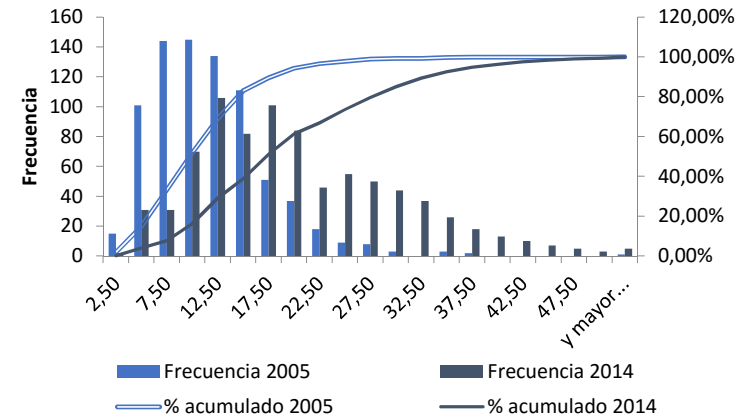
- Analizar los impactos de los puertos especializados
- Analizar los impactos de una mayor competencia entre los puertos de la Zona Central con los del Bio Bio
- Analizar la red de puertos en la zona sur
- Considerar los impactos de los puertos graneleros (caso Atacama); bahías de San Vicente y Quintero.

## Análisis del desarrollo marítimo portuario chileno

EPSA-EPV Capacidad buques contenedores (TEU)



EPSA-EPV Tiempo de utilización naves de contenedores



- La moda de la **capacidad** de los buques contenedores en el año **2005** era de **500 TEU's**. En el año **2014** fue de **1.000**
- Las naves porta contenedoras con capacidad **mayor a 5 mil TEU's** corresponden al **4% de las recaladas** en el año **2014** (mayor a 6 mil TEUS: **1,2%**)
- En el año **2005**, el **97%** de las naves portacontenedores tuvieron tiempos de utilización menores a **24 horas**. En el año **2014** fue un **73%**

## REFLEXIONES

- Aumentos en el tamaño de las naves y su efectos en la frecuencia (mayores recaladas y/o aumentos de tamaño naves)
- Mayor demanda por metros lineales de muelle por nave o aumento de sitios operacionales
- Mayor demanda por áreas de transferencia y de acopio
- Mayores requerimientos por certeza y niveles de servicio (equipamientos y procesos)
- Mayor resistencia de la infraestructura (naves con mayores desplazamiento, grúas con momentos mayores)
- Mayores flujos de camiones por áreas urbanas
- Capacidades máximas puertos y terminales en la ruta oeste

## TERCER DESAFIO:

### III.- AMPLIAR LOS ANALISIS MÁS ALLA DE LA PROYECCIONES DE DEMANDA

- Concordar una apuesta sobre lo que ocurrirá en la costa oeste, los efectos del Canal de Panamá, las estrategias en la industria marítima, en la matriz productiva (comercio exterior y cadenas de suministro) del país
- Evaluar y definir estrategias operacionales destinadas a optimizar las actividades claves en los rendimientos de la cadena (más o menos infraestructura: sitios de atraque, áreas de respaldo, conectividad, etc.)
- Evaluar y definir las externalidades, así como metodologías compensatorias (modelos de puertos amigables ?)

## CUARTO DESAFIO:

### IV.- SUSTENTABILIDAD Y DESARROLLO

- La compatibilización entre puerto y ciudad hay que tomársela en serio para proyectos futuros y para el funcionamiento de los actuales
- Ya tenemos una situación, debemos enfrentarla; pero no cometer los mismos errores en los desarrollos futuros
- La innovación es clave para el futuro del sistema portuario; pero también para la capacidad logística del país
- La colaboración (alianza) pública privada es clave. Para que ello ocurra se requiere que de una mayor comprensión entre ambos.

**MUCHAS GRACIAS**