

# DESAFÍOS DE LA CONECTIVIDAD PARA EL COMERCIO EXTERIOR



HACIA UNA VISIÓN INTEGRADORA DEL SECTOR  
MARÍTIMO Y PORTUARIO

## HACIA UNA VISIÓN INTEGRADORA DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO

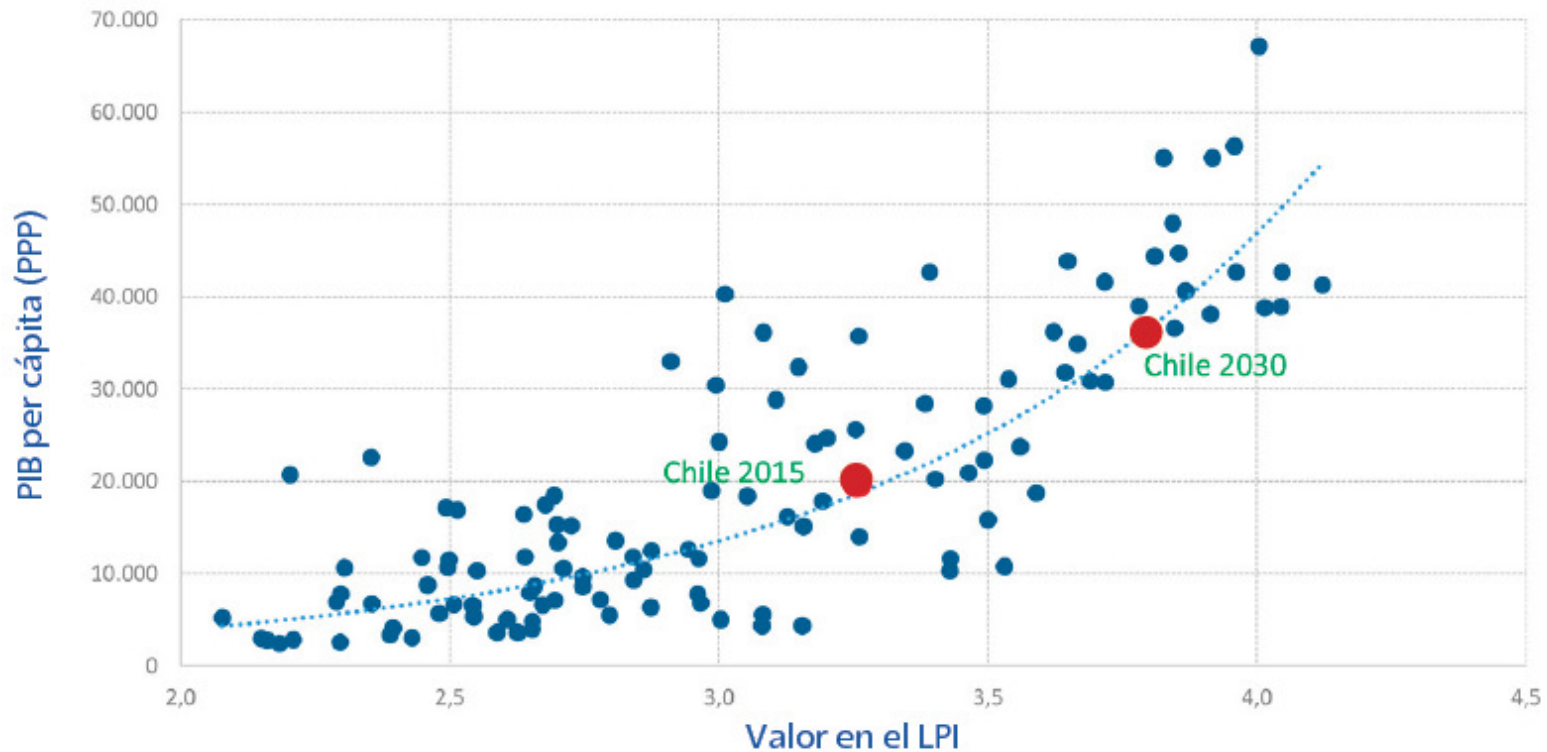
- El crecimiento de la economía chilena se basa en la apertura al exterior y los acuerdos comerciales, lo que requiere de una conectividad de calidad con el resto del mundo.
- Los países que logran un buen desempeño logístico muestran mayor crecimiento y diversificación de las exportaciones, y atraen mayor inversión extranjera.
- El sector marítimo – portuario tiene un rol estratégico en el crecimiento económico de Chile.
- Cualquier alteración de la conectividad afecta la competitividad de las actividades productivas.

## HACIA UNA VISIÓN INTEGRADORA DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO

- Chile tiene un desempeño logístico en línea con su nivel de desarrollo: está en el percentil 75 en LPI, liderando en América Latina, pero un 15% por debajo del promedio de los países OCDE.
- Cada punto de crecimiento del PIB debe estar acompañado de un mejoramiento de 0,27% en la eficiencia logística, en caso contrario la conectividad con el mundo será un cuello de botella que gradualmente impedirá alcanzar el desarrollo.
- Un crecimiento de la economía chilena de 4% promedio hasta 2030 requiere elevar los estándares de infraestructura y de operación logística al nivel que hoy existe en Australia, Canadá y Nueva Zelanda.

# HACIA UNA VISIÓN INTEGRADORA DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO

## PIB per cápita (US\$) y valor del Índice de Desempeño Logístico



Fuente: Elaboración propia con datos del Fondo Monetario Internacional para el PIB y Banco Mundial para el LPI.

## HACIA UNA VISIÓN INTEGRADORA DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO

- El sector marítimo – portuario presenta diversos riesgos en el mediano plazo por:
  - La mayor importancia del factor tiempo en el comercio exterior.
  - El agotamiento de las capacidades actuales y la necesidad de generar nuevas áreas aptas para el desarrollo portuario.
  - Las naves de mayor tamaño presionan la infraestructura portuaria y logística.
  - La sociedad chilena y las ciudades aspiran a estándares sociales más elevados.
  - La institucionalidad del comercio exterior debe ser modernizada.

## HACIA UNA VISIÓN INTEGRADORA DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO

- Cerca del 90% del comercio exterior de Chile se realiza por vía marítima, por lo que el valor de una conectividad eficiente y expedita se aprecia cuando no está disponible.
- Una paralización portuaria de 10 días tiene un costo de US\$150 millones y de 20 días de US\$ 500 millones. Sin considerar las pérdidas por el daño en la imagen del país.
- Este costo recae, principalmente, en los exportadores y en los consumidores finales.

## HACIA UNA VISIÓN INTEGRADORA DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO

Costo de un paro portuario (Millones de US\$)

	Paro 5 días	Paro 10 días	Paro 15 días	Paro 20 días
Costos almacenaje por retraso del embarque	1,1	6,1	17,8	38,9
Pérdida de valor exportaciones de perecibles (temporada alta)	12,9	47,4	102,6	163,0
Costo por retraso de las importaciones	3,1	11,3	24,6	43,1
Costos navieros	26,3	79,6	158,9	264,4
<b>Total</b>	43,4	<b>144,5</b>	303,9	<b>509,3</b>

Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.

## HACIA UNA VISIÓN INTEGRADORA DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO

- En el sector portuario conviven dos regímenes institucionales y ambos hacen un aporte significativo a la conectividad del país.

Cantidad de puertos según régimen portuario y su transferencia de carga en 2014  
(% de las toneladas)

	Puertos Concesionarios desarrollados según Ley 19.542			Puertos Privados desarrollados según DFL 340			Total Nacional
	Carga General	Graneles	Total	Carga General	Graneles	Total	
Norte	5,2	2,0	7,3	7,7	23,0	30,6	37,9
Centro Norte	0,5	0,9	1,4	0,3	1,7	2,0	3,5
Centro	19,2	5,1	24,2	1,0	13,9	14,9	39,2
Centro Sur	3,7	3,6	7,3	7,1	2,7	9,8	17,1
Sur	0,4	1,2	1,6	0,2	0,6	0,8	2,4
<b>Total</b>	28,9	12,9	<b>41,8</b>	16,3	41,9	<b>58,2</b>	100,0

Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.



## HACIA UNA VISIÓN INTEGRADORA DEL SECTOR MARÍTIMO Y PORTUARIO

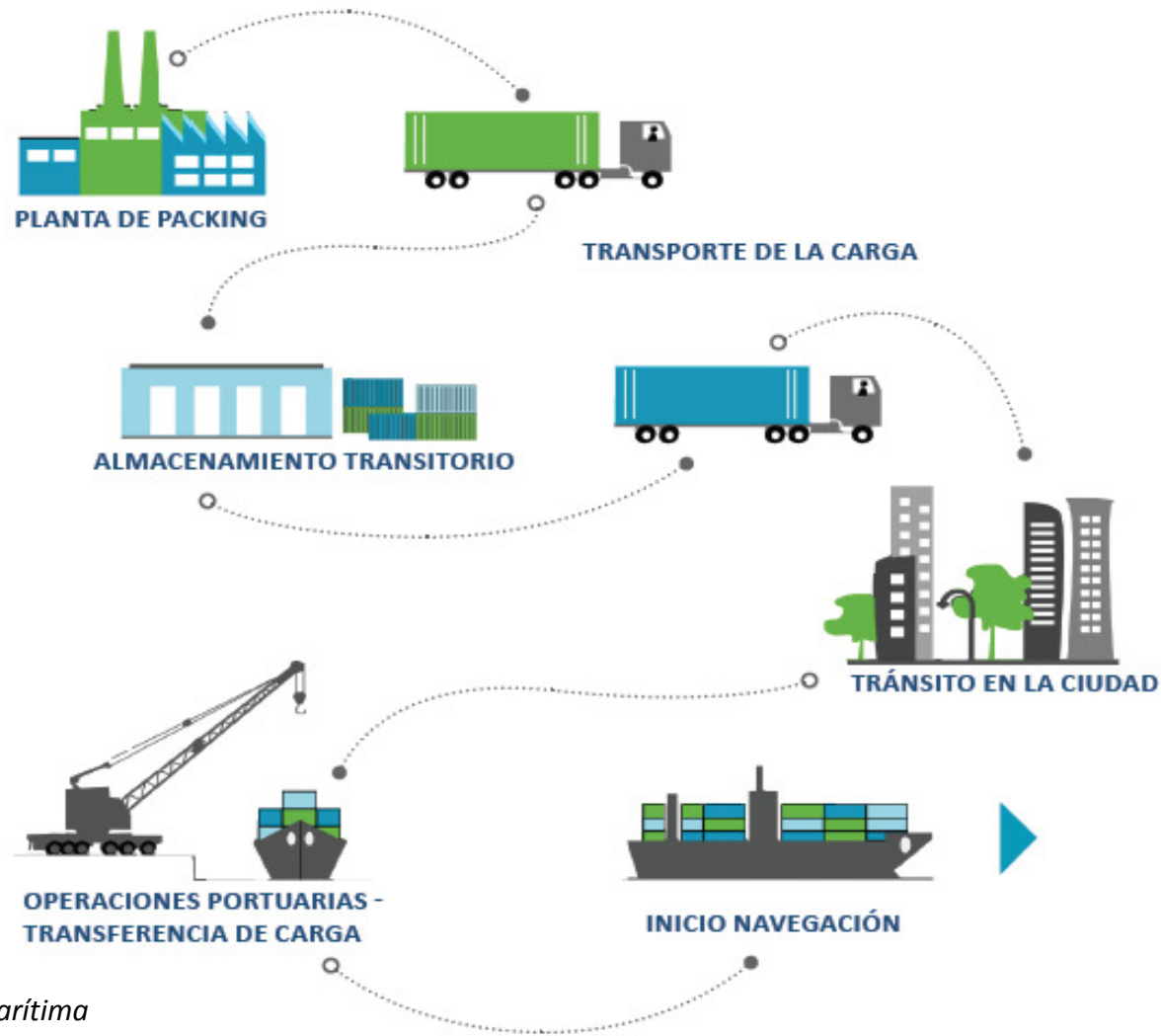
- En síntesis:
  - Instalar metas ambiciosas
  - Generar una visión compartida sobre el desarrollo del sector
  - Integrar objetivos de eficiencia y sostenibilidad de las actividades logísticas y portuarias
  - Abordar las brechas del proceso logístico
  - Modernizar el entorno institucional

# EL PROCESO LOGÍSTICO EN CHILE Y SUS BRECHAS

## LA INTEGRALIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA Y EL ENFOQUE EN LOS USUARIOS FINALES

- Los puertos son el punto de inicio o de término de una cadena logística diseñada y gestionada para transportar eficientemente la carga de comercio exterior.
- Esta cadena es un sistema complejo de interacciones, operaciones y coordinaciones entre actores privados y públicos.
- Para corregir los problemas que enfrenta el sector marítimo y portuario se debe ampliar el campo de análisis de los factores que influyen en su desempeño, buscando sus causas más allá del recinto portuario.

# LA INTEGRALIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA Y EL ENFOQUE EN LOS USUARIOS FINALES



*Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.*

Desafíos de la conectividad para el comercio exterior  
Hacia una visión integradora del sector marítimo y portuario

## LAS 5 BRECHAS QUE INFLUYEN EN EL DESEMPEÑO DEL SECTOR

1. Combinación y optimización de los modos de transporte.
2. Plataformas digitales que agreguen valor al proceso logístico.
3. Aumento de capacidad: Productividad e Infraestructura.
4. Dinámicas laborales constructivas.
5. Beneficio compartido entre la comunidad y el puerto.

- Enfoque intermodal
- Transporte ferroviario
- Introducir los “Corredores Logísticos”
- Transporte por carretera
- Cabotaje y transbordo marítimo de carga de comercio exterior

## Propuestas

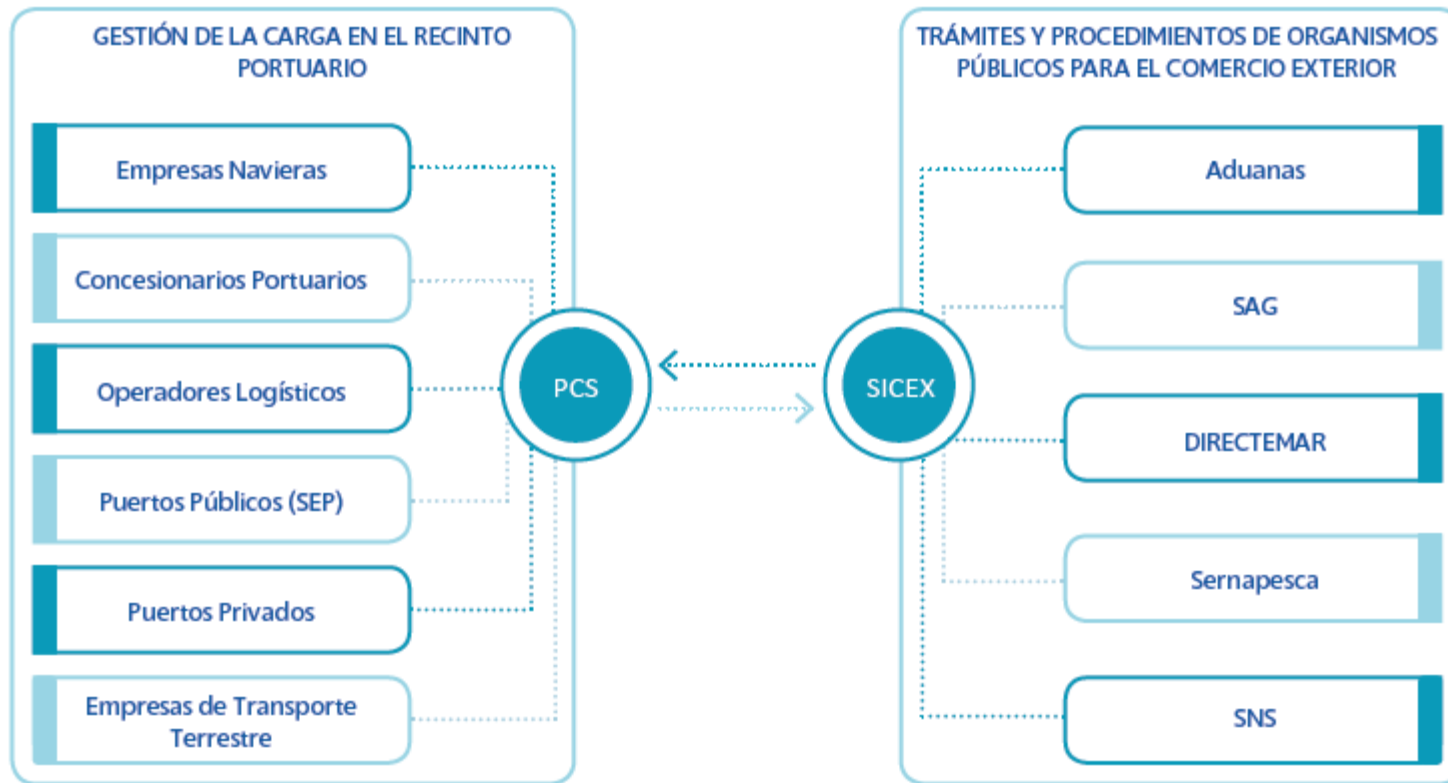
1. Identificar las distorsiones en los diferentes modos de transportes y proponer soluciones.
1. Introducir el concepto de “corredores logísticos” en zonas portuarias específicas, junto con el modelo de negocios y gobernabilidad que le den viabilidad a estas soluciones integradas.
1. Perfeccionar las condiciones de competencia en el transporte marítimo de cabotaje (procedimientos administrativos, normas tributarias y laborales), respetando la igualdad competitiva entre los diferentes modos.

### Instrumentos de valor estratégico:

- Facilitadoras del flujo de la carga y la coordinación de los actores
- Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX)
- Plataformas locales de gestión logística
- Desafíos de la Comunidad Portuaria
- Desarrollos nacionales: SILOGPORT y SURLOG.



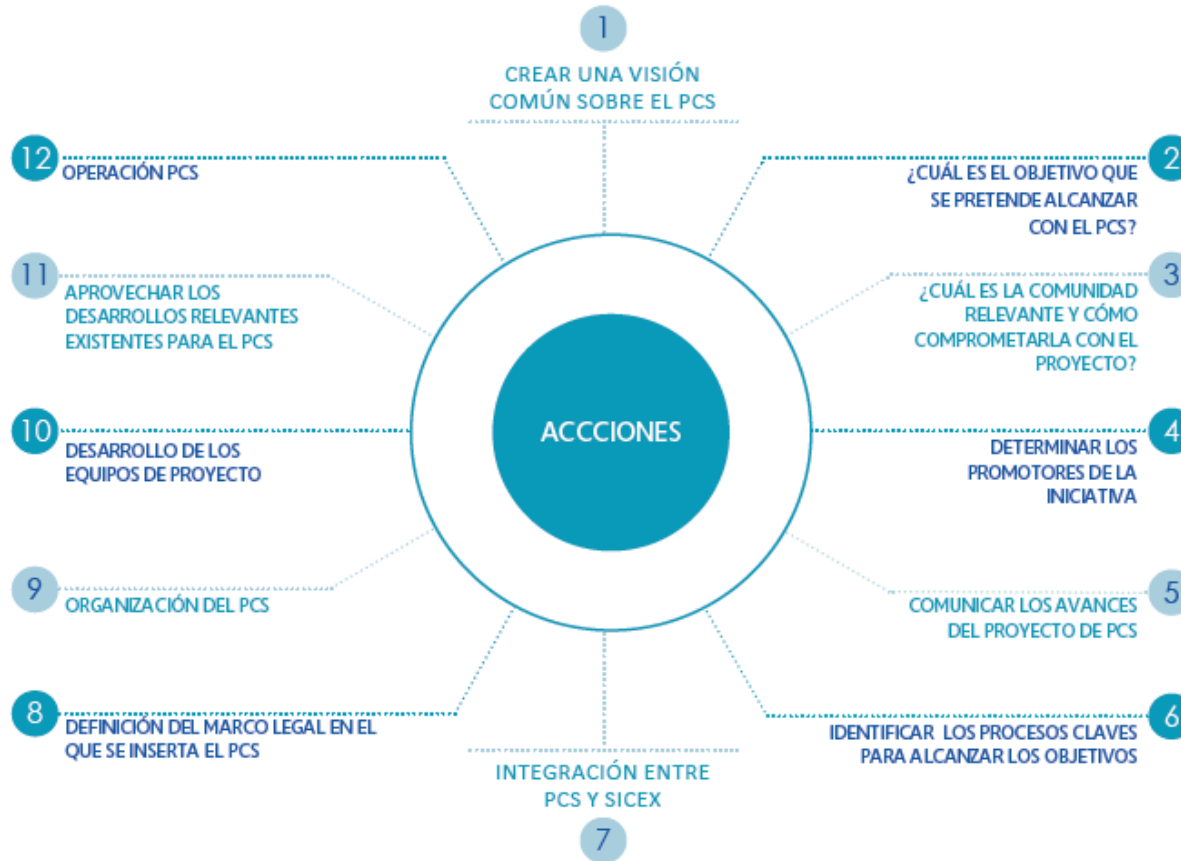
## Esquema de la conexión entre PCS y la Ventanilla Única Nacional



*Fuente: Adaptado de European Port Community Systems Association (EPCSA), "White Paper: The role of Port Community Systems in the development of the Single Window", junio 2011.*

# BRECHA 2: PLATAFORMAS DIGITALES

Cómo desarrollar un Port Community System. Las doce acciones.



Fuente: Adaptado de European Port Community Systems Association (EPCSA) y Fundación Valenciaport, "Port Integration: Port Authority Action Plan", marzo 2013

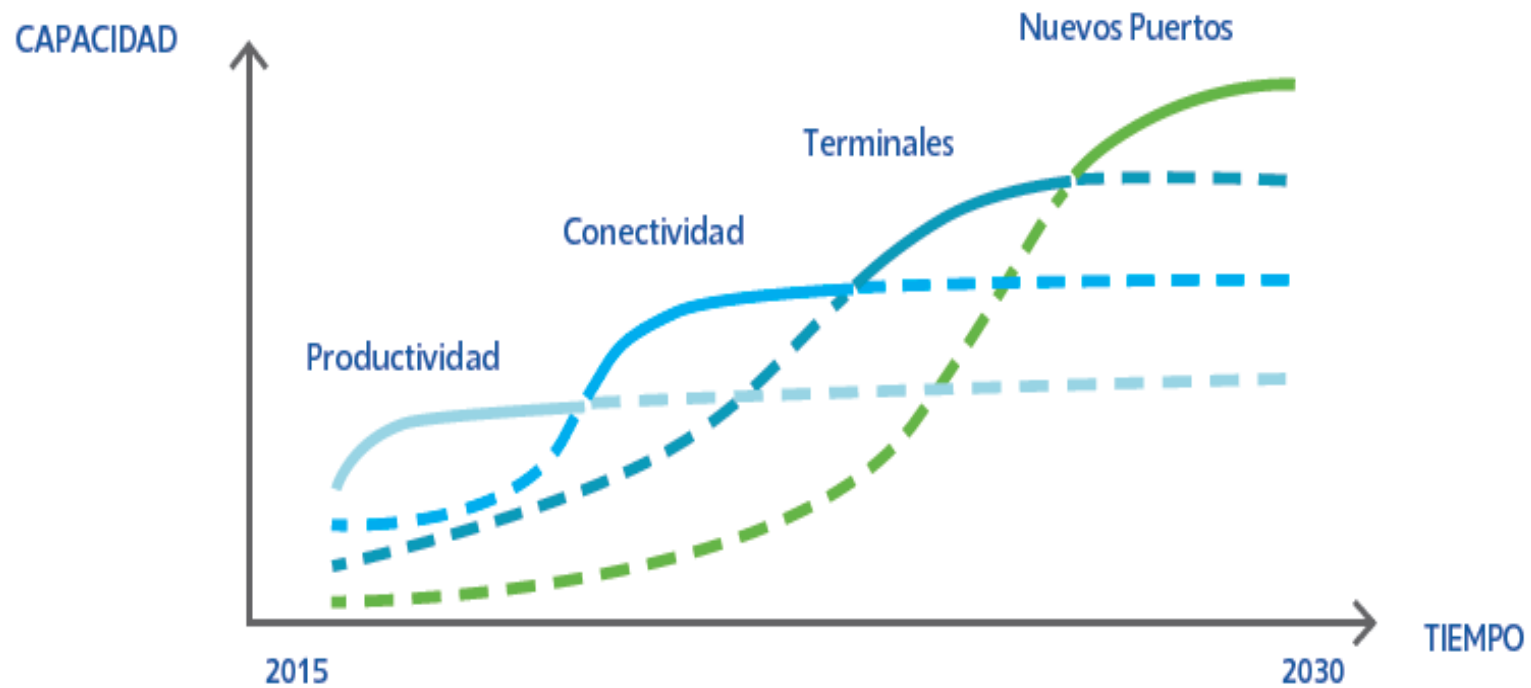
### Propuestas

4. Implementación de SICEX como ventanilla única del comercio exterior, integrando a todos los organismos públicos vinculados a esta cadena.
  
5. Establecer una hoja de ruta para el desarrollo de los PCS, incorporando la definición del concepto de Comunidad Portuaria, el modelo de gobernanza del PCS, su oferta de valor y los estándares técnicos.

Cuatro mecanismos de aumento de capacidad portuaria:

- a. Mejorar la productividad dentro del recinto portuario.
- b. Inversiones en infraestructura de conectividad.
- c. Extensión de recintos portuarios existentes.
- d. Construcción de nuevos puertos.

Encadenamiento de los proyectos de aumento de capacidad portuaria.



*Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.*

### Propuestas

6. Establecer Programas de desarrollo de la capacidad portuaria en las zonas prioritarias, a partir del trabajo con los puertos locales y demás actores del proceso logístico.
7. Revisar el marco institucional que influye en las decisiones de los diferentes tipos de proyectos, a fin de asegurar la selección óptima de inversiones.
8. Reservar los terrenos del borde costero aptos para desarrollos portuarios, resguardando en tal accionar la neutralidad competitiva del Estado frente a los proyectos, tanto en la evaluación del requerimiento como en las condiciones para solicitarlas.

- Revertir la conflictividad.
- Articular una visión común y crear un entorno de colaboración.
- Reforzar el marco institucional.
- Avanzar hacia una creciente especialización.
- Reconocer que el trabajo portuario tiene particularidades que son especialmente relevantes en puertos medianos y pequeños.

Ingreso líquido promedio mensual en seis comunas con actividad portuaria:  
Arica, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Coronel y Talcahuano

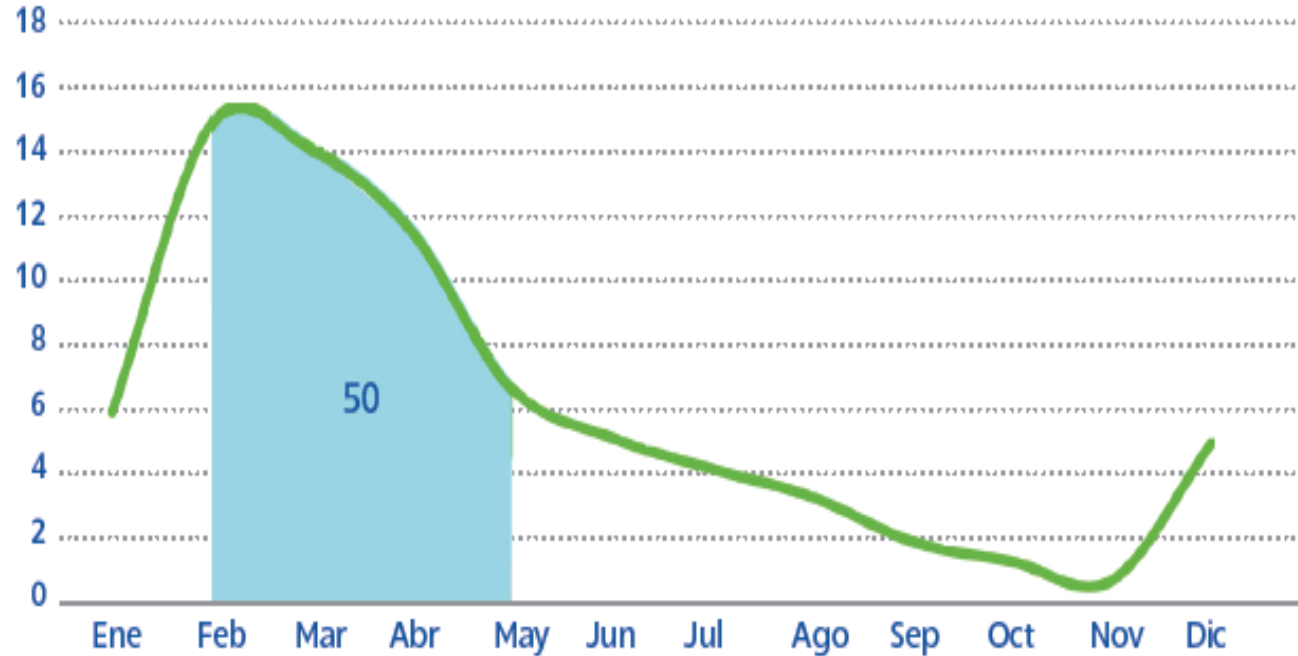


Fuentes: Encuesta CASEN para las dos primeras columnas, utilizando la variable de “ingreso de la ocupación principal”; y Cámara Marítima y Portuaria para la tercera columna. Valores de enero de 2015

NOTA: Basado en jornada mensual de 24 turnos e incorporando las deducciones equivalentes de feriados anual



## Estacionalidad de las exportaciones de perecibles (% del total de exportaciones anuales)



Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.

### Propuestas

9. Mejorar los estándares de seguridad en las faenas portuarias.
10. Fomentar la selección y promoción de los trabajadores en base a la capacitación y certificación.
11. Establecer un nuevo estilo y clima en las relaciones laborales del sector.

## Ciudades que albergan puertos de comercio exterior

Toneladas	Habitantes		
	Más de 180 mil	Entre 40 y 180 mil	Hasta 40 mil
Más de 5 millones	Valparaíso	San Antonio Talcahuano-San Vicente Coronel	Mejillones-Angamos Caldera Quintero
Entre 2 y 5 millones	Antofagasta Coquimbo - Guayacán	Arica Penco-Lirquén	Tocopilla Huasco Ventana
Hasta 2 millones	Iquique Puerto Montt	Punta Arenas	Los Vilos Calbuco Corral Chacabuco

Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.

## Efectos económicos de la actividad marítimo portuaria



Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.

- De los 31 puertos de comercio exterior 25 están en centros urbanos, en los que habitan 2,3 millones de personas.
- Las claves de esta relación son:
  - Generar un vínculo estratégico entre el puerto y la comunidad.
  - Aumentar los beneficios económicos de la actividad portuaria en la economía local.
  - Reducir los impactos negativos de la actividad portuaria.
- Es fundamental la gobernanza de esta relación, de modo de insertar la actividad marítima y portuaria en el proyecto de desarrollo de la ciudad.
- Las actuales instancias de coordinación son insuficientes.

### Propuestas

12. Formalizar mecanismos institucionales flexibles para organizar la interacción entre la ciudad y los puertos públicos y privados.
13. Desarrollar un proyecto orientado a incrementar los efectos económicos de la actividad marítima y portuaria en las economías locales.
14. Desarrollar una agenda para la gestión sostenible del sector marítimo.

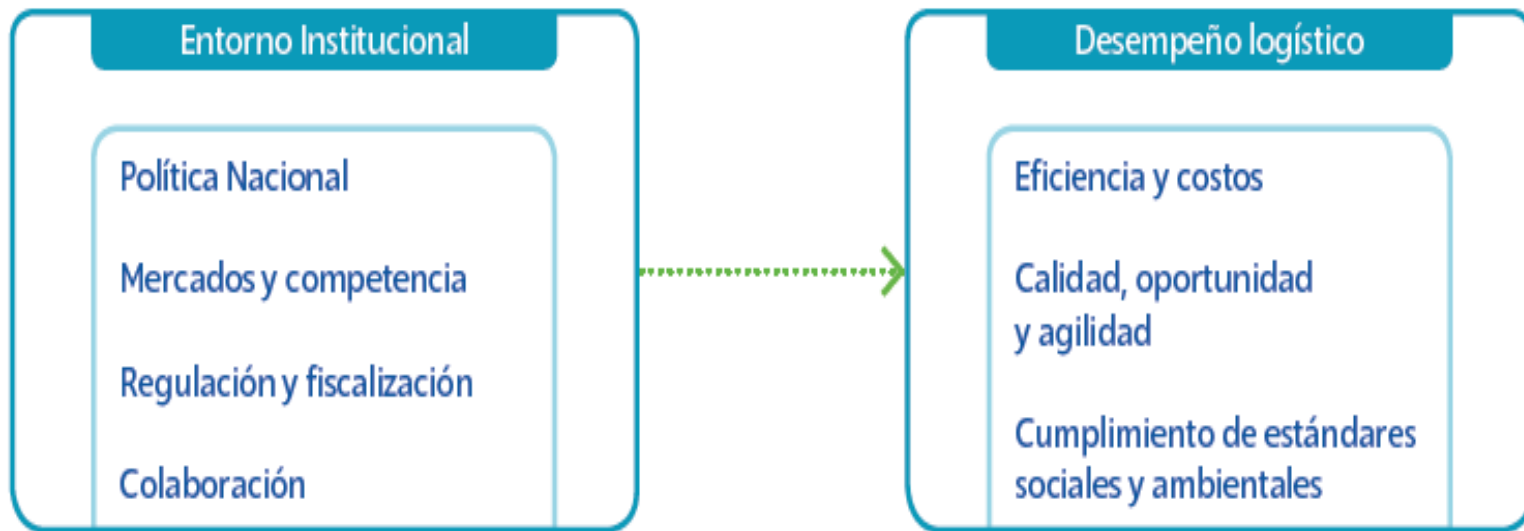
# ENTORNO INSTITUCIONAL COMO ESTRUCTURA DE INCENTIVOS

Para cerrar las brechas de la cadena logística se requiere del buen funcionamiento del entorno institucional, que se sustenta en cuatro pilares:

1. Una política nacional de desarrollo portuario
2. Promover una sana competencia
3. Modernizar el Estado en los procesos de comercio exterior
4. Fomentar la colaboración público – privada



## Entorno institucional y desempeño logístico



*Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G.*

## 1. UNA POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO

### Propuestas

15. Articular una visión de mediano plazo para el desarrollo del sector marítimo y portuario, considerando los criterios de “eficiencia”, “sustentabilidad” y “beneficio compartido”.
16. Consolidar el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), a través de su institucionalización y con la consideración de todos los puertos, y reconociendo las oportunidades de aumentos de productividad.

### Propuestas

17. Realizar un diagnóstico para proponer acciones que profundicen la competencia y funcionamiento de los mercados logísticos.
18. Revisar la proporcionalidad y razonabilidad de cobros públicos que distorsionan el funcionamiento del mercado (tarifas de señalización marítima y las rentas de las concesiones marítimas).

### 3. MODERNIZAR EL ESTADO EN LOS PROCESOS DE COMERCIO EXTERIOR

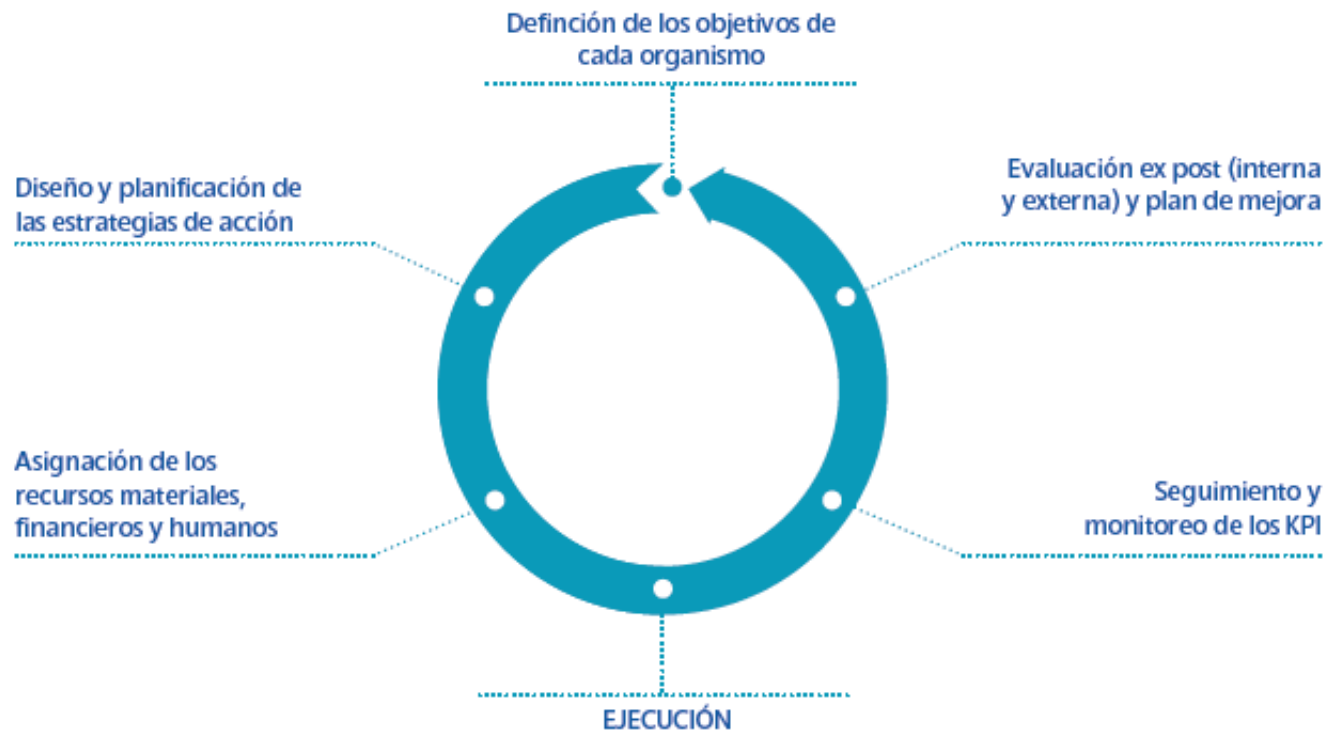
Posición relativa de Chile en el componente “Aduanas” del LPI, sobre el total del países evaluados (rango percentil)



*Fuente: Elaboración propia a partir de datos del LPI*

### 3. MODERNIZAR EL ESTADO EN LOS PROCESOS DE COMERCIO EXTERIOR

#### Modelo de gestión y mejoramiento de organismos públicos



*Fuente: Elaboración propia tomando como antecedente el modelo utilizado por el Banco Mundial.*

### 3. MODERNIZAR EL ESTADO EN LOS PROCESOS DE COMERCIO EXTERIOR

#### Propuestas

19. Establecer un programa de mediano plazo, radicado en el Ministerio de Hacienda, de modernización del Estado en los procesos de comercio exterior.
20. Establecer en MTT una Autoridad Política responsable del nuevo impulso de modernización del sector marítimo-portuario.

## 4. FOMENTAR LA COLABORACIÓN PÚBLICO - PRIVADA

### Propuesta

- 21.** Reformular la institucionalidad de las instancias de colaboración público – privada, reemplazando las comisiones asesoras existentes por un Consejo Nacional Marítimo y Portuario.

# MUCHAS GRACIAS

HACIA UNA VISIÓN INTEGRADORA DEL SECTOR  
MARÍTIMO Y PORTUARIO

