

SECTOR PORTUARIO CHILENO

I- CONSIDERACIONES

- En las últimas décadas se ha producido una notable disminución de los costos de transportes y telecomunicaciones que acorta distancia entre países y continentes y crea un mercado mundial tremendamente competitivo.
- En ese marco de competencia global Chile ha optado por una estrategia de desarrollo económico que tiene como eje central la expansión y diversificación del comercio exterior del país, con una economía abierta.
- Más del 90% del tonelaje de nuestro transporte de comercio exterior se hace por vía marítima, lo que significa cerca de un 75% de las transacciones monetarias de comercio exterior. (Ver cuadro adjunto)
- La importancia de tener puertos eficientes queda en total evidencia:

Si nuestros puertos operan, en comparación con los de nuestros competidores, con alta eficiencia y bajos costos, "acercarán" nuestro comercio exterior a los mercados pero, si por el contrario, son caros e ineficientes, lo "estrangularán".

- Para Chile, eficiencia portuaria y crecimiento están absolutamente ligados. En los últimos 6 años, nuestro comercio exterior por vía marítima viene creciendo a tasas que bordean los 2 dígitos (Ver cuadro adjunto)
- Ese movimiento se reparte en un sistema portuario integrado por más de 30 puertos y/o terminales.
- Como sector privado, se operan y/o administran más de 20 puertos o terminales que movilizan un 18% de la carga "no granel" y un 75% de la carga "a granel".

Por su parte, la Empresa Portuaria de Chile, empresa autónoma del Estado, administra 10 puertos que movilizan un 82% de la carga "no granel" y un 25% de la carga "a granel" (Ver cuadro adjunto).

- En cada uno de ellos, desde 1981 la operación portuaria, a excepción del almacenaje, es realizada integralmente por el sector privado a través de empresas de estiba y desestiba que compiten entre sí.

- La eficiencia que emanó de esa competencia, creó al país ventajas comparativas de eficiencia portuaria que despertaron el interés admiración de nuestros competidores. Sin embargo, si cotejamos los desafíos que deberá enfrentar en el mediano plazo nuestro sistema portuario contra las características actuales de éste, resulta claro que, el Modelo Portuario Chileno está lejos de garantizar, en un contexto dinámico, la mantención de sus actuales ventajas comparativas de eficiencia portuaria.

- De hecho, esta ventaja hoy se ve amenazada por los rápidos avances que están experimentando los puertos de Argentina, Colombia, México, Ecuador y Perú en materia de desregulación y concesiones portuarias, que están atrayendo hacia ellos capitales chilenos, y lo que es más importante, nuestro know how y dinámica empresarial. Esto es ratificado por el especialista, imparcial, Sr. Martín Sgut (Latín Finance Nro. 50, Octubre 1993).

- Los estándares internacionales indican que porcentajes de ocupación de puertos superiores al 60% constituyen elementos de ineficiencias o congestión. Los principales puertos del país, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano y San Vicente, sobrepasan dicho límite en determinadas épocas del año (Ver gráficos adjuntos), y otros puertos lo harán muy próximamente.

II- LOS DESAFÍOS

El sistema portuario chileno deberá enfrentar múltiples desafíos, muchos de ellos vinculados entre sí y que, de alguna forma, enmarcan o diseñan el modelo portuario que el país necesita a futuro. Los principales son:

1.- Movilizar un volumen creciente de carga nacional.

- Por si sólo, la Globalización de la Economía genera una mayor actividad de comercio exterior.

- Estrategia de desarrollo: "El segundo impulso exportador"

- Aumento del cabotaje que debiera producirse cuando se exija al transporte carretero pagar los costos de infraestructura y ambientales que provoca.

2.- Oportunidades y crecimiento de demandas por Tratados de Integración y de Libre Comercio.

- Oportunidad para convertirnos en el corredor para unir la Cuenca del Pacífico con América, y dar servicios portuarios a los

países vecinos.

- NAFTA, APEC, MERCOSUR, Acuerdos Bilaterales y de Integración Física. Sólo con Argentina estimación de aumento de 30%.

- Chile necesita la carga de países vecinos para conformar una masa crítica que le permita financiar las tecnologías portuarias de punta y aprovechar las economías de escala.

3.- Tendencia mundial a un sistema portuario cada vez más competitivo (hinterland flexibles).

- La tendencia a usar naves cada vez mayores lleva a reducir el número de recaladas y a limitarse a ciertos puertos.

- Mayores posibilidades de conexiones terrestres.

- Hoy ningún puerto tiene "carga cautiva".

- Para el futuro habrán puertos "mayores" conectados con todo el mundo y puertos "menores" que sólo estarán conectados con un puerto mayor.

- Los países que no tengan puertos "mayores" pueden ver su carga sometida a doble manipuleo.

4.- Presiones para reducir costos.

- Necesidad chilena de llegar a los mercados lejanos a costos competitivos, genera una demanda presión sobre cada uno de los eslabones de la cadena de transporte y especialmente sobre los puertos.

- Competencia entre países en gran medida significa una competencia entre el stock y eficiencia de sus infraestructuras.

- Requisitos estructurales para aumentar la productividad, ya que la apreciación del Peso no es coyuntural, sino que estructural.

- Competencia global entre puertos.

5.- Adaptarnos a cambios tecnológicos, comerciales e institucionales en los mercados.

a) **Tecnología Portuaria.** Necesidad de menores costos hace que en los tráficos principales haya tendencia a buques de mayor tamaño y uso de contenedores. Ello nos impone una tecnología de avanzada con el agravante que también deberemos ser capaces de atender buques convencionales en

los mismos sitios.

b) **Prácticas Comerciales.** Necesidad de contar con información oportuna y de reducir "costos de papeleo" impondrán el **E.D.I** (Electronic Data Interchange).

c) **Cambios institucionales.** Los países dominantes y tratados comerciales causarán aumentos de costos al imponernos condiciones, ya sea en respuesta a principios legítimos o en la búsqueda de protecciones para-arancelarias, al menos 4 áreas:

- * Protección del medio ambiente.
- * Lucha contra el narcotráfico
- * Establecimientos estándares de calidad. (ISO 9000)
- * Establecimiento de condiciones laborales mínimas.

6.- **La presión social que existirá para destinar las bahías a otros usos.** El interés de la población por el frente costero tiene una alta elasticidad respecto del ingreso per cápita y, en consecuencia, cabe esperar la presencia de varios grupos organizados luchando por un mismo espacio escaso.

7.- **La internacionalización de los inversionistas.** Hasta hace poco tiempo, la inversión en puertos se suponía reservada al Estado o a inversionistas del país. Hoy, pocos países sienten afectada su seguridad nacional cuando extranjeros invierten en sus puertos. Ello, mirado desde el punto de vista de los recursos, tiene la ventaja que facilita la captación de capitales, pero la desventaja que facilita la salida de capitales chilenos a invertir en puertos del exterior que ellos podrían haber captado.

8.- **Un marco político distinto.** La aceptación del principio de Estado subsidiario, por parte de organismos como el BID, Banco Mundial, CEPAL, etc. hará difícil a los Estados acceder a créditos para invertir en infraestructura que pueda ser desarrollada por el sector privado. Además, el acercamiento pragmático en lo económico de los partidos políticos, llevará a las personas a dar mayor importancia a problemas locales y la comunidad a exigir sus derechos en la toma de decisiones.

La regionalización deberá tener una prioridad importante en todos los aspectos.

9.- **Un marco laboral distinto.** La oferta de mano de obra

probablemente será cada vez más restringida y se necesitará de personal cada vez más capacitado que difícilmente podrá mantenerse, en el largo plazo, en una relación eventual con su empleador.

III- LOS OBSTACULOS

1.- **Vías de acceso estrechas e inadecuadas:** Condicionan la eficiencia en varios puertos los problemas de tránsito y circulación, que se producen por inapropiadas redes internas y externas viales y ferroviarias, elevando los costos.

2.- **Dificultades para aumentar la eficiencia en uso de las actuales instalaciones de los puertos estatales (EMPORCHI):**

a) **Indefiniciones respecto a instalaciones semi fijas.**

- Desde 1981, el sector privado se ha dedicado con perseverancia e imaginación a lograr mejores rendimientos portuarios, innovado sistemas e incorporado maquinaria especializada.

- Sin embargo, en productos que requieren de instalaciones semi fijas al costado de los muelles (Cotenedores), por indefiniciones políticas, el sector privado no ha podido realizar las inversiones, y éstas no se han hecho.

- No es de extrañar entonces que, desde hace algún tiempo, los armadores hayan empezado a protestar por nuestros rendimientos de 12 a 15 contenedores/hora contra 30 a 40 que se movilizan, como promedio, en los puertos importantes del mundo (Ver gráfico adjunto).

- En lo puertos de EMPORCHI se moviliza casi el 100% de la carga contenerizada del país, la que ha crecido más rápido aumentando su participación, lo que se agrabará dado las tendencias de transporte mundial (Ver gráficos adjuntos).

b) **Conflictos operativos.**

- Sin que existiera razón técnica o económica alguna, las reformas de 1981 entregaron a EMPORCHI la exclusividad del servicio de almacenaje en el interior de los recintos portuarios.

- Ello ha sido fuente permanente de conflictos operativos, y ha servido de excusa a algunos sectores para sostener que el Estado debiera retomar un rol importante en la operación portuaria.

- Los problemas tenderán a agravarse en el futuro, ya que en los procesos modernos de manipulación de carga se hace cada día más difícil separar desestiba, descarga, movilización de carga y almacenaje.

c) Mala utilización de los espacios interiores:

- Falta de decisión para sacar de los recintos portuarios labores que pueden realizarse fuera de ellos.

- Permanencia de rigideces artificiales para crear almacenes extra portuarios.

d) La falta de sanciones para EMPORCHI

- Cuando, por decisión propia o superior, no dedica recursos a su obligación de mantener adecuadamente la infraestructura existente.

- De hecho, en varios puertos no se puede ocupar maquinaria pesada por falta de resistencia de los pisos. Ejemplo: el Muelle Barón es incapaz de soportar el peso de una grúa porta contenedores.

3.- La ausencia de una descentralización portuaria en los puertos estatales. Centralismo de EMPORCHI implica:

* Atraso en complementar el actual modelo portuario, basado en la competencia en el interior de los puertos, con una competencia entre puertos.

* Atraso en incorporar la mayor eficiencia operativa que significaría una vinculación más directa puerto-ciudad, en aspectos tales como planes reguladores, vías de acceso, etc.

* Falta de garantías al sector privado interesado en invertir en puertos estatales.

* Posibilidades de llegar a un debate político del tema sin haber realizado antes profundos debates técnicos entre quienes están más vinculados a la actividad.

* Al postergar la decisión de vincular los puertos a una realidad local, se está abriendo un camino expedito para una nefasta polarización de las relaciones laborales en el sector.

* La demora en analizar el tema de la regionalización, irá polarizando las posiciones y confundiendo los conceptos de regionalización y privatización, con lo cual se dificultará, día a día, un tratamiento técnico del tema.

* A juicio de la CEPAL, no todos los puertos están llamados a sobrevivir a las fuerzas inexorables de la competencia y de la globalización y es justo que las propias comunidades tengan derecho a manejar su destino.

4.- Falta de infraestructura adecuada en los puertos estatales.

- En la Quinta Región, la infraestructura se hará escasa en un corto plazo, aún suponiendo que no exista un volumen importante de carga en tránsito.

- En la Octava Región las instalaciones portuarias están ya colapsadas.

- A ello se puede agregar problemas de defensas, de contaminación, de pavimentación de pisos, etc. en diferentes puertos.

- Ver I y II.

- Frente a estos hechos, el Estado que señala requerir de la inversión privada para ampliar/adaptar la infraestructura de los puertos estatales, pero hasta ahora ha mostrado una falta de decisión política para establecer un modelo que permita lo anterior.

- Las inversiones que realiza y/o planifica realizar el sector privado, se hacen en un peligroso marco de inestabilidad por falta de señales claras y sistemáticas del Estado respecto de ellas.

- El caso de Punta Arenas ahorra mayores comentarios (Ver Anexo).

- Tal actitud conduce a una de dos situaciones poco deseables:

a) El Estado realice las inversiones postergando otras prioridades sociales o,

b) Las inversiones no se realizan.

- Efectos graves si se considera que no hay lugares del litoral donde construir en forma más rentable, tanto desde el punto de

vista privado como social, que ampliar un puerto de los que actualmente administra EMPORCHI.

5.- Dificultades para la creación/desarrollo de puertos privados.

- La importante inversión privada en puertos en los últimos años, no puede mover a engaño respecto a las enormes dificultades que se enfrentan cuando se quiere invertir en el área portuaria.

- De hecho, hasta hoy, inversiones privadas como Mejillones, Coloso, Ventanas, Puchoco, Corral, etc. sólo han podido realizarse porque los inversionistas están o estuvieron inicialmente vinculados, directa o indirectamente, a las cargas que estos puertos movilizan. Tales inversionistas, constantemente plantean los problemas que enfrentan a consecuencia de:

a) La ausencia de un sistema tarifario en los puertos estatales

- Predeterminado, estable y que responda a principios económicos que permitan una competencia sana en toda la gama de servicios que ofrece el puerto, esto es, aguas abrigadas, amarre y estadía, transferencia de carga y acopio de mercaderías.

- Sin ese sistema tarifario para los puertos estatales, no podrá existir un desarrollo importante y sistemático de la inversión privada en nuevos puertos.

- La inversión existente se ve sujeta a decisiones que pueden resultar injustas y arbitrarias.

b) Un sistema de concesiones incompatible con inversiones de largo plazo que resulta oneroso y que puede resultar arbitrario. Especialmente grave es que no entrega título alguno de propiedad para efectos de créditos.

c) Falta de información fidedigna y confiable respecto a los planes del Estado en obras camineras, vías de acceso y otras similares que resultan fundamentales para consolidar la inversión privada en el área portuaria.

d) Una interminable maraña burocrática para obtener las concesiones, permisos de obras, permisos municipales, etc.

6.- Una Autoridad mal constituida.

- Hoy EMPORCHI tiene roles normativos junto a roles operativos, contrario a principios fundamentales de administración y explica en parte importante lo expresado en páginas anteriores.

- En la actualidad se vinculan con la actividad portuaria más de 10 organismos del Estado y/o Ministerios, sin que exista entre ellos una coordinación efectiva.

- En circunstancias que el Ministerio de Transportes promueve una competencia entre puertos, no es aceptable que el SAG establezca qué cargas en tránsito se mueven por Valparaíso y cuáles por San Antonio.

- Tampoco parece aceptable que un nuevo puerto, que genera mayor competencia, tenga dificultades para entrar en operación por disposiciones aduaneras.

- La misma contradicción se plantea al observar que, mientras el Ministerio de Transportes y el de Obras Públicas promueven una utilización plena de la infraestructura portuaria, ni el SAG ni Aduanas tienen dotaciones para operar tres turnos. Las "habilitaciones" constituyen una mala práctica, inducen a que se provoquen y resulten recargos injustificados para quien, por disposición del puerto, debe operar "fuera de horario".

- La descoordinación normativa puede llegar al extremo que no haya definición respecto a quien corresponde decidir el lugar para instalar incineradores de basuras, requisito indispensable en un puerto de categoría.

7.- La situación laboral de los trabajadores. Constituyen a crear falsas expectativas y a afectar negativamente la eficiencia y tranquilidad del sector, proposiciones orientadas a restringir el libre acceso de la mano de obra a la actividad portuaria. Hoy estos movilizan no as del 20% de la carga.

IV LOS CAMBIOS NECESARIOS

El diagnóstico anterior, se hace más grave en términos relativos si se observan los avances que en materia de desregulación y privatización portuaria están experimentando los puertos de Argentina, Colombia, Ecuador y Perú, atrayendo desde Chile capitales y, lo que es más importante, know how y dinámica empresarial.

Ante tal diagnóstico, se propone una solución global que significa:

Complementar y ampliar el actual modelo de competencia en el interior de los puertos con una competencia entre puertos, centrandose en el sector privado el esfuerzo necesario para hacer compatible el desarrollo portuario, con las necesidades de nuestro comercio exterior, estrategia exportadora y desarrollo nacional.

Tal proposición, se basa en cuatro premisas:

- a) La dinámica empresarial aumenta en proporción directa al grado de competencia.
- b) El Estado tiene otras prioridades sociales más importantes que los puertos. El sector privado debe ser quien invierta en ampliar y/o adecuar la infraestructura.
- c) El sector privado tiene capacidad y disposición para invertir en la actividad portuaria.
- d) Si no se realizan estos cambios, nuestra capacidad competitiva y desarrollo como país se verán seriamente comprometidas.

El establecimiento de tal modelo implica consolidar cambios legales, reglamentarios e institucionales destinados a:

- 1) Velar porque aquellas instituciones que tienen funciones normativas, estén desligadas de la operación portuaria.
- 2) Entregar garantías de que existirá un Estado subsidiario en la operación e inversión portuaria.
- 3) Establecer un sistema de concesiones marítimas que entregue algún tipo regulado de propiedad por un plazo compatible con inversiones de largo plazo.
- 4) Transformar cada uno de los puertos que actualmente administra EMPORCHI en una organización autónoma, como sociedades anónimas abiertas con patrimonios individuales, dedicada a administrar la infraestructura con una participación de las fuerzas vivas locales en la toma de decisiones.

El Estado puede ser propietario de esas organizaciones sólo si:

- a) Se rige por normas económicas claras, transparentes y estables, que permitan la inversión privada y la competencia entre puertos.
- b) Evita que se desarrolle en el interior de ellas, fuerzas contrarias a la asignación eficiente de recursos.

5) Establezca para los puertos, un sistema tarifario claro, predeterminable y calculado de acuerdo a principios económicos para los servicios de aguas abrigadas, estadía, transferencia y acopio de mercaderías.

6) Permitir la jurisdicción de las Comisiones Anti-monopolios en la industria para dirimir conflictos que atañen a la competencia.

7) Dotar de autoridad al algún ente regulador-fiscalizador que incluya la ejecución de la política tarifaria, la administración de las concesiones y la verificación de las diferentes externalidades que se derivan a partir de los puertos.

Indudablemente, el establecimiento de las metas anteriores, significa largos análisis y discusiones que ya se han hecho, y que su dilatación implica un plazo que puede resultar incompatible con las urgencias de nuestro comercio exterior.

Ello hace recomendable que las autoridades tomen, desde ya, las siguientes medidas:

a) Tarifado para los puertos estatales.

b) Dar autonomía a los puertos de EMPORCHI, designando por mandato expreso del Presidente de la República, un Directorio colegiado para que colabore con el Director de la Empresa en su implementación.

c) Mejorar la eficiencia de los puertos estatales, minimizando los períodos de tiempo que se permite a la carga permanecer en su interior. Hay estudios que demuestran dramáticamente cuán sensible es la capacidad de un puerto de contenedores al tiempo que permanecen éstos en el terminal. Ello implica:

* Flexibilizar las normas para habilitar almacenes extraportuarios.

* Sustituir la actual "obligación" que aduce tener EMPORCHI de entregar almacenaje en el interior de los puertos, por una "atribución" para hacerlo.

d) Buscar formas imaginativas y transparentes para que el sector privado concorra a dotar a los puertos estatales de los equipos de sobreestructura necesarios.

e) No aceptar patrocinar soluciones a los problemas laborales que impliquen restringir el libre acceso.

Finalmente, además de considerar lo que este texto contiene, se recomienda repasar el documento "UNA PROPOSICIÓN PARA EL SECTOR

PORTUARIO" recientemente realizado por La Cámara Marítima de Chile, dado que representa la posición de los usuarios y gente más cercana al sector.

CON RELACION A PUNTA ARENAS:

1. Crea preocupación por el futuro de las inversiones privadas en infraestructura portuaria.
2. Se trata de una decisión político/económica que entrega señales erróneas que trascienden lo portuario:

En momentos que el Estado propició una reforma tributaria para contar con mayores recursos para los gastos sociales que el país necesita, el Gobierno del Presidente Aylwin decidió destinar recursos fiscales para que el Estado ejecute una obra que, por invitación del propio Gobierno, el sector privado estaba dispuesto a realizar con fondos propios.

3. El Gobierno tiene que explicar por qué cambia sus propias decisiones.
 - * A mediados de 1991, el Gobierno del Presidente Aylwin diagnosticó falta de infraestructura portuaria en algunas regiones del país y señaló que invitaría al sector privado en las obras necesarias.
 - * A fines de 1991, en el Documento "Bases de una política de participación del sector privado en inversiones portuarias", el Gobierno expresa que todos los puertos los construirá el sector privado e incluso manifiesta la conveniencia de entregar subsidios para interesar al sector privado en proyectos que, teniendo rentabilidad social, no sean atractivos desde el punto de vista privado.
 - * Consecuente con lo anterior, en septiembre de 1992 el Gobierno invitó a empresas del sector a formar una sociedad para construir el nuevo puerto de Punta Arenas.
 - * Existiendo un puerto Estatal en la zona, y ante las dificultades de establecerle a éste un tarifado y los procedimientos que garantizarán al nuevo puerto una competencia leal del puerto Estatal, el Gobierno decidió que el nuevo terminal fuera parte de un complejo portuario, que incluyera el puerto Estatal y propuso una sociedad mixta para su construcción y administración.
 - * En carta N° 47 del 11.06.92, el Ministro de Transporte señala a esta Asociación que la sociedad mixta "concilia" dos aspectos de la política portuaria del Gobierno del Presidente Aylwin que son, por un lado la no privatización de Emporchi y por otro, la decisión que los nuevos

puertos sean construidos por el sector privado.

- * En diciembre de 1992, cuatro empresas forman la sociedad Puerto Punta Arenas S.A. y ésta destinó recursos, tiempo y experiencia de gestión a cumplir con las exigencias de un proyecto de esa envergadura, proceso en el cual colaboraron con notable capacidad y rectitud varios técnicos del Gobierno.
 - * Pese a ello, el Presidente de la República, dejó de lado la formación de la sociedad mixta y encargó al Estado que, por sí solo, construya el nuevo puerto. Con ello, se ha dejado de lado la conciliación a que se refería el Ministro de Transportes.
4. Ante estos hechos, es inevitable que el sector privado se preocupe por la validez y estabilidad de otros anuncios importantes en materia portuaria hechos por el Gobierno. Entre otros:
- * El sector privado estará a cargo de realizar el equipamiento para movilizar contenedores en los puertos de Valparaíso y San Antonio.
 - * El puerto estatal de San Vicente no será ampliado por existir proyectos privados en otros puertos de esa zona.
 - * El nuevo puerto de Punta Arenas podría tener una administración no estatal.
5. Todo lo anterior desorienta e inquieta al sector privado, lo que es grave en un país que necesita imperiosamente de la inversión privada para desarrollar la infraestructura indispensable para el crecimiento.
6. Junto a ello hace patente la necesidad de tomar decisiones en materia de política portuaria. Entre los temas que no pueden quedar a la espera de una decisión está el tarifado para los puertos estatales.
7. Resulta absurdo que en Chile el Estado haya rechazado una inversión privada en puertos en los mismos momentos en que las empresas chilenas son especial e insistentemente invitadas a aportar su experiencia y capitales en los puertos de países vecinos que compiten con los nuestros.

COMERCIO EXTERIOR CHILENO VIA MARITIMA V/S TOTAL

A.- TONELAJE TRANSPORTADO

CARGA SEGUN TIPO	1991	1992	1993
	En Miles de Toneladas		
VIA MARITIMA (1):			
Exportaciones	10,948	12,017	13,514
Importaciones	20,851	22,579	21,771
TOTAL	31,799	34,596	35,285
TOTAL COMERCIO (2):			
Exportaciones	11,777	13,181	14,805
Importaciones	21,578	23,638	22,845
TOTAL	33,355	36,819	37,650
PARTICIPACIONES (%):			
Imp.Marit./Imp.	93	91	91
Exp.Marit./Exp.	97	96	95
TOTAL MAR./TOTAL PAI	95	94	94

B.- VALORES EN DOLARES PARA 1993

VALORES SEGUN TIPO	F.O.B	SEGURO	FLETE	C.I.F
	En Millones de Dolares			
VIA MARITIMA (1):				
Exportaciones	6,990	40	634	7,664
Importaciones	7,644	88	1,088	8,820
TOTAL	14,634	128	1,722	16,484
TOTAL COMERCIO (2):				
Exportaciones	9,646	62	834	10,542
Importaciones	9,325	114	1,221	10,660
TOTAL	18,971	176	2,055	21,202
PARTICIPACIONES (%):				
Imp.Marit./Imp.	72	65	76	73
Exp.Marit./Exp.	82	77	89	83
TOTAL MAR./TOTAL PAI	77	73	84	78

(1) FUENTE: Direccion de Territorio Maritimo

(2) FUENTE: Direccion Nacional de Aduanas

NOTA: Cifras no incluyen cargas y movimiento en Zonas Francas.

CRECIMIENTO COMERCIO EXTERIOR VIA PUERTOS (MILES DE TONELADAS)

ANO	CARGA GENERAL	GRANELES SOLIDOS	GRANELES LIQUIDOS	TOTAL
1987	7,437	11,227	3,316	21,980
1988	8,790	12,440	5,125	26,355
1989	9,021	15,772	6,501	31,294
1990	9,422	15,334	6,662	31,418
1991	10,001	17,514	6,738	34,253
1992	11,434	17,356	7,508	36,298
1993	11,536	17,206	7,856	36,598
TASA DE AUMENTO (%):				
1987-1992	9.0	9.1	17.8	10.6
1987-1993	7.6	7.4	15.5	8.9

NOTA: Excluye Cabotaje.

FUENTE: Camara Maritima de Chile A.G.

**PUERTOS DE EMPORCHI V/S TOTAL NACIONAL
CARGA MOVILIZADA POR COMERCIO EXTERIOR**

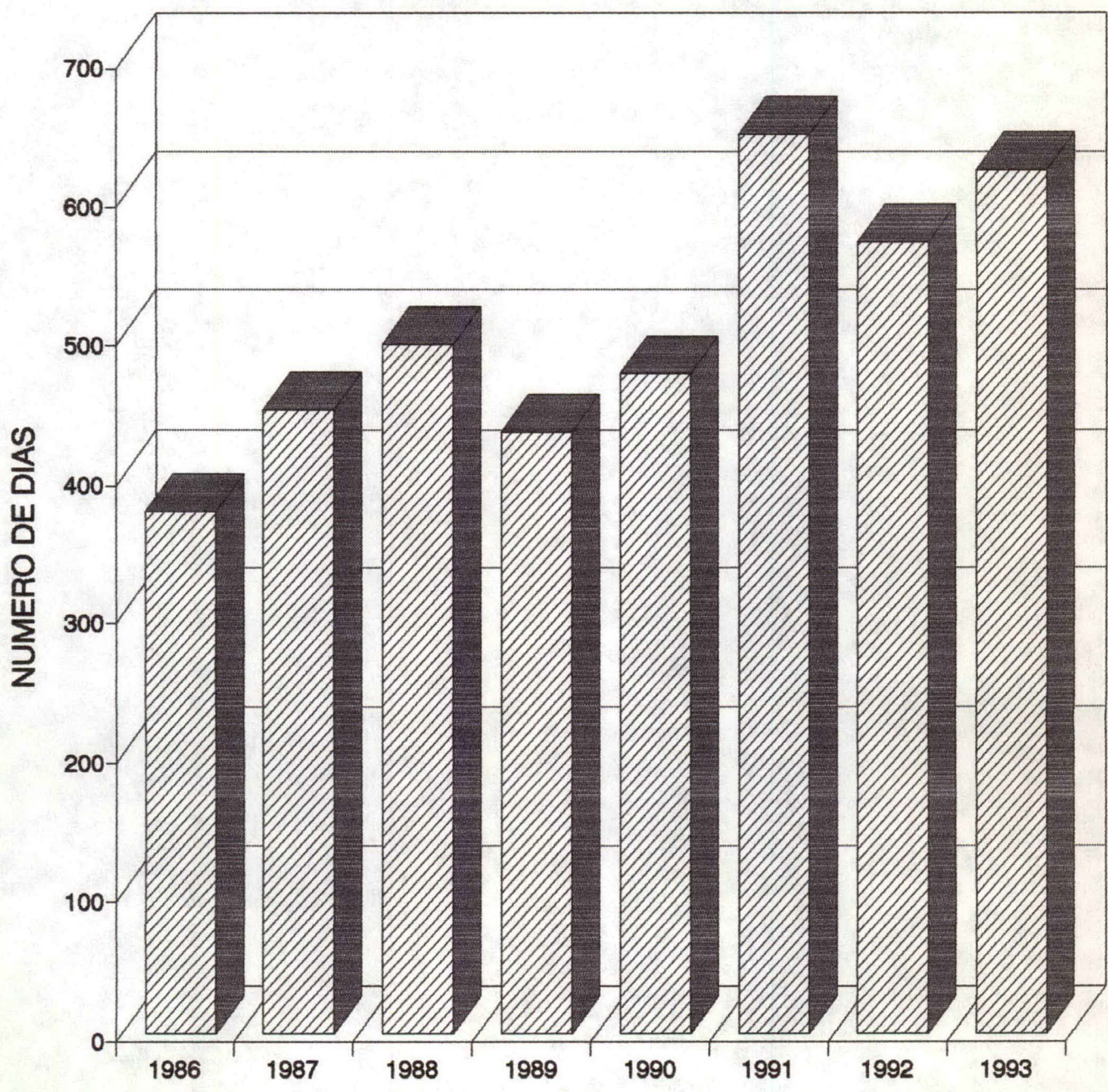
TIPO DE CARGA	1992	1993
General Contenedores	98%	95%
General Fraccionada	78%	72%
Granel Solida	29%	25%
Granel Liquida	22%	10%
Refrigerada Contenedores	100%	99%
Refrigerada Fraccionada	99%	99%
TOTAL	44%	40%

NOTA: Incluye transitos, excluye cabotaje.

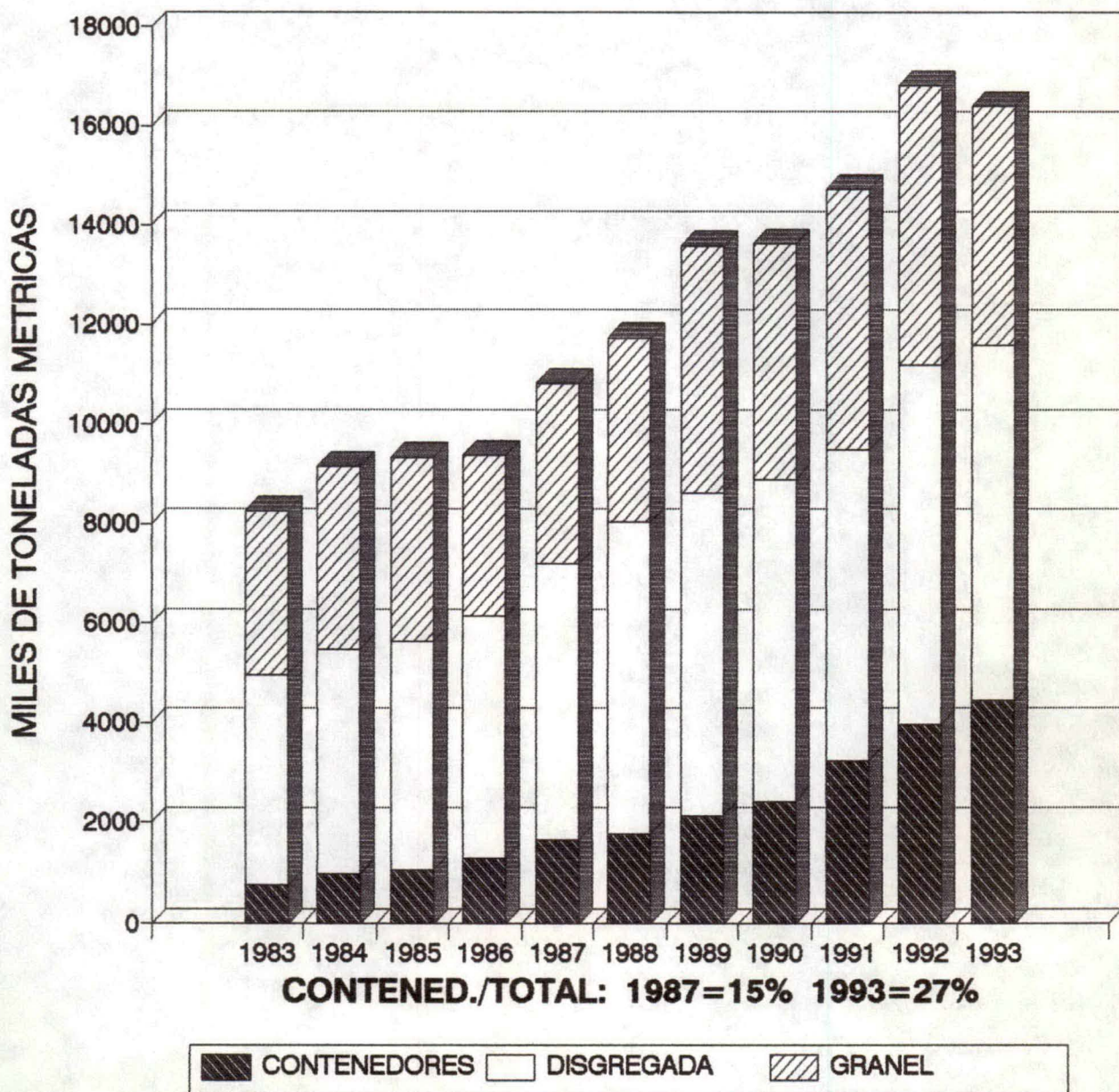
FUENTE: Camara Maritima de Chile.

PUERTO DE SAN VICENTE

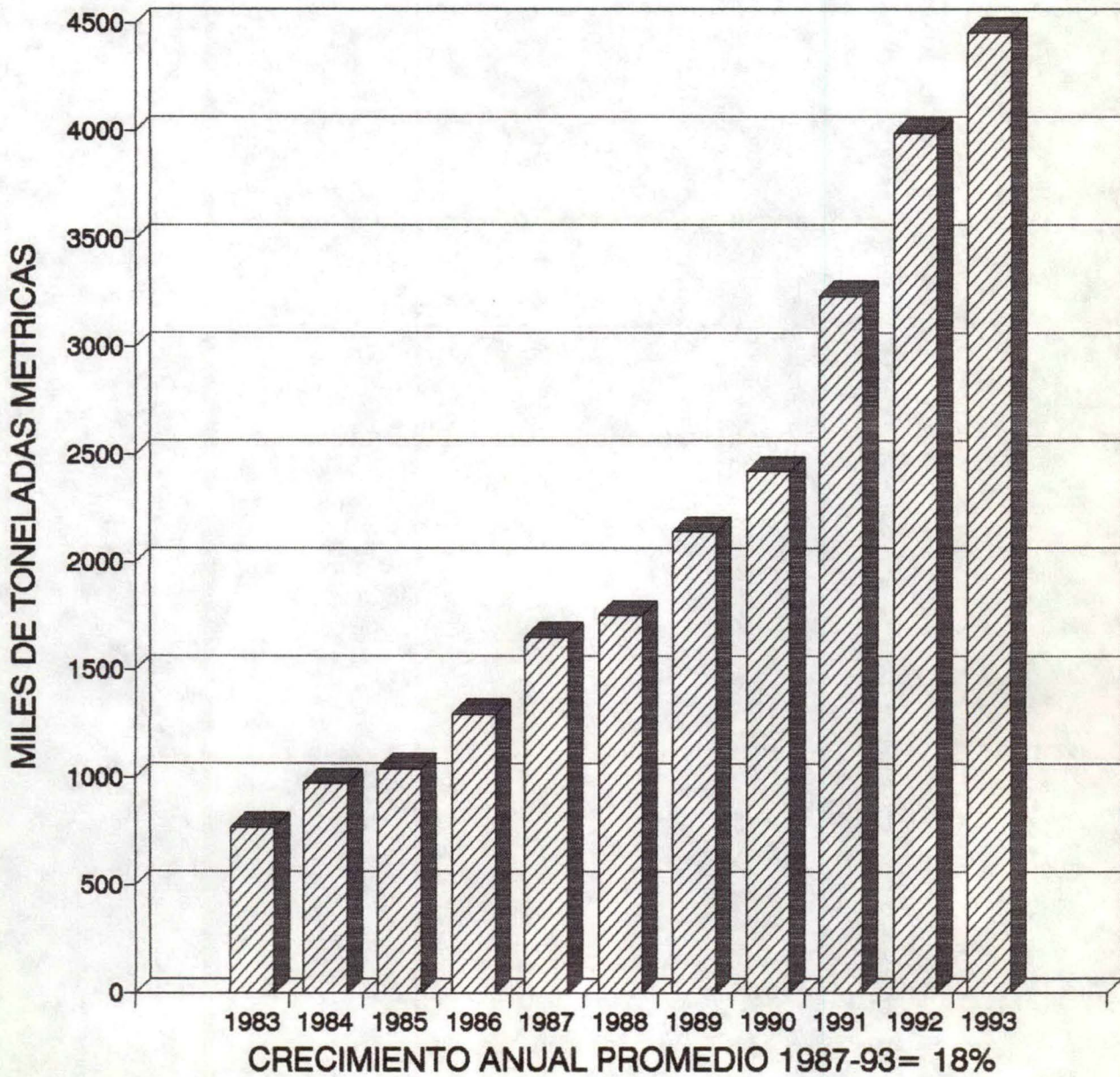
Dias perdidos por falta de sitios



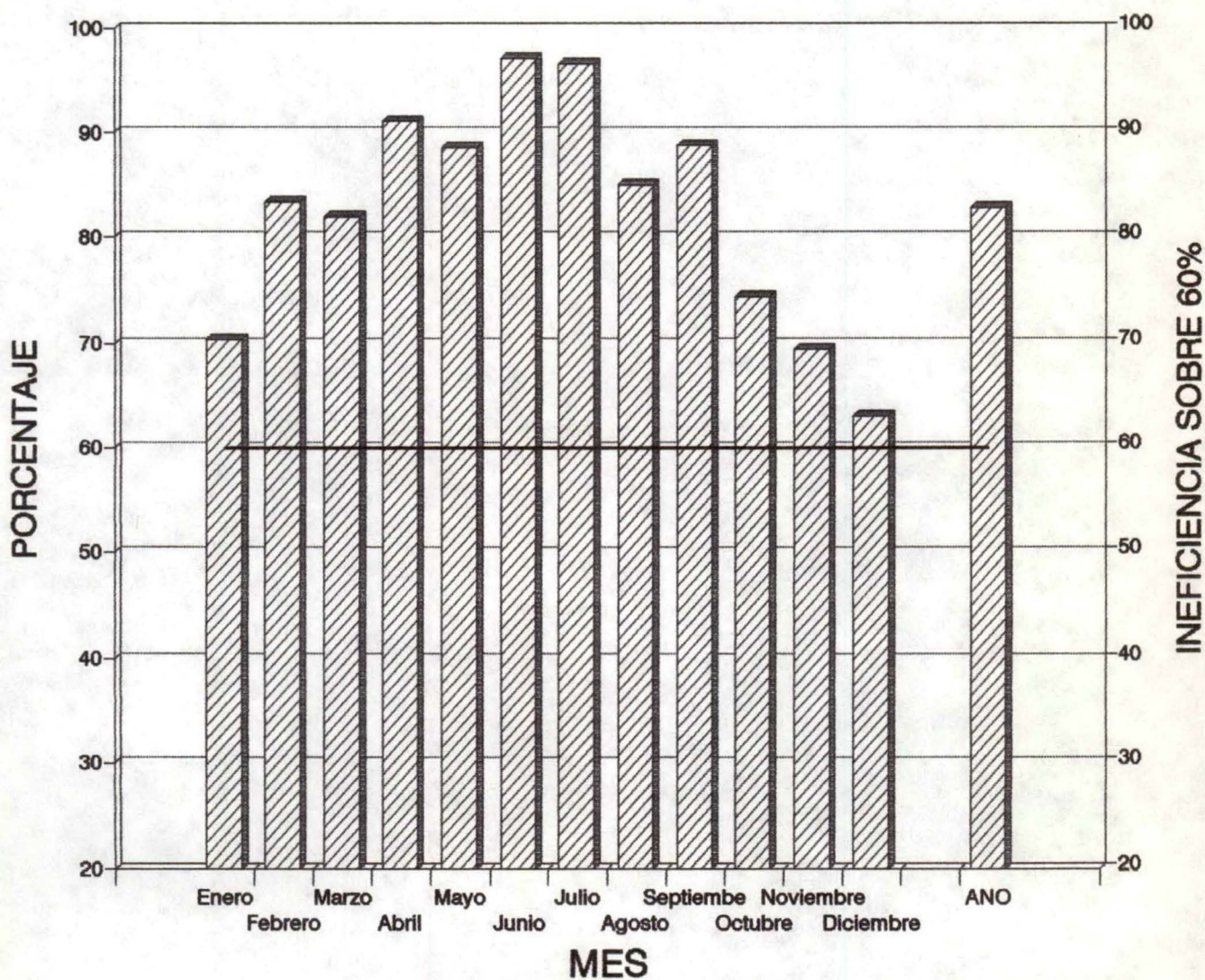
MOVIMIENTO DE CARGA PORTUARIA PUERTOS DE EMPORCHI



MOVIMIENTO DE CARGA PORTUARIA TON ANUALES EN CONTENEDORES



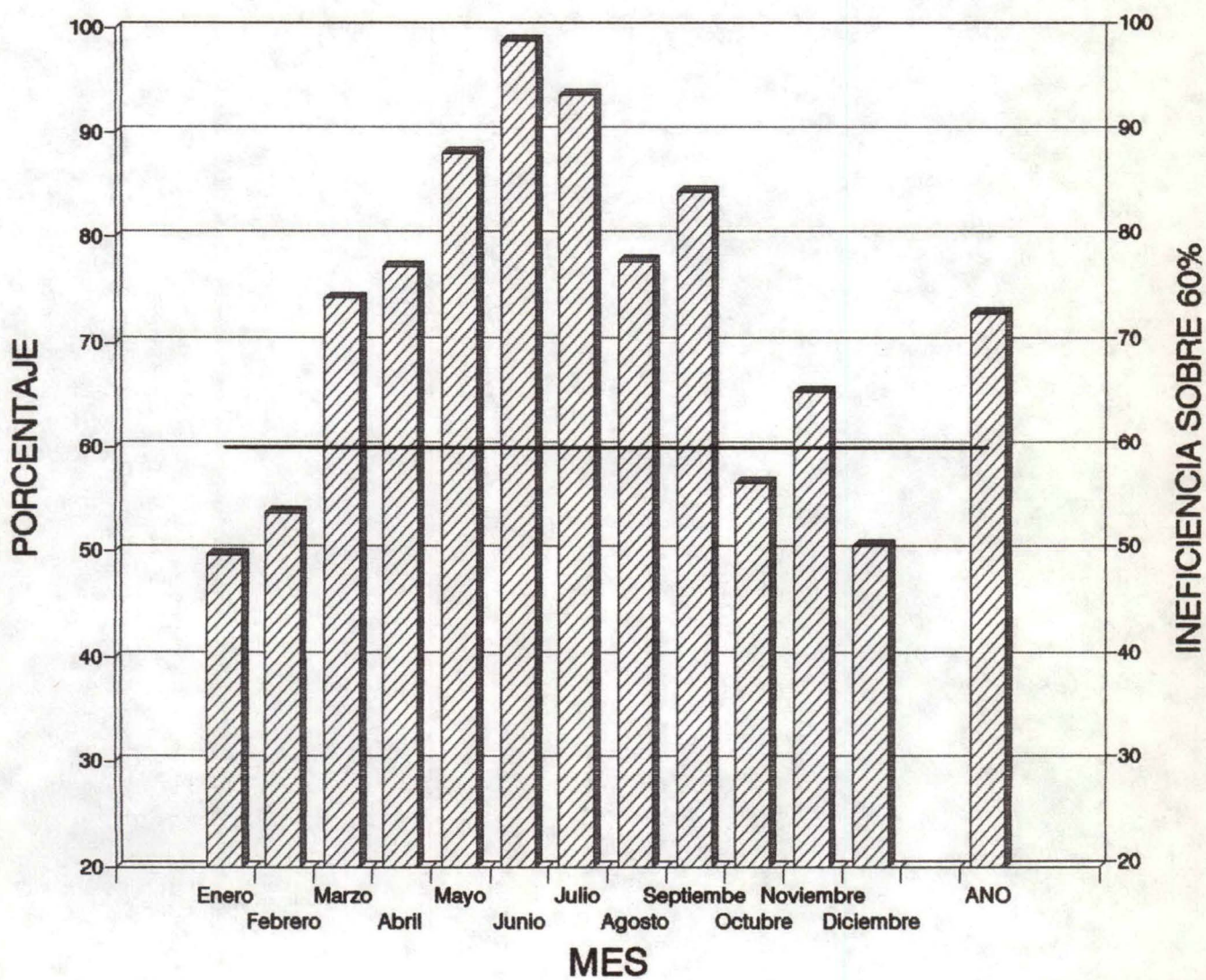
PUERTO DE SAN VICENTE % DE OCUPACION DE SITIOS



PROMEDIO 1991-1994

PUERTO DE TALCAHUANO

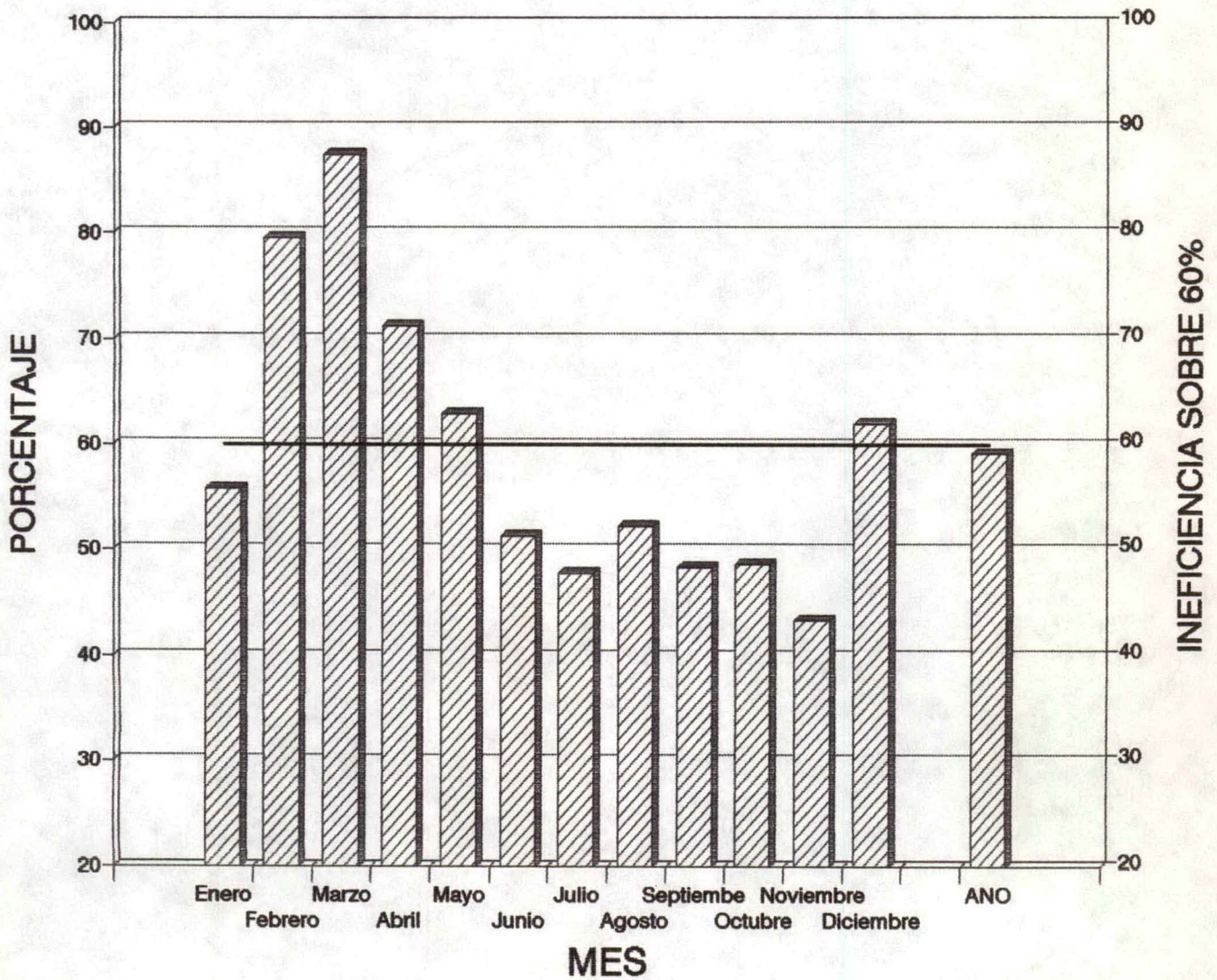
% DE OCUPACION DE SITIOS



PROMEDIO 1991-1994

PUERTO DE VALPARAISO

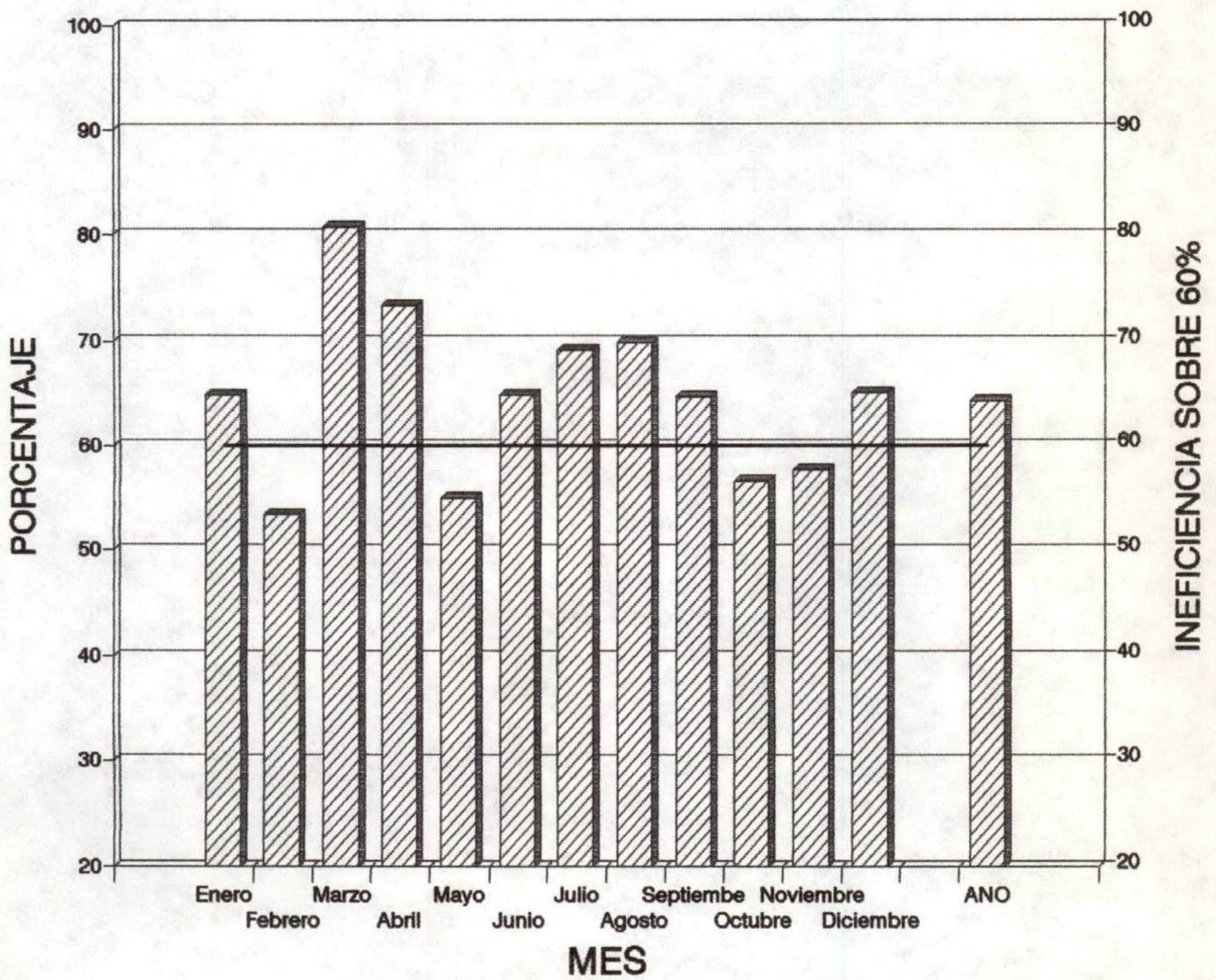
% DE OCUPACION DE SITIOS



PROMEDIO 1991-1994

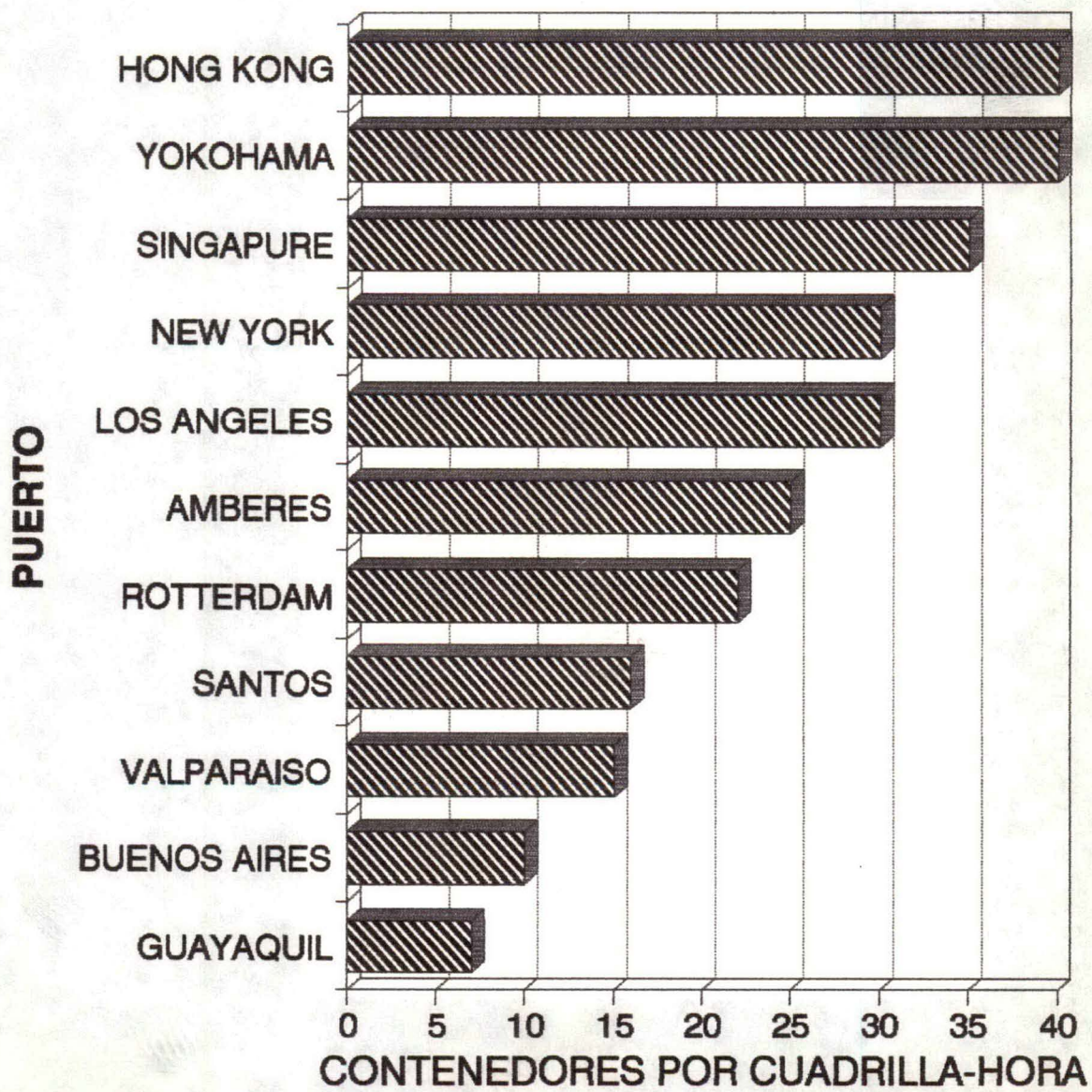
PUERTO DE SAN ANTONIO

% DE OCUPACION DE SITIOS



PROMEDIO 1991-1994

PRODUCTIVIDAD EN CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES



PRODUCTIVIDAD EN CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES

07899

387.1
5444
ca



AUTOR Sector Portuario Chileno
TITULO

FECHA	NOMBRE	FIRMA
20/7/2001	Armando Hamel	

387.1
5444
ca



AUTOR _____
TITULO Sector Portuario...
N° TOP 07899

CONTENEDORES POR CUADRILLA-HORA