



Universidad Austral de Chile

Facultad de Ciencias de la Ingeniería
Escuela de Ingeniería Naval

“ANÁLISIS DEL PUERTO DE VALPARAÍSO ANTES Y DESPUÉS DEL CAMBIO DE ADMINISTRACIÓN”

Tesis para optar al Título de:
Ingeniero Naval
Mención: Transporte Marítimo.

Profesor Patrocinante:
Sra. Astrid Tatiana Santander Arroyo.
Ingeniero naval
Licenciado en Ingeniería Naval.
M. Sc. En Ingeniería Naval.

PABLO JAVIER PÉREZ MUÑOZ
VALDIVIA - CHILE
2007

Esta Tesis ha sido sometida para su aprobación a la Comisión de Tesis, como requisito para obtener el grado de Licenciado en Ciencias de la Ingeniería.

La Tesis aprobada, junto con la nota de examen correspondiente, le permite al alumno obtener el título de **Ingeniero Naval**, mención **Transporte Marítimo**.


EXAMEN DE TITULO:

| | | | |
|--------------------------|-----------------|---|-------|
| Nota de Presentación | (Ponderada) (1) | : | 4,270 |
| Nota de Examen | (Ponderada) (2) | : | 1,266 |
| Nota Final de Titulación | (1 + 2) | : | 5,496 |

COMISION EXAMINADORA:

Rogelio Moreno Muñoz

DECANO



FIRMA

Astid Santander Arroyo

EXAMINADOR

FIRMA

Joel Pérez Osses

EXAMINADOR

FIRMA

Eliás Corrales Maira

EXAMINADOR

FIRMA

Ximena M. Lobos Saavedra

SECRETARIO ACADEMICO



FIRMA

Valdivia, 17 Diciembre 2007

Nota de Presentación = NC/NA * 0,6 + Nota de Tesis * 0,2
Nota Final = Nota de Presentación + Nota Examen * 0,2
NC = Sumatoria Notas de Currículo, sin Tesis
NA = Número de asignaturas cursadas y aprobadas, incluida Práctica Profesional.

AGRADECIMIENTOS

Ha llegado la hora de dar el siguiente paso en mi vida, ha sido un largo camino lleno de alegrías y también de penas, de personas que se han cruzado en mi vida y me han dejado una huella imborrable, entregándome su amistad sin pedir nada a cambio.

Todo esto no sería nada sin el esfuerzo y la paciencia de mi madre Patricia Muñoz Osses y de mi padre Plinio Pérez Pino, quienes me han entregado todo su amor y confianza para llegar a esta instancia, los cuales por los diferentes caminos que tiene la vida ya no están juntos, gracias desde el fondo de mi alma, todo esto se los dedico a ustedes, que son mi pilar en la vida.

Quisiera agradecer también en forma especial a mi querido hermano, Leonardo Pérez, quien me ayudo desde el principio de mi carrera, gracias por tu buena voluntad y tu apoyo.

A mi amor, mi compañera, Karen Kunstmann, gracias por tu apoyo, tu paciencia y tu amor que me ha hecho mas fuerte. Te amo.

Como olvidar a mis amigos, Rafa, Marcelo, Rubén, Esteban, Gonzalo Olea, Memo, Vero y sus amigas, mis primos Felipe y Alejandra y mis amigos de San Fernando en especial a Lito.

A mi Tío Toto y mi Tía Gabi, gracias por su apoyo y su buena disposición, gracias de corazón.

A mi abuelito Enrique, que lamentablemente ya no esta con nosotros

Gracias a mis profesores que me han instruido durante mi carrera, en especial a los docentes Roberto Casanova y Astrid Santander.

Y a todas las personas que he conocido y que me han dejado una enseñanza en mi vida, gracias

ÍNDICE

Resumen.

Summary.

Introducción.

| | |
|---|---------------|
| Capítulo I: Puerto de Valparaíso | 6 |
| 1.1 Historia del Puerto. | 6 |
| 1.2 Principales Cargas. | 10 |
| 1.3 Hinterland y Foreland. | 11 |
| 1.4 Características Físicas del Puerto. | 11 |
| 1.5 Empresa Portuaria Valparaíso (EPV). | 12 |
| 1.6 Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPS). | 15 |
| 1.7 Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP). | 20 |
| 1.8 Ubicación de los Terminales. | 24 |
| 1.9 Compañías Navieras que Operan en el Puerto de Valparaíso. | 25 |
| 1.10 Proyectos del Puerto de Valparaíso. | 27 |
| 1.11 Puerto de Valparaíso en la Actualidad. | 32 |
| 1.12 Movimiento de Cargas de los Puertos Chilenos . | 37 |
| 1.13 Movimiento de Contenedores en América Latina y el Caribe en Teus. | 38 |
| Capítulo II: Proceso de Modernización Portuaria 1960 – 2006. | 41 |
| 2.1 Periodo 1960 – 1981. | 41 |
| 2.2 Periodo 1981 – 1990. | 43 |
| 2.3 Periodo 1990 – 1997. | 46 |
| 2.4 Periodo 1997 – 2006. | 46 |
| 2.5 El Modelo de Concesiones. | 50 |

| | |
|--|------------|
| Capítulo III: Acuerdos Comerciales de Chile y su Influencia en el Puerto de Valparaíso. | 52 |
| 3.1 Apertura Comercial de Chile. | 52 |
| 3.2 Organismos de Comercio Internacional en los cuales participa Chile. | 53 |
| 3.3 Influencia del TLC. | 58 |
| 3.4 Análisis de los Principales Acuerdos Comerciales que tiene Chile. | 59 |
| 3.5 Comercio Exterior de Chile. | 77 |
| 3.6 Comercio Exterior del Puerto de Valparaíso. | 84 |
| Conclusión | 97 |
| Bibliografía | 100 |

RESUMEN

El Puerto de Valparaíso fue durante muchas décadas el principal puerto de Chile, lo sigue siendo como referencia, pero es el Puerto de San Antonio el que lo supera actualmente en movimiento de cargas.

Esta tesis tiene como finalidad analizar los diferentes factores que han influido en el crecimiento del movimiento de cargas del Puerto de Valparaíso, desde la creación de EMPORCHI (Empresas Portuarias de Chile) hasta la actualidad, poniendo especial énfasis en los siguientes puntos:

- Reformas aplicadas en la década de los ochenta.
- En el proceso de modernización portuaria a mediados de los noventa que cambia la administración portuaria.
- En los diversos Tratados de Libre Comercio y acuerdos comerciales de Chile.

Se realizarán tablas y gráficos que se obtendrán de estadísticas de variadas entidades relacionadas con el comercio exterior de Chile para observar la evolución del Puerto de Valparaíso en las últimas décadas y así poder estipular el impacto de los diferentes factores tanto a nivel nacional como local que afectaron al movimiento de cargas.

SUMMARY

The Valparaiso harbor was for many decades the main harbor of Chile and still is it as reference but the San Antonio harbor is the one who currently overcome it in cargo movements.

The aim of this thesis is the analysis of various factors that have influenced the growing of Valparaiso harbor cargo movements, since EMPORCHI (Empresas Portuarias de Chile) foundation until now, having special attention in the following points:

- 80's applied reforms
- Port modernization process in the middle 90's that change the port administration
- Chile's commercial agreements and various free trade agreement (FTA)

It will be carried out charts and tables taking from statistics of several entities related to Chile's foreign trade to observe the evolution of Valparaiso harbor in the last decades, in this way it can be stipulate the impact of the various factors that affected the cargo movements as much national as local level.

INTRODUCCIÓN

Valparaíso, “la joya del pacífico”, esta entre las grandes ciudades de Chile, ubicada en la V región, tiene una población de 277.000 habitantes aproximadamente, ubicada en el Litoral Central, es capital de la provincia y región del mismo nombre. Es una bahía natural rodeada de una cadena montañosa.

Famosa por su rica historia y tradiciones, su topografía y su arquitectura, donde se mezclan los edificios modernos con los antiguos, las innumerables calles que suben a los cerros poblados muestran la edificación pintoresca que caracteriza a la ciudad. Es un importante puerto marítimo y centro industrial, cuya principales actividades económicas son el procesamiento de alimentos, la confección y fabricación de telas, productos metalúrgicos y petroquímicos.

Valparaíso, denominada patrimonio cultural de la humanidad por la UNESCO, es una ciudad bohemia y cosmopolita, con una gran actividad cultural, sede de importantes universidades y del Poder Legislativo chileno con el Congreso Nacional.

Gracias a su puerto, Valparaíso es un importante centro comercial, financiero y turístico. Es uno de los puertos más emblemático de Chile y uno de los más eficientes de la costa Oeste del Pacífico, por eso es trascendental analizar su desarrollo en las últimas décadas, considerando que el comercio exterior de Chile se moviliza en un 95% aproximadamente a través de la vía marítima y muchas mercancías de todo el país se embarcan por el puerto de Valparaíso, teniendo una participación en el mercado regional sobre el 30%.

CAPITULO I

PUERTO DE VALPARAÍSO

1.1 HISTORIA DEL PUERTO

Valparaíso no fue fundado como ciudad por los españoles, sino como puerto, con la llegada de la nave Santiaguino con el Capitán Don Juan De Saavedra para el abastecimiento de de las tropas de Don Diego de Almagro, quien tras descubrir la bahía la denominó Valparaíso en recuerdo de su tierra natal.

En 1544 se designa como puerto oficial de la ciudad capital del reino de Chile

A mediados del siglo XVIII las exportaciones desde el puerto se incrementaron con productos como vino, sebo, carne salada, cueros y quesos. En 1730 existían en Valparaíso unas 100 casas y 4 iglesias.

En 1810 se construye el primer muelle privado llamado Villaurrutia para la atención de cargas.

Desde la Independencia y gracias a la libertad de comercio, Valparaíso es escala obligada de las rutas marítimas que venían a las costas e islas del Océano Pacífico y desde el Océano Atlántico. Llegó a ser el centro de un importante comercio que abastecía a Perú, Bolivia, Argentina, California y Australia. También fue un centro estratégico para Gran Bretaña atrayendo a sus capitalistas llegando a influir de gran manera en la cultura de la ciudad, como por ejemplo estableciendo una línea de vapores con sede en Valparaíso, que constituye la base de la Marina Mercante.

En 1825 se construye el segundo muelle privado del puerto.

En 1832 se construye los almacenes Francos del puerto

En 1883 se construye el muelle Prat de pasajeros.

La siguiente figura Nº 1 corresponde a una foto tomada en 1900 al Puerto de Valparaíso donde se aprecia la plaza Sotomayor y la gran cantidad de barcos que demuestran la importancia del puerto.

Figura 1. Puerto de Valparaíso en 1900.



A principios del siglo XX la actividad portuaria de Valparaíso sufrió un cambio negativo, tanto en sus niveles de actividad, como en la economía de la ciudad, esto se debe principalmente a tres razones:

- La apertura del Canal de Panamá en 1914.
- La Primera Guerra mundial (1914-1918).
- La apertura del Puerto de San Antonio en 1912.

Estas tres causas redujeron los volúmenes de carga transferidos en Valparaíso (-47% entre 1913 y 1925), y con ello desapareció la primacía que había tenido el puerto en el Pacífico Sur desde mediados del siglo XIX. Esto se ve más afectado aún con la grave crisis económica del país en los años 30. Sólo en la década de los cincuenta los volúmenes de carga transferidos en el puerto alcanzaron los niveles de 1913.

En 1910 se inicia las obras mayores de construcción del puerto y su molo de abrigo. Ese año el Puerto pasó a depender de la comisión de Puertos a cargo del Ministerio de Obras Públicas (MOP).

En 1931 se finaliza las obras mayores del puerto

El 6 de Abril de 1960 se crea la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), entidad fiscal que asumió la explotación y administración de los principales puertos públicos de Chile

En la década de los ochenta comenzó un proceso de modernización del puerto, con la construcción de nuevas explanadas, compra de equipamiento e incorporación del sector privado a las operaciones de movimiento de carga.

El terremoto de 1985 dañó seriamente las instalaciones portuarias, las cuales comenzaron a repararse al año siguiente, terminando en 1999.

En 1993 se habilitan nuevas explanadas en el terminal del puerto, dos años después se inicia la remodelación de los sitios 1, 2 y 3

El 19 de septiembre de 1997 se publicó la ley 19.542 en el Diario Oficial, ley cuyo objeto fue transformar los 10 puertos estatales bajo la administración de EMPORCHI en empresas autónomas, encargadas de aumentar la eficiencia y los montos de inversión mediante las concesiones a privados.

El 31 de enero 1998 se constituyó legalmente la actual Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV), encabezada por un directorio nombrado por el Presidente de la República.

A fines de 1999 se resolvió la licitación del primer frente de atraque, compuesto por los sitios 1, 2, 3, 4 y 5, que es donde se concentra más del 80% del movimiento de carga.

El proceso terminó con la adjudicación por 20 años, ampliables a 30, al consorcio chileno alemán formado por Inversiones Cosmos, perteneciente al grupo naviero Von Appen (Naviera Ultrajas, Naviera Transmares, Agencia Naviera Ultramar y Compañía de Estiba Ultraport) y Hamburger Hafen und Lagerhaus Aktiengesellschaft (HHLA) que es operadora de terminales portuarios y frutícolas. Este consorcio formó una sociedad denominada Terminal Pacífico Sur Valparaíso (TPSV), que comenzó a operar dicho terminal el 1 de enero de 2000.

Luego en julio de 2002, la institución financiera estatal alemana DEG-Deutsche Investitions Und Entwicklungsgesellschaft mbH- también se incorporó a la propiedad de TPS.

En el año 2000 inicia sus operaciones el antepuerto terrestre ubicado en Placilla y se produce la demolición de los almacenes del espigón aumentando la superficie a un total de 5000 mt² para el almacenamiento de contenedores.

En el 2001 se inicia el diseño de la Zona de Extensión de Actividades Logísticas (ZEAL) para el futuro acceso sur que permitirá un aumento del área de apoyo operacional en las inmediaciones del puerto.

En el año 2002 VTP o Valparaíso Terminal de Pasajeros, se adjudicó la concesión para construir y operar un Terminal de Pasajeros en el Puerto de Valparaíso.

En el mismo año se inaugura el Paseo Muelle Barón marcando un hito en la apertura del Borde Costero.

En el 2003 el puerto es sede del primer encuentro nacional de ciudades puertos.

En el 2004 se entrega el certificado ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) a Puerto Valparaíso como primer puerto de Latinoamérica en obtener este sello.

En el año 2005 arriban los primeros componentes de las nuevas grúas de pórtico RTG adquiridas por TPS.

A mediados del 2006 empiezan a trabajar las dos nuevas grúas post-panamax en el Terminal de TPS

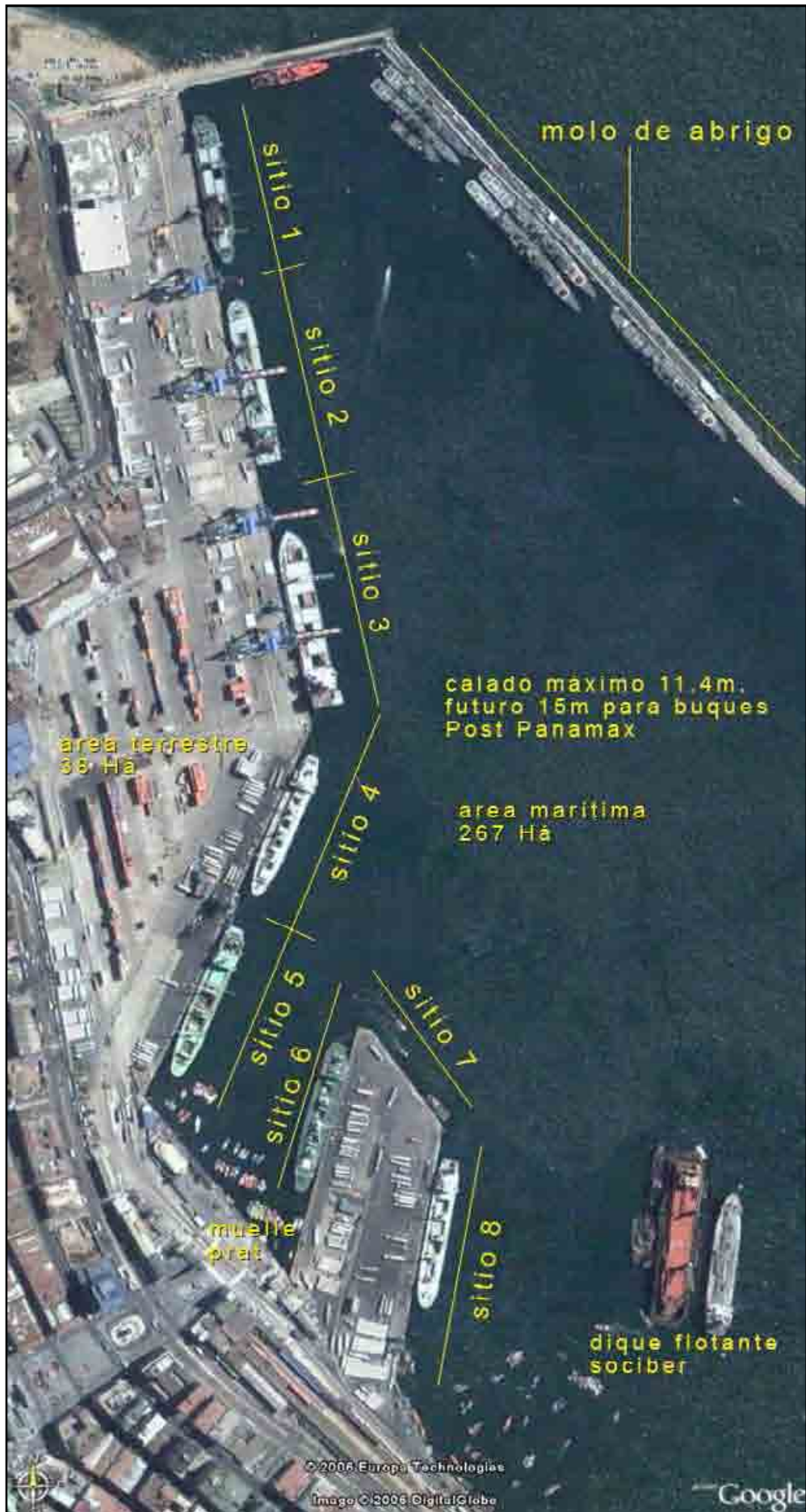
En la figura Nº 2 se aprecia el Puerto de Valparaíso, se muestra el Terminal 1, el Terminal 2 y el molo de abrigo.

Figura 2. Vista del Puerto de Valparaíso



La figura N° 3 muestra una foto aérea del puerto, indicando los sitios y otras características.

Figura 3. Vista Aérea del Puerto de Valparaíso



1.2 PRINCIPALES CARGAS

El Puerto de Valparaíso transfiere solamente carga general contenedorizada, seca y frigorizada, además de carga fraccionada, no cuenta con instalaciones para transferir carga a granel. Sus cargas de importación son principalmente: productos químicos, vehículos, celulosa y papel. Las cargas de exportación son: frutas frescas, cobre, productos comestibles, agropecuarios e industriales. El principal destino de la carga de Valparaíso es América, destacando EE.UU.

En el sector hortofrutícola, Valparaíso mantiene el liderazgo nacional, con cerca de un 70% de las exportaciones chilenas de fruta, por lo que el 45% de la carga transferida por el puerto son frutas, que van fundamentalmente a Estados Unidos (37,8%), Europa (25,7%) y América Latina (25,1%), (www.mundomaritimo.cl).

En la tabla N° 1 se muestra el detalle de las principales exportaciones a través del Puerto de Valparaíso en el año 2005.

Tabla 1. Exportaciones a través del Puerto de Valparaíso año 2005

| Detalles carga embarcada puerto Valparaíso | Toneladas |
|--|-----------|
| Uvas | 485.209 |
| Manzanas Frescas | 309.681 |
| Vino de uva fresca | 300.127 |
| Paltas | 93.361 |
| Cátodos | 85.266 |
| Peras frescas | 83.323 |
| Ciruelas | 77.394 |
| Los demás cobres sin refinar | 72.254 |
| Kiwis | 70.020 |
| Tochos de cobre refinado | 57.821 |
| Nectarines | 42.637 |
| Duraznos | 40.717 |
| Cebollas frescas o refrigeradas | 36.664 |
| Carne | 34.419 |
| Algas | 33.097 |
| Tomates preparados o en conserva | 30.470 |
| Maíz | 29.244 |
| Frutos y demás partes comestibles | 28.128 |
| Barras de acero | 26.268 |
| Pasas | 23.952 |
| Moluscos | 22.825 |
| Jugo de uva | 22.272 |
| Frutos secos | 21.238 |
| Manufacturas de yeso | 18.436 |
| Minerales de molibdeno | 17.106 |
| Pescado congelado | 16.971 |
| Alambre de cobre | 15.839 |
| Madera aserrada | 15.297 |
| Frambuesa | 14.327 |
| Cobre para el afino | 13.426 |
| Mermeladas | 12.434 |

Fuente: Cámara Marítima y Portuaria de Chile (CAMPORT)

1.3 HINTERLAND Y FORELAND

El Hinterland del Puerto de Valparaíso en Chile comprende las regiones IV, V, VI, VII y Región Metropolitana

El Puerto de Valparaíso presta servicio a la región de Cuyo en Argentina distante a 406 kilómetros, esta región está compuesta por las provincias de: Mendoza, San Juan, San Luís y La Rioja.

El Foreland del puerto lo conforman principalmente Sudamérica, Centro América y Norteamérica; el Norte de Europa y el Mediterráneo; Asia y Oceanía.

1.4 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL PUERTO

El área marítima está protegida por el molo de abrigo que abarca aproximadamente 50 hectáreas (500.000 m²) de aguas abrigadas, en una bahía de orientación norte protegida de los vientos del sur dominantes. Tiene una profundidad máxima de 12 metros y un atraque apto para naves de hasta 11,5 metros de calado.

| | |
|------------------------------------|--------------------------|
| Superficie total: | 3.030.000 m ² |
| Superficie marítima: | 2.670.000 m ² |
| Superficie terrestre: | 361.000 m ² |
| Longitud lineal sitios de atraque: | 1.590 m |
| Superficie poza de abrigo: | 500.000 m ² |

El puerto en su totalidad cuenta con 2 terminales con 8 sitios distribuidos de la siguiente manera como se muestra en la tabla N° 2:

Tabla 2. Terminales del Puerto

| Terminal | TPS | | | | | EPV (Terminales 2 y 3) | | |
|-----------------------|------|------|-------|---------|------|------------------------|-------|---------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Longitud (m) | 142 | 200 | 229,5 | 230,5 | 107 | 245 | 125 | 240 |
| Eslora autorizada (m) | | 628* | | 337,7** | | 180 | 127,5 | 215-235 |
| Calado autorizado (m) | 11,4 | 11,4 | 11,4 | 9,39 | 9,39 | 8,5 | 6,19 | 8,8-8,5 |

Fuente: Terminal Pacifico Sur (TPS)

*Para los sitios 1,2 y 3, son 628 metros de eslora autorizada en total

** Para los sitios 4 y 5 son 337,5 metros de eslora autorizada en total

1.4.1 Ubicación y Accesos:

El puerto de Valparaíso se ubica en la zona central de Chile, 33° 01'33" latitud S y 71°38'22" longitud W. Está localizado a 110 [Km.] al nordeste de la capital del país, Santiago.

Debido a su ubicación, el Puerto de Valparaíso es la puerta principal para la actividad económica de la zona central de Chile.

Valparaíso es el puerto más cercano al paso Los Libertadores, la cual es la principal ruta de comunicación vial a través de la Cordillera de los Andes entre Chile y Argentina. A través de él se comunica con el mercado del MERCOSUR, constituyéndose en un punto de entrada y salida de cargas desde y hacia la cuenca del Pacífico.

El puerto tiene conectividad terrestre a través de ferrocarril y carreteras. Para ello cuenta con redes viales que le permiten conectarse con las diferentes zonas del país y con Argentina: Ruta 60, que une Valparaíso, Los Andes, Mendoza y el Cono Sur; Ruta 68 que une Valparaíso, Casablanca, Santiago; y Ruta 5 Norte y 5 Sur que lo unen con

el resto del país. En el caso de ferrocarriles se conecta a través de la ruta hacia La Calera con la red central y el ramal Valparaíso, que une Valparaíso con Santiago. Las conexiones con otros puertos de la región se realizan a través de la ruta F30-E para llegar a Quintero y la ruta 68 para San Antonio.

Hasta el momento toda la carga que ingresa a TPS se hace por el Acceso Barón, el cual empalma la Av. Argentina de Valparaíso que posteriormente deriva en la Ruta 68 a Santiago y a través de la Ruta 5 al resto del país.

Aunque este acceso cambiará cuando entre en funcionamiento el Acceso Sur de Valparaíso, y será por esta vía que ingrese y salga toda la carga de TPS con mayor fluidez. Este nuevo acceso está directamente conectado a la Ruta 68, por ende el transporte desde el puerto de Valparaíso al resto del país no congestionará la ciudad de Valparaíso.

1.5 EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO (EPV)

El 19 de Septiembre de 1997 fue publicada en el Diario Oficial la Ley 19.542 de modernización portuaria y el 31 de Enero de 1998 se constituyó legalmente la actual Empresa Portuaria Valparaíso (EPV).

Hoy en día EPV administra los sitios 6, 7 y 8, ubicados en el espigón que moviliza el 12% de la carga total del puerto y los sitios 9 y 10 que están convertidos en el paseo muelle Barón.

La Empresa Portuaria Valparaíso es una empresa autónoma del Estado cuya administración la ejerce un directorio compuesto de 5 miembros elegidos por el Presidente de la República quien además designará a uno de ellos para que se desempeñe en calidad de Presidente del Directorio. El Directorio está integrado además por un representante de los trabajadores, el cual sólo tiene derecho a voz.

El objetivo de esta empresa es administrar, explotar, desarrollar y conservar el Puerto de Valparaíso.

1.5.1. Infraestructura

EPV administra los terminales 2 y 3, ambos mediante el sistema multioperador. El Terminal 2 cuenta con los sitios 6, 7 y 8, y los servicios los prestan múltiples empresas privadas, el Terminal 3 es administrado directamente por EPV y corresponde al terminal de pasajeros. La tabla N° 3, muestra las características principales de los muelles públicos.

Tabla 3. Características de los Muelles Públicos

| Terminal N°2 | Sitios | Longitud | Calado máximo permitido | Eslora autorizada | Año de construcción |
|--------------|--------|----------|-------------------------|-------------------|---------------------|
| | 6 | 245 | 8.5 | 180 | 1922 - 1932 |
| | 7 | 125 | 6.19 | 127,5 | 1922 - 1932 |
| | 8 | 240 | 8.80 - 8.50 | 215 - 235 | 1922 - 1932 |

Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) y "Sistema Portuario de Chile 2005" de la Dirección Nacional de Obras Portuarias

A continuación se muestran los equipos que operan en los sitios 6, 7 y 8 del Terminal N° 2 de EPV:

El sitio 8 cuenta con dos grúas marca MAN, con capacidad de levante de 5 toneladas y alcance de 15 metros cada una.

- Equipos:

- Una grúa marca Gottwald, con capacidad máxima de 100 toneladas y 50 metros de alcance, ver figura N° 4.

Figura 4. Grúa Gottwald.



Fuente: www.skyscraperlife.com

- Dos equipos de patio para contenedores tipo Top-Lifter, para el traslado de contenedores, ver figura N° 5.

Figura 5. Equipo Top-Lifter



Fuente: www.waiakeahigh.k12.hi.us/

- Ocho equipos de patio para contenedores tipo Reach-Stacker, de varias marcas como Sisu, Terex y Kalmar, para el traslado de contenedores dentro del puerto, ver figura N° 6.

Figura 6. Equipo Reach-Stacker.



Fuente: www.en.5wk.com

- Dos grúas de pórtico con ruedas neumáticas o RTG (Rubber Tyred Gantry), para patio de contenedores, su diseño en forma de arco les permite alcanzar una alta eficiencia y capacidad de almacenamiento. Las grúas permiten almacenar contenedores en filas mas anchas, de hasta siete unidades y podrán apilar hasta cinco de alto, ver figura N° 7.

Figura 7. Grúa RTG.



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

- o Antepuerto Terrestre

Para la temporada hortofrutícola, EPV cuenta con un Antepuerto Terrestre, ubicada en el sector de Placilla, al sur de Valparaíso, cercana a la ruta 68 que une Santiago con Valparaíso, es un espacio físico destinado al parqueo de camiones y con un moderno sistema de información, esta habilitado administrativa y tecnológicamente para cumplir con los tramites necesarios para la transferencia de carga, como la inspección del SAG (Servicio Agrícola y Ganadero). Permite coordinar en forma eficiente los procesos y flujos asociados al embarque de la fruta.

Este antepuerto tiene como objetivo reunir e informar a los camiones que traen carga para el puerto y coordinar su ingreso en función del desarrollo efectivo de las faenas de embarque de los diversos buques.

El Antepuerto tiene las siguientes características:

- Un área de parqueo de 4 Hectáreas de terreno nivelado.
- Capacidad para 240 camiones, con una distribución de 4 módulos de 60 camiones.
- Posee un sistema de coordinación de tráfico a través de una central computarizada.
- Servicios a los transportistas: casino, teléfonos y baños.

1.6. TERMINAL PACÍFICO SUR VALPARAISO (TPSV)

A fines de 1999, se resolvió la licitación del Primer Terminal, compuesto por los sitios de atraque 1, 2, 3, 4 y 5, que son los que concentran cerca del 88% del movimiento de carga del puerto. El proceso terminó con la adjudicación durante 20 años, ampliables a 30, para el consorcio integrada por Inversiones Neltume con 90.9%, sociedad filial de Inversiones Cosmos Limitada, perteneciente al grupo naviero Von Appen y Hamburger Hafen und Lagerhaus Aktiengesellschaft (HHLA, Puerto de Hamburgo) con 5%. Dicho consorcio formó una sociedad denominada "Terminal Pacífico Sur Valparaíso" (TPSV) y comenzó a operar el 1 de enero de 2000.

En julio de 2002, la institución financiera estatal alemana DEG-Deutsche Investitions Und Entwicklungsgesellschaft MBH- también se incorporó a la propiedad de TPS con 4.1%.

El primero de enero del año 2000, TPS inició la administración del Terminal N°1 de Valparaíso, diseñado para el manejo de naves portacontenedores y multipropósito.

1.6.1. Infraestructura

TPS tiene como objeto la operación y administración del Terminal N°1 del Puerto de Valparaíso bajo la modalidad monooperador.

TPS cuenta con una superficie mayor a 16 hectáreas, donde se emplazan cinco sitios con una longitud total de 909 metros. Este Terminal atiende el 88% de la carga que se moviliza por este puerto, que equivale a más de 5,3 millones de toneladas anuales (2005), la tabla N° 4 muestra las características de los muelles privados.

Tabla 4. Características de los Muelles Privados

| Terminal Nº 1 TPS | Sitios | Longitud | Calado máximo permitido | Eslora autorizada | Año de construcción |
|----------------------|--------|----------|-------------------------------|----------------------|------------------------|
| | 1 | 142 | 11.4 | | 1998 - 1999 |
| | 2 | 200 | 11.4 | 628* | 1997 - 1999 |
| | 3 | 229,5 | 11.4 | | 1996 - 1997 |
| | 4 | 230,5 | 9.39 | 337,5** | 1922 - 1932 |
| | 5 | 107 | 9.39 | | 1922 - 1932 |

Fuente: Terminal Pacifico Sur (TPS)

*Para los sitios 1,2 y 3, son 628 metros de eslora autorizada en total

** Para los sitios 4 y 5 son 337,5 metros de eslora autorizada en total

A continuación se muestran los equipos disponibles, fijos y móviles, con los que cuenta el Terminal Nº 1 de TPS.

- o Equipos disponibles

Equipamiento fijo:

- o Sitios 1, 2 y 3, cuenta con dos grúas Gantry marca Kocks Krane, de fabricación alemana, que operan desde el 2002 para naves Panamax, con capacidad de levante de 60 toneladas cada una y un alcance máximo de 39 metros que permite estibar hasta 13 contenedores de ancho a bordo de la nave. Las grúas pesan 800 toneladas, con una altura de 80 metros y 44,7 metros de longitud. Poseen una velocidad de levante de 60 metros por minuto para contenedores cargados y de 120 metros por minuto para contenedores vacíos, ver figura Nº 8-A.

Figura 8-A. Grúas Gantry marca Kocks Krane para naves Panamax.



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

- Desde el 2006 operan dos grúas Gantry marca ZPMC, provenientes de China, para naves Post-Panamax con un alcance de 50 metros que permite estibar hasta 17 contenedores de ancho a bordo de la nave. Las grúas Post-Panamax son capaces de atender naves de mas de 5000 TEUs, poseen una altura de 102 metros de largo. Estas grúas permiten elevar su capacidad para atender grandes naves portacontenedores en forma simultánea, ver figura N° 8-B.

Figura 8-B. Grúas Gantry marca ZPMC para naves Post-Panamax



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

- Sitio 4 cuenta con una grúa marca Hitachi tipo Goose Neck Level Luffing, con capacidad de levante de 36 toneladas y alcance de 34,4 metros, ver figura N° 9.

Figura 9. Grúa Hitachi



Fuente: www.en.5wk.com

- TPS cuenta además con los siguientes equipos móviles:
 - Una grúa Gottwald, con una capacidad de levante de 100 toneladas, un alcance de 15 m. que se muestra en la figura N° 10.

Figura 10. Grúa Gottwald.



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

- En la figura N° 11, se muestra una típica grúa Horquilla. TPS posee grúas Horquillas de 16 tons, 7 tons, 3,3 tons, 3 tons, 1,8 tons y 1,5 tons.

Figura 11. Grúa Horquilla



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

- Camiones Tractors, o Tractocamiones, marca Capacity, utilizados para el traslados de contenedores por unidad dentro del puerto, ver figura N° 12

Figura 12. Tractocamiones



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

- En la figura N° 13 se muestra una Grúa tipo Reachstacker.

Figura 13. Grúa Reachstacker



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

- Andenes de conexión para Contenedores Refrigerados.

TPS tiene una capacidad para conectar más de 1000 contenedores Reefer conectados simultáneamente para mantener la cadena de frío de las cargas y así llegar en excelentes condiciones a destino.

Además de suministrar energía a los contenedores refrigerados, TPS entrega otros servicios a estos contenedores, como mantener una atmosfera controlada (transfresh), que consiste en aplicar refrigeración focalizada y dirigida a cada producto en particular,

conexión y desconexión, montar o desmontar y chequear físicamente el generador que alimenta los contenedores refrigerados sobre el camión, ver figura N° 14.

Figura 14. Contenedor Reefer.



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

- Almacenes CFS (Container Freight Station)

Esta área presta servicio a cargas Break Bulk que se movilizan en el interior del Terminal, se encargan de prestar los servicios de almacenaje cubierto, consolidados y desconsolidados.

Algunos de los principales servicios que prestan en el CFS se destacan la recepción, despacho y porteo, inspecciones, pesajes, arrumajes, rotulación de carga o contenedores.

1.7. VALPARAÍSO TERMINAL DE PASAJEROS (VTP)

Valparaíso Terminal de Pasajeros S.A. es el primer Terminal de pasajeros para cruceros de turismo en la costa Oeste de Sudamérica. La Empresa Portuaria Valparaíso cuenta con este Terminal el cual es operado por una sociedad anónima formada por AGUNSA (99%) y TESCO (1%) cuyos servicios consideran el desarrollo, manutención y explotación del edificio Terminal por los próximos 30 años.

La adjudicación fue realizada el 2002 y el inicio de operaciones comenzó el 1 de Diciembre del 2003

El Puerto de Valparaíso es miembro de la Asociación de Puertos de Cruceros del Cono Sur (SURCRUISE), creada el 24 de Agosto de 1998, entidad encargada de a dar a conocer la región más austral de América al mercado internacional de la industria de cruceros y de turismo del mundo.

- Puertos miembros del SURCRUISE:

Arica, Antofagasta, Valparaíso, Puerto Montt, Chacabuco y Punta Arenas en Chile.
 Madryn, Mar del Plata, Buenos Aires, Rosario y Ushuaia en Argentina.
 Punta del Este y Montevideo en Uruguay,
 Manta en Ecuador

1.7.1. Instalaciones

VTP tiene una superficie total de 13.160 m²

El edificio del Terminal de Pasajeros está ubicado a 2 kilómetros de los sitios de atraque y consiste en 4200 m² de espacio ubicado en los antiguos almacenes del Puerto de Valparaíso, especialmente acondicionados para el funcionamiento del Terminal.

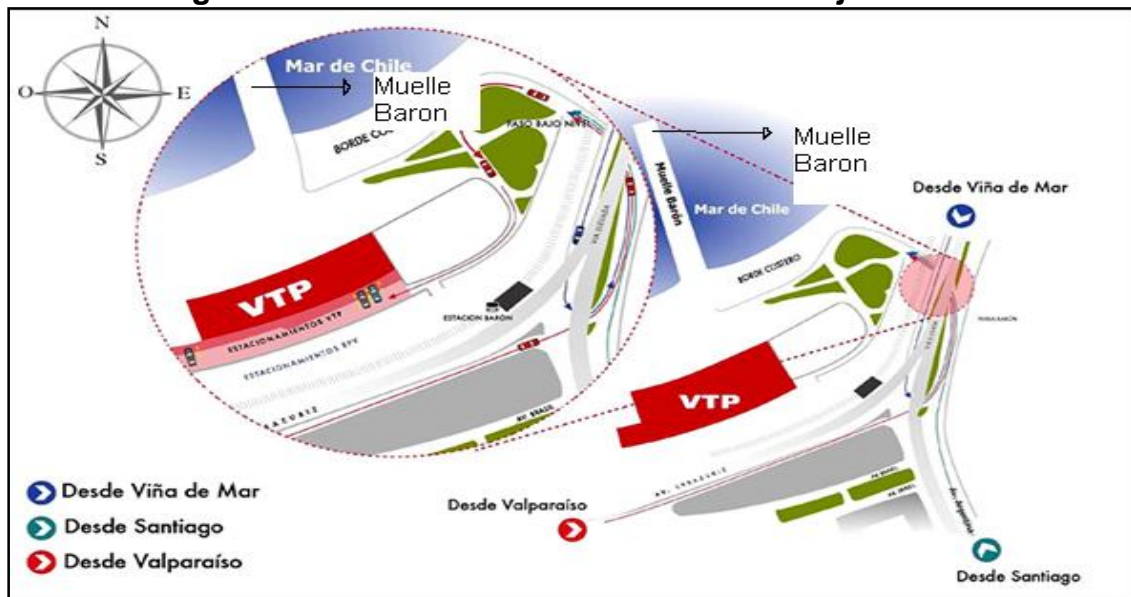
El Terminal cuenta con las siguientes instalaciones:

- Áreas de control y registro de pasajeros y tripulantes por parte del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) y Aduanas.
- Counters para el servicio de pasajeros.
- Carros portaequipajes individuales.
- Oficinas para el uso de agente y/u operador.
- Centro de comunicaciones con estaciones e Internet.
- Zona cubierta de arribos, salida de pasajeros y tripulantes.
- Seguridad privada, de la Autoridad Marítima y aduanas de Chile.
- Variedad de locales comerciales con servicios y productos para pasajeros y tripulantes como artesanías, vino chileno, revistas y una cafetería.
- Cuenta con una bodega de 750 metros cuadrados.
- Enfermería
- Un área abierta de 16.000 metros cuadrados para estacionamiento.

- **Ubicación del Terminal de Pasajeros de VTP, ver figuras N° 15-A y 15-B.**

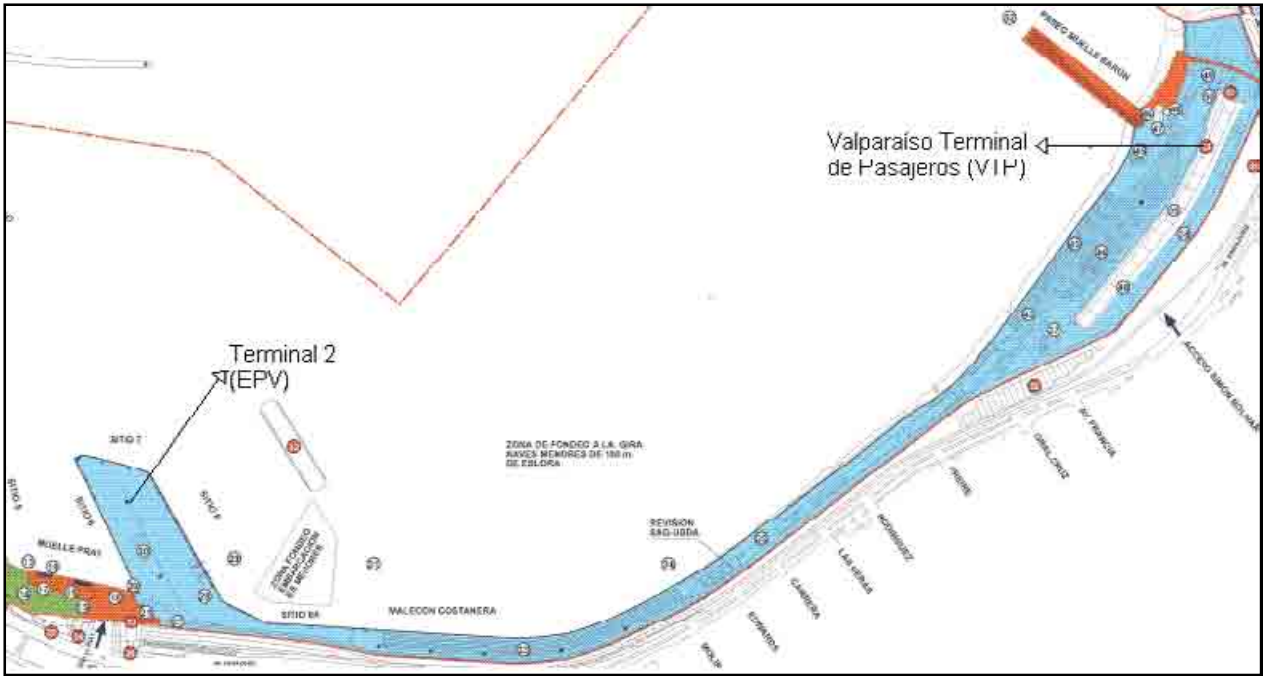
En las figuras N° 15-A y 15-B se muestran la ubicación del terminal de pasajeros de VTP en el muelle Barón.

Figura 15-A. Ubicación del Terminal de Pasajeros VTP



Fuente: www.es.amadeus.com

Figura 15-B. Ubicación Terminal de Pasajeros VTP.



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV).

En el país durante la temporada 2006-2007 se realizaron 228 recaladas, en los puertos de Arica, Valparaíso, Puerto Montt, Puerto Chacabuco, Castro y Punta Arenas. Valparaíso con 42 recaladas, (Ver Tabla 5) y Puerto Montt con 54, son los destinos preferidos de los turistas. La Asociación Chilena de Empresas de Turismo proyectó que hacia el 2008 el Puerto de Valparaíso necesitará ampliaciones en sus habilitaciones de desembarco (Chile: Temporada de Cruceros Internacionales 2006-2007 y Reseña de Oferta nacional; Gobierno de Chile, Servicio Nacional de Turismo).

1.7.2 Tráfico Mundial de Cruceros

En la figura N° 16 se muestra las principales rutas marítimas de los cruceros en todo el mundo.

Figura 16. Tráfico Mundial de Cruceros



Fuente: www.amadeus.net

TPV es muy productivo para el turismo de la región y del país, ha estado en constante crecimiento, pero el tráfico de cruceros en Sudamérica es pequeño en comparación con las cifras que se manejan en Europa o Estados Unidos,

El tráfico de Cruceros en Sudamérica es considerado de menor importancia en cuanto al número de naves que llegan, cuyos destinos más frecuentes son: Brasil, Argentina, Chile y la Antártica. Los mayores tráfico se dan en la zona del mediterráneo, el Caribe, Alaska y los Fiordos Nórdicos.

Para tener una mejor visión en que altura se está a nivel mundial en cuanto al tráfico de cruceros hay que considerar que de los más de 61 millones de pasajeros que se transportó en el mundo en los últimos 5 años solo un 1,8% visitó Sudamérica.

Como se aprecia en la tabla N° 5, la temporada 2006-2007 ha sido la mejor en la historia del puerto, recibiendo el 26 de Enero del 2007, tres cruceros el mismo día, el Queen Mary II (3991 personas), el más grande del mundo; Cristal Serenity" (1360 personas); y Minerva II (2800 personas), dos días antes había arribado el Deutschland con 1800 personas a bordo.

Tabla 5. Estadística de Cruceros en el Puerto de Valparaíso

| Periodos | Pasajeros | Recaladas |
|-----------|-----------|-----------|
| 1998-1999 | 32.391 | 17 |
| 1999-2000 | 47.211 | 30 |
| 2000-2001 | 70.048 | 41 |
| 2001-2002 | 61.653 | 31 |
| 2002-2003 | 68.507 | 38 |
| 2003-2004 | 71.444 | 41 |
| 2004-2005 | 70.876 | 44 |
| 2005-2006 | 84.000 | 42 |
| 2006-2007 | 86.688 | 42 |

Fuente: Empresa portuaria Valparaíso (EPV).

1.7.3. VTP y el Código ISPS

De acuerdo al código obligatorio Ship and Port Facility Security Code (ISPS) se establecen regulaciones que deberán adoptar las naves y los puertos con tráfico internacional, que van desde el control de acceso a las instalaciones, la prevención de ingreso de armas a puertos y buques, planes de acción ante indicios de amenazas, planes de evacuación, etc. Hasta la asignación de Oficiales de Protección para cada puerto, empresa naviera o nave.

Desde junio del 2004, VTP cuenta con los requerimientos de seguridad impuestos por ISPS, contando con los siguientes equipos:

- Rayos X, para la revisión de equipaje de mano y maletas.
- Túnel y equipos portátiles detectores de metales.
- Software de control de ingreso y salida de vehículos y buses al estacionamiento protegido del Terminal.

1.8 UBICACIÓN DE LOS TERMINALES

En la figura N° 17-A se muestra la ubicación de los 3 terminales que posee el puerto.

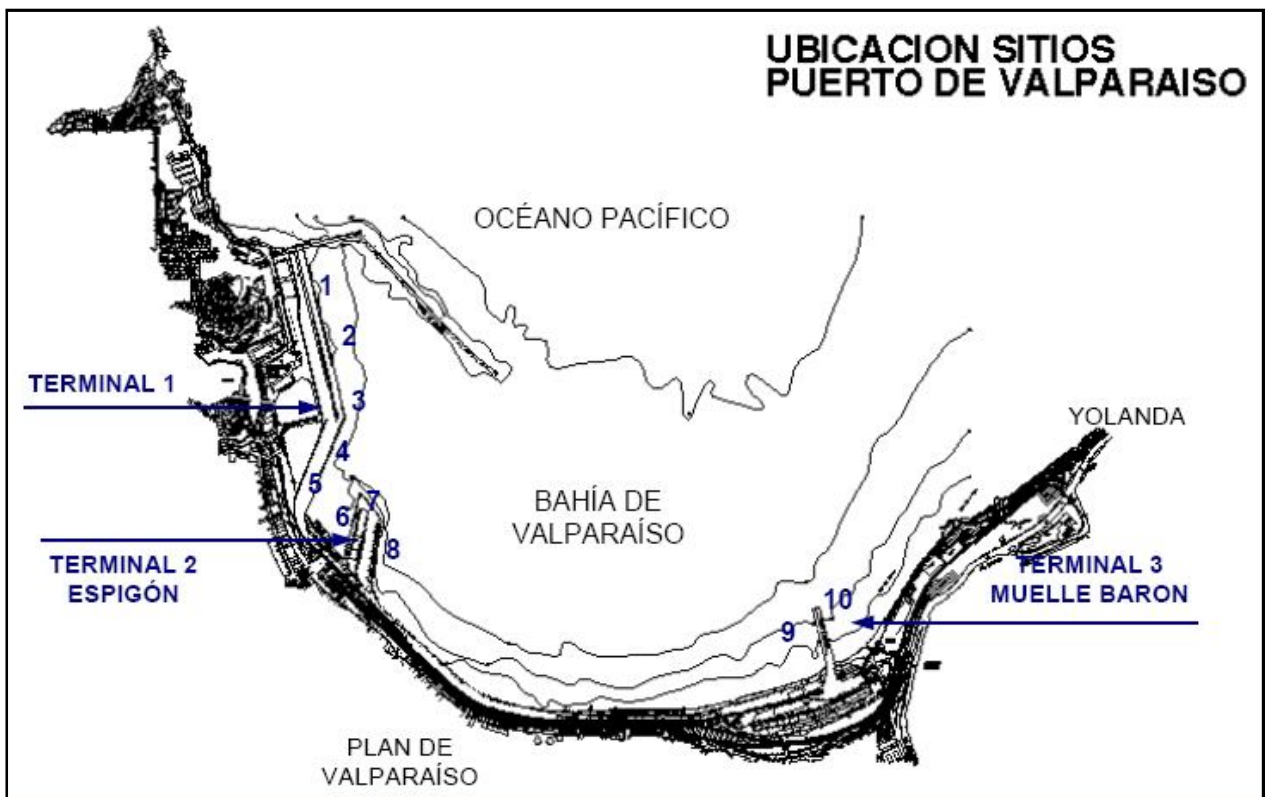
Figura 17-A. Esquema de los Terminales del Puerto de Valparaíso.



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

En la figura N° 17-B se muestra los terminales del puerto con sus respectivos sitios. Al Terminal 1, le corresponden los sitios del 1 al 5; al Terminal 2, del 6 al 8 y el Terminal 3 los sitios 9 y 10.

Figura 17-B. Ubicación de Sitios del Puerto de Valparaíso



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

La figura N° 18 es una fotografía aérea del Terminal 1, que corresponde a TPS, se observan los sitios del 1 al 5.

Figura 18. Ubicación de los Sitios 1, 2, 3, 4, 5 del Terminal N° 1 de TPS.



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

1.9 Compañías navieras que operan en el Puerto de Valparaíso

Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI)

Compañía Sudamericana de vapores (CSAV)

Hapag Lloyd

Hamburg Sud – Columbus Line

Italia Di Navigazione

Green Andes Chile S.A.

J. Lauritzen (Chile) S.A.

Kawasaki Chile Ltda.

Mitsui O.S.K lines

NYK Lines

P & O Nedlloyd Chile S.A.

Pacific Seaways Ltda.

Transmares Naviera Chilena Ltda

1.9.1 Cobertura de Servicios Regulares

En la tabla N° 6 se observa los servicios con las respectivas compañías navieras que la integran, el tipo de embarcaciones, la frecuencia y los tráficos que recorren.

Tabla 6. Compañías Navieras que Prestan Servicios Regulares en el Puerto de Valparaíso

| Servicio | Compañías Navieras | Tipo | Frecuencia | Tráficos |
|--|-----------------------------------|------------------------|------------|--|
| Eurosal | Hamburg Sud, Hapag Lloyd, CMA-CGM | Full Container | 7 días | Norte de Europa/ Costa Oeste EEUU/Caribe y Centro América |
| Coast USA USEC | MSC | Full Container | 7 días | Costa Este EEUU/ Europa |
| Andes Express (SAWC) | MSC | Full Container | 7 días | Lejano Oriente |
| ALEX (Asian Latin Express) | NYK | Full Container | 7 días | Lejano Oriente/Centro América |
| CEX (China Express Service) | Hamburg Sud, CCNI | Full Container | 7 días | Lejano Oriente/Costa Oeste EEUU |
| NAX (North Asia Express Service) | Hamburg Sud, CCNI | Full Container | 7 días | Lejano Oriente |
| New Andes | K-Line, MOL | Full Container | 7 días | Lejano Oriente, México, W.C.Sud América |
| PWS (Panama West Coast of South America) | Evergreen | Full Container | 7 días | Lejano Oriente/ EEUU/ Europa |
| Andes | Hamburg sud | Full Container | 12 días | Argentina, Brasil, Perú |
| WCSA | CP Ships | Full Container | 15 días | Costa Oeste Sudamérica |
| Miami-Golfo | Seaboard Marine | Break Bulk + Container | 12 días | Golfo de EEUU + Venezuela |
| Condor | CCNI | Break Bulk + Container | 15 días | Norte de Europa/ EEUU/ Caribe |
| Magellan | Hamburg Sud | Break Bulk + Container | 30 días | Europa, East Coast S. America (brasil, arg), West Coast S. America (Chile) |
| Brasil (Braspac) | Empremar | Break Bulk | 30 días | Brasil |
| Japón-L. Oriente | TBS | Break Bulk | 30 días | Lejano Oriente |
| Cabotaje Norte Chile | Transmares | Break Bulk + Container | 30 días | Chile |
| Cabotaje Isla J. Fdez. | Naviera del Sur | Break Bulk | 30 días | Chile |
| Cabotaje Isla de Pascua | Danviship | Danviship | 45 días | Chile |

Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

1.9.2. Servicio de Ferrocarriles

El puerto está conectado a través de la Estación Puerto, con la red ferroviaria nacional perteneciente a la Empresa de Ferrocarriles del Estado y operada por Ferrocarriles del Pacífico S.A. (FEPASA)

1.9.3. Servicio de Remolcadores

En el puerto existen 5 empresas que prestan servicio de remolcadores:

Ultramar Ltda.
S.A.A.M.
Ian Taylor y Cia Ltda.
Kenrick y CÍA.
Agental Ltda.

Las potencias de los 6 remolcadores con que cuenta el puerto varían entre 1400 a 4000 HP, además existen 2 lanchas que prestan servicios de amarre.

1.10 PROYECTOS DEL PUERTO DE VALPARAÍSO

El puerto de Valparaíso tiene varios proyectos de los cuales algunos ya se están ejecutando para mejorar la eficiencia de éste. Estos planes estratégicos son una unión entre el sector público representados por EPV y el sector privado por TPS y VTP.

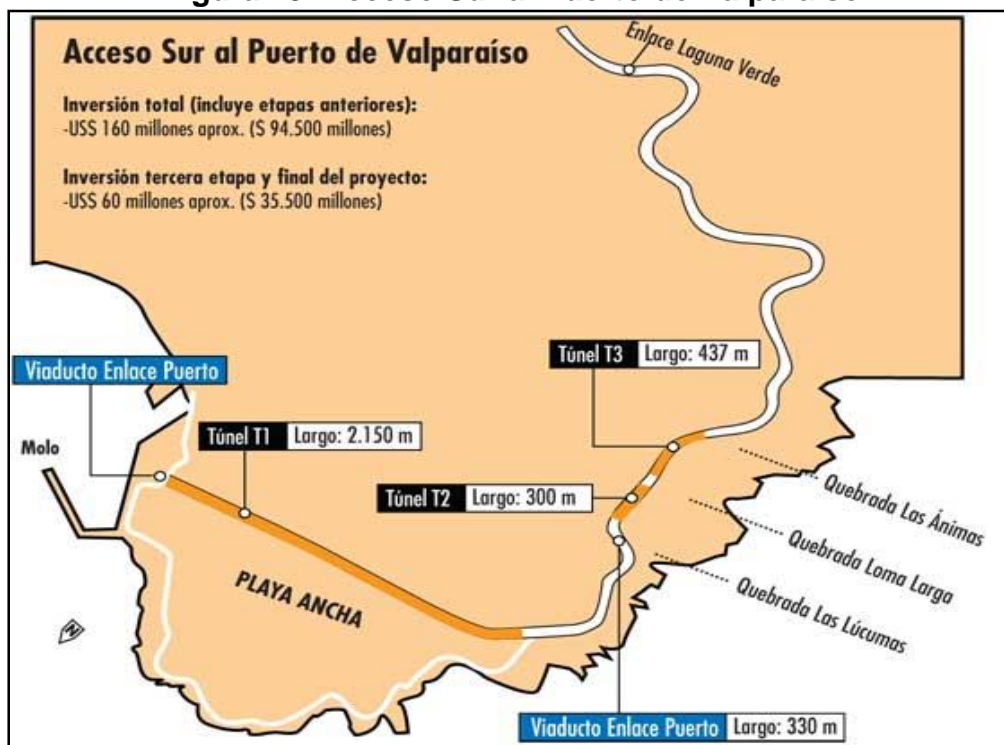
Este plan estratégico se desarrolla para hacer frente a los futuros movimientos de carga y para aumentar la competitividad a través de la construcción de nuevas infraestructuras de caminos y logísticas, mejorando la conectividad y optimizando la coordinación de flujos de carga y camiones entre la comunidad portuaria

1.10.1 Conexión con Acceso Sur

Este proyecto es propuesto por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), que considera generar una entrada al puerto y a la ciudad por el lado sur de esta, con la construcción de un camino de 23 Km. de longitud uniendo la ruta 68 a través de la ruta F-742 (antiguo camino La Pólvara).

Este proyecto comenzará a funcionar a fines del 2007, por donde circulará el transporte de carga pesada, y podrán ingresar los vehículos que circulen por la ruta 68 o la ruta 60 CH directamente al puerto sin pasar por la ciudad, descongestionando así la entrada al puerto, ver figura N° 19.

Figura 19. Acceso Sur al Puerto de Valparaíso



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

1.10.2 Puerto Terrestre Los Andes

Con una superficie aproximada de 24 hectáreas, en el sector denominado El Sauce, en la comuna de Los Andes, Quinta Región, y con una demanda anual estimada de 135.000 camiones que transportan cerca de dos millones y medio de toneladas al año, el futuro Puerto Terrestre Los Andes contempla el diseño, construcción y explotación de un moderno Recinto Portuario.

El futuro puerto seco, hoy en proceso de adjudicación a la firma Azvi Chile S.A., tiene la capacidad de prestar la totalidad de los servicios públicos y privados relacionadas con el transporte, almacenamiento de la carga y el control aduanero y fitosanitario de los productos que ingresan y salen del país, a través del paso fronterizo Los Libertadores, que comunica, vía terrestre, a Chile con Argentina y el resto de MERCOSUR.

Con una inversión de US\$ 10 millones, este puerto seco facilitará el transporte de carga internacional que va hacia los países del Atlántico, así como también los productos que ingresan directamente a Puerto Valparaíso. De esta forma, el Puerto Terrestre Los Andes, se transformará, junto a las autopistas concesionadas Ruta 60 Ch y Troncal Sur, en parte de la columna vertebral del corredor bioceánico de la Quinta Región

1.10.3 Camino Internacional Ruta 60 CH.

Se trata de una iniciativa concesionada por el MOP y que permitirá afianzar el Corredor Bioceánico, a través de los valles transversales de la V región

La Ruta Internacional 60 Ch atraviesa transversalmente el territorio nacional. Comienza en la ciudad de Los Andes, ubicada a 142 Km. de Valparaíso, hasta la conexión con el Troncal Sur, sector de Limache.

El objetivo es habilitar una carretera de 91 kilómetros, que nace en la Ruta 57, al oriente de Los Andes, y termina en el enlace con la localidad de Peñablanca, donde empalmará con el punto inicial del Troncal Sur. Esto permitirá duplicar la actual capacidad a fin de generar condiciones apropiadas para la demanda vehicular.

1.10.4 Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL)

La Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL) consiste en un nuevo recinto para el control, coordinación y fiscalización del flujo de carga por carretera hacia y desde los terminales portuarios, concentrando en un solo lugar las actividades logísticas de apoyo a los flujos de importación y exportación. Este emprendimiento, pionero en el sistema portuario chileno, se ubica sobre el nuevo Acceso Sur, también denominado Camino La Pólvora, a 11 kilómetros distante de los recintos portuarios de Valparaíso. Contará con una superficie total de 60 hectáreas, 20 de las cuales se habilitaron en la primera etapa, durante 2006.

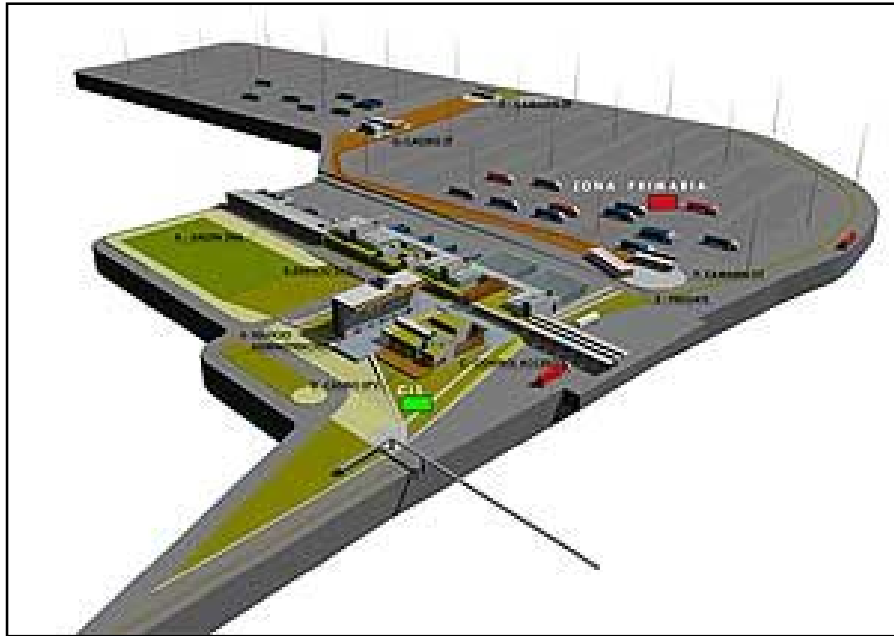
ZEAL otorgará una dinámica de operación de la nueva ruta de ingreso a la ciudad, con la eliminación del tráfico de vehículos de carga por el centro de la ciudad de Valparaíso. Incorporará además, el mejoramiento de procesos logístico-portuarios y una moderna plataforma de sistemas de información que integrará a toda la comunidad portuaria, permitiendo así aumentar la competitividad y la capacidad obteniendo una mejor eficiencia del transporte terrestre y de las operaciones de control y fiscalización, mayor calidad de servicio que contará con instalaciones adecuadas y sistemas especialmente diseñadas para esas funciones.

Se logrará un mejoramiento de la infraestructura, procesos y tecnología de apoyo, esto permitirá concentrar eficientemente los flujos físicos y documentos de importación y exportación.

La inversión de la primera etapa de la ZEAL es de US\$ 20 millones.

El inicio de las construcciones se inició en Octubre del 2006, de tal modo de comenzar las operaciones simultáneamente con la puesta en marcha del nuevo Acceso Sur, programado para el segundo semestre de 2007, ver figuras N° 20-A y 20-B

Figura 20-A. Zona de Extensión de Apoyo Logístico. (ZEAL)



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

Figura 20-B. Vista aérea de ZEAL



Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

1.10.5 Plan de Apertura y Transformación del Borde Costero de Valparaíso: Puerto Barón

Puerto Barón es un megaproyecto urbano en el bordemar de la ciudad liderado por Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), que en Octubre del 2006, adjudicó la concesión del proyecto por 30 años a la cadena Mall Plaza.

Tiene como finalidad abrir un nuevo espacio de integración entre la ciudad y el mar y constituir un atractivo polo de desarrollo económico y social, mediante la construcción de infraestructura urbana turística y comercial de calidad. Ya se han realizado algunas mejoras como el Paseo Muelle Barón, recuperando un antiguo muelle granelero, el Terminal de pasajeros para Cruceros (restaurando parte de las bodegas allí ubicadas) y la habilitación para realizar deportes náuticos.

Este proyecto consolida la visión de integración ciudad-puerto, al destinar más del 60% de sus 20 hectáreas al desarrollo de espacios de uso público, en una zona estratégica cercana al centro urbano y comercial de Valparaíso.

El área involucrada está situada dentro del puerto, en la línea de la costa y adyacente al centro cívico, urbano y comercial de Valparaíso, con más de un kilómetro de frente, que van desde el sector de Barón hasta la proyección de la calle Edwards.

Con esto, Valparaíso se suma a una tendencia global de recuperación e incorporación de los bordes costeros a las ciudades, donde se establecen zonas que actúan como polos de desarrollo, como lo son las experiencias de Port Vell en Barcelona, el V&A Waterfront en Sudáfrica, Puerto Madero en Buenos Aires y recientemente Puerto Nuevo en Antofagasta.

Cabe decir que este proyecto ha estado bajo muchas críticas, ya que causaría un serio daño a la necesaria expansión del Puerto y bloquearía un futuro acceso norte

1.10.6 Proyecciones del Puerto

Con todos estos proyectos durante los próximos años, Valparaíso espera transformarse en el principal puerto de la costa del Pacífico de Sudamérica. Al menos así lo indican las proyecciones realizadas sobre la base del enorme desarrollo que ha adquirido este sector.

A más largo plazo existen varios proyectos para la infraestructura del puerto que contempla inversiones por más de 200 millones de dólares al año 2045. Es un megaproyecto que presentó el entonces presidente del directorio de Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), Gabriel Aldoney en el 2005, contempla varias etapas y promete cuadruplicar la actual transferencia de carga (8,9 millones de toneladas anuales), esto consiste en lo siguiente:

- Se eliminarán los almacenes existentes aumentando la superficie para acopio de contenedores, se implementará 5 grúas Gantry, incorporando 3 del tipo post Panamax.
- Se incorporará también grúas RPG para el manejo de contenedores de patio. Así TPS espera alcanzar una capacidad de transferencia de carga de 8,6 millones de toneladas por año y 10, 3 millones para el puerto en su conjunto.
- Se proyecta la construcción de una estación intermodal de trenes que potenciara el transporte de carga ferroviaria.
- Se construirá un nuevo muelle en el sector costanera con capacidad para atender simultáneamente 2 naves multipropósito, con equipamiento tipo móvil, logrando una capacidad global de transferencia de 13,3 millones de toneladas anuales.
- Se ampliará el actual espigón con la cual se espera tener una capacidad para atender simultáneamente 3 naves, con equipamiento para la transferencia y carga de contenedores, fruta y carga general. Esta ampliación permitirá aumentar la capacidad del puerto a alrededor de 14 millones de toneladas anuales.
- Se construirá un segundo frente de atraque continuo de 780 metros de longitud alcanzando una superficie total de 45 hectáreas e incrementando la capacidad a unos 20 millones de toneladas anuales.

En las figuras N° 21-A, 21-B y 21-C se muestra fotografías modificadas computacionalmente para tener una apreciación del proyecto que se explico.

Figura 21-A. Proyecto de Ampliación del Muelle.



Fuente: Archivos de Diario El Mercurio de Valparaíso

Además, se pretende desarrollar el Terminal San Mateo, que se encuentra junto al molo de abrigo, ver figura N° 21-B, que incrementará en unos 5 millones de toneladas más por año y el Terminal Yolanda, ver figura N° 21-C, lo hará aumentando 6,4 millones de toneladas.

Figura 21-B. Proyecto de Ampliación del Muelle



Fuente: Archivos de Diario El Mercurio de Valparaíso

Figura 21-C. Proyecto de Ampliación del Muelle



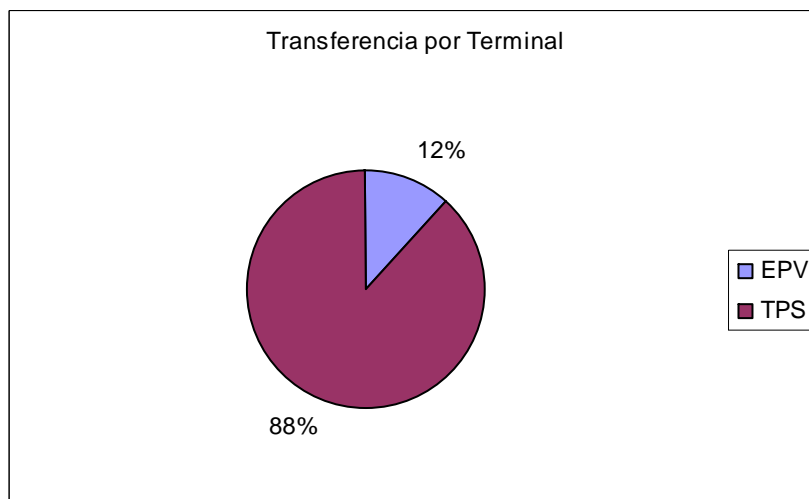
Fuente: Archivos de Diario El Mercurio de Valparaíso

El conjunto de proyectos permitiría alcanzar una capacidad de transferencia global de carga en unos 32 millones de toneladas y potencialmente incluso hasta 40 millones de toneladas por año, permitiendo satisfacer los requerimientos de demanda hasta el 2045 según estimaciones optimistas de crecimiento del comercio exterior de Chile.

1.11 PUERTO DE VALPARAÍSO EN LA ACTUALIDAD

A continuación se presentará algunos datos de movimientos de carga en la actualidad.

Figura 22. Transferencia por Terminal Año 2006



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV).

Como se puede apreciar en la figura N° 22, el Terminal Pacifico Sur Valparaíso en el 2006 maneja casi el 90% de la carga que moviliza el puerto que representa más de 5,3 millones de toneladas anuales.

1.11.1 Exportaciones 2005

La siguiente tabla muestra el destino de las exportaciones del puerto para el año 2005 y el tipo de carga que moviliza

Tabla 7. Destino de Exportaciones por Tipo de Carga del Puerto de Valparaíso (Toneladas)

| Trafico | Carga contenedor | General fraccionada | Carga contenedor | Refrigerada fraccionada | Total carga |
|------------------------|------------------|---------------------|------------------|-------------------------|-------------|
| África | 0 | 1.832 | 0 | 0 | 1.832 |
| América central | 174.169 | 6.257 | 80.606 | 10 | 261.043 |
| Canadá pacífico | 797 | 0 | 0 | 0 | 797 |
| Venez., Caribe | 134.152 | 4.059 | 42.324 | 0 | 180.537 |
| Mediterráneo Este | 0 | 0 | 279 | 962 | 1.242 |
| Este Sudamérica | 45.178 | 309 | 4.683 | 0 | 50.170 |
| Mediterráneo central | 0 | 0 | 13.264 | 57.554 | 70.819 |
| Europa Norte | 365.715 | 77.714 | 169.908 | 305.025 | 918.363 |
| Lejano Oriente | 124.576 | 167 | 122.036 | 142 | 246.922 |
| Golfo pérsico y Arabia | 0 | 9 | 3.304 | 56.902 | 60.125 |
| México golfo | 0 | 26.779 | 0 | 0 | 26.779 |
| México pacífico | 5.853 | 0 | 17.814 | 17.781 | 41.448 |
| Australia y Oceanía | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Oeste Sudamérica | 152.805 | 38.397 | 25.671 | 0 | 216.875 |
| USA. golfo | 3.008 | 68.901 | 19 | 0 | 71.929 |
| USA. Pacífico | 1.426 | 45 | 30.834 | 200.386 | 232.693 |
| USA. atlántico | 19.110 | 68 | 57.613 | 298.229 | 375.021 |
| Total tráficos | 1.026.794 | 227.542 | 568.360 | 936.996 | 2.759.693 |

Fuente: Cámara Marítima Portuaria de Chile (CAMPORT)

La tabla Nº 7 muestra que la principal carga movilizada es a través de contenedores y carga refrigerada fraccionada, con destinos como USA y Europa entre los más importantes.

1.11.2 Importaciones 2005

La tabla Nº 8 muestra el origen de las importaciones al puerto y los tipos de carga que moviliza.

Tabla 8: Origen de Importaciones por Tipo de Carga del Puerto de Valparaíso (Toneladas)

| Trafico | Carga contenedor | General fraccionada | Carga contenedor | Refrigerada fraccionada | Graneles sólidos | Total carga |
|------------------------|------------------|---------------------|------------------|-------------------------|------------------|-------------|
| América central | 191.303 | 2.146 | 850 | 0 | 0 | 194.301 |
| Venez.,Caribe | 48.648 | 0 | 410 | 0 | 0 | 49.058 |
| Mediterráneo Este | 0 | 13.178 | 0 | 0 | 0 | 13.178 |
| Este Sudamérica | 138.539 | 191.703 | 1.691 | 0 | | 331.934 |
| Mediterráneo central | 106 | 1.838 | 0 | 0 | 0 | 1.944 |
| Europa Norte | 358.938 | 127.741 | 7.637 | 0 | 0 | 494.318 |
| Lejano Oriente | 321.926 | 181.589 | 2.166 | 0 | 0 | 505.583 |
| México golfo | 4 | 103 | 0 | 0 | 0 | 107 |
| México pacifico | 13.319 | 0 | 50 | 0 | 0 | 13.370 |
| Australia y Oceanía | 36 | 0 | 0 | 0 | 6.277 | 6.313 |
| Oeste Sudamérica | 97.767 | 1.698 | 78.892 | 90.525 | 0 | 268.883 |
| USA. golfo | 11.164 | 23.433 | 16 | 0 | 0 | 34.614 |
| USA. Pacífico | 260 | 0 | 20 | 0 | 0 | 281 |
| USA. atlántico | 704 | 6.777 | 0 | 0 | 0 | 7.481 |
| Total tráficos mundial | 1.182.718 | 550.211 | 91.737 | 90.525 | 6.277 | 1.921.470 |

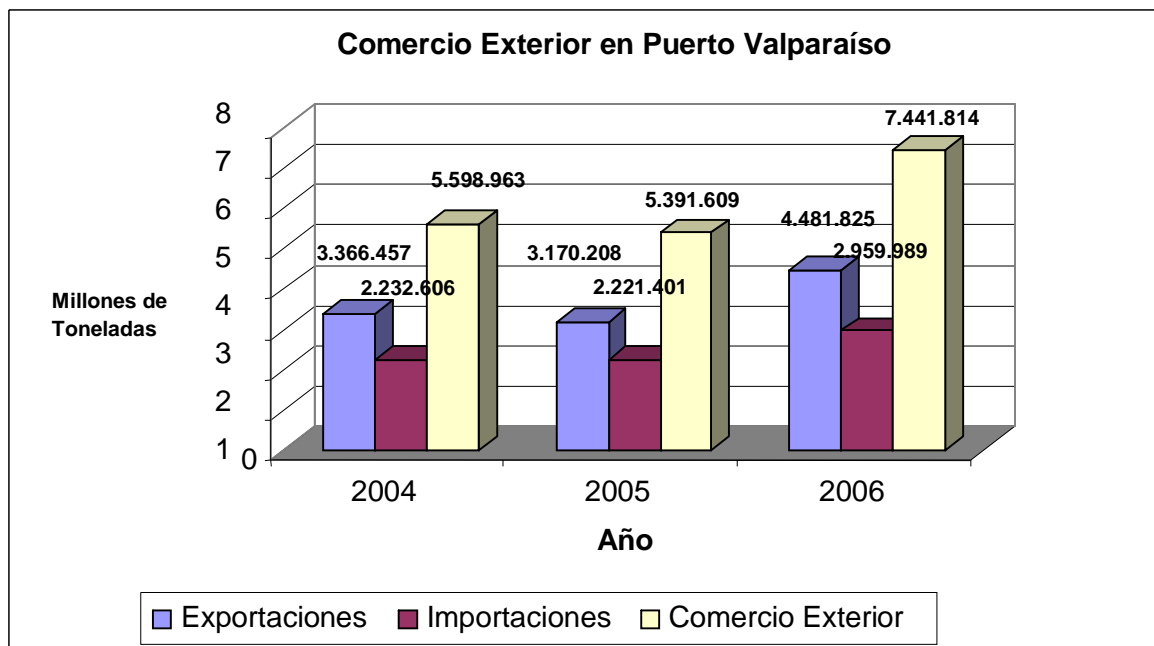
Fuente: Cámara Marítima Portuaria de Chile (CAMPORT)

Las mayores importaciones provienen de Europa, Asia y Sudamérica, casi en su totalidad en contenedores y por carga fraccionada.

1.11.3 Comercio Exterior que Utiliza el Puerto de Valparaíso

La figura N° 23 muestra las exportaciones, importaciones y la sumatoria de ambos en los últimos 3 años.

Figura 23. Comercio Exterior a Través del Puerto de Valparaíso.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Empresa Portuaria de Valparaíso

1.11.4 Transferencia del Puerto de Valparaíso en Toneladas

La tabla N° 9 muestra la transferencia en toneladas del puerto en los últimos 6 años. La transferencia de carga incluye exportación, importación, cabotaje y transito.

Se observa un crecimiento en las transferencias de carga general y en la carga contenedorizada, no así en la carga fraccionada que desde 2005 ha ido disminuyendo.

Tabla 9. Transferencia del Puerto Valparaíso en Toneladas.

| TIPOS DE CARGAS | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Transferencia total carga general | 3.930.418 | 4.469.302 | 4.665.456 | 5.103.507 | 6.052.829 | 5.699.455 | 7.971.266 |
| Var. Anual transferencia carga general | | 13,7% | 4,4% | 9,3% | 18,6% | -6,8% | 39,9% |
| Transferencia carga contenedorizada | 2.537.436 | 2.956.318 | 3.064.911 | 3.378.872 | 4.011.803 | 3.835.866 | 6.218.335 |
| Var. Anual transferencia contenedorizada | | 18,5% | 3,7% | 10,1% | 18,7% | -4,4% | 62,1% |
| Transferencia carga fraccionada | 1.392.982 | 1.512.984 | 1.600.547 | 1.724.635 | 2.041.026 | 1.863.589 | 1.752.931 |
| Var. Anual Transferencia carga fraccionada | | 8,6% | 5,8% | 8,1% | 18,3% | -8,7% | -5,9% |

Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), Memoria anual 2006

Como se observa en la figura N° 24, elaborado a partir de la tabla 9, la transferencia en el Puerto de Valparaíso desde el año 2000, ha mostrado un crecimiento constante hasta el 2004, con una pequeña baja en el 2005, por la disminución en la carga de la fruta. El 2006 fue un año productivo teniendo resultados históricos en transferencia de carga, esto debido al gran crecimiento en toneladas de contenedores. La baja que se produce en los últimos años en la carga fraccionada se debe a que se esta reemplazando por la carga en contenedores.

Figura 24. Transferencia Histórica del Puerto de Valparaíso



Fuente: Elaboración propia a partir de la tabla 9

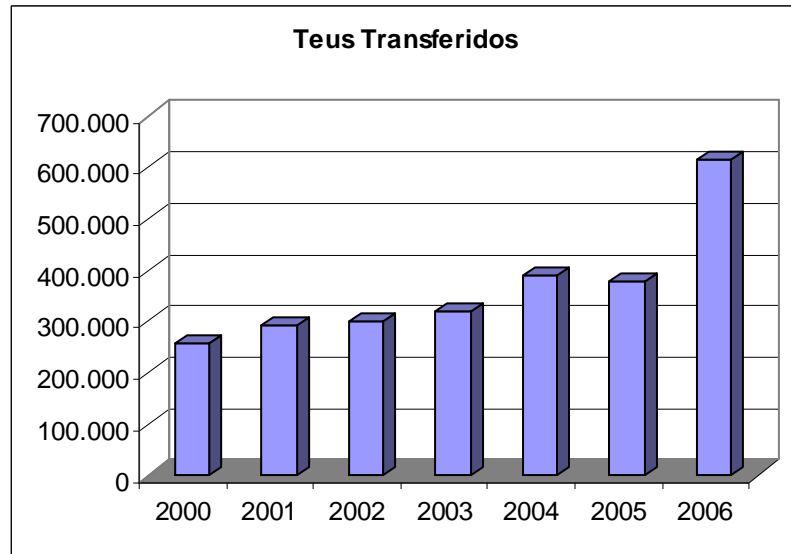
1.11.5 Transferencias en el Puerto de Valparaíso en TEU

La tabla N° 10 muestra la transferencia de contenedores en TEUs y su variación anual desde el 2000 a 2006.

Tabla 10. Teus transferidos

| Año | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|--------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Teus transferidos | 256.386 | 291.403 | 300.031 | 319.366 | 388.353 | 377.275 | 614.841 |
| Var. Anual | | 13,70% | 3,00% | 6.4% | 21,60% | -2,90% | 63,00% |

Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso, Memoria anual 2006

Figura 25. Teus Transferidos

Fuente: Elaboración propia a partir de la tabla 10

Como se observa en la tabla N° 10 y en la figura N° 25, ha existido un importante crecimiento en los Teus transferidos, destacando el año 2004 con una variación de casi un 22% en el crecimiento comparado con el año anterior y el 2006 con un 63% de crecimiento en la variación anual.

1.11.6 Manejo de Cargas

La tabla N° 11 muestra que los tiempos de espera en EPV y TPS han disminuido considerablemente desde el 2004. En el caso de TPS se debe a la adquisición y puesta en funcionamiento de dos grúas tipo Post-Panamax. La velocidad de transferencia también se vio afectada positivamente con la adquisición de estas dos grúas.

Tabla 11. Manejo de Cargas en Puerto de Valparaíso

| Velocidad de transferencia TPS (BOX/Hr) | | | |
|--|------|------|------|
| | 2004 | 2005 | 2006 |
| Promedio anual | 45,9 | 47,4 | 63 |
| Naves sobre 1000 Box | 54 | 79,4 | 81 |

| Tiempo de espera (Hr/nave) | | | |
|-----------------------------------|---------|---------|---------|
| | 2004 | 2005 | 2006 |
| EPV | 12 min. | 13 min. | 3 min. |
| TPS | 34 min. | 17 min. | 19 min. |
| Puerto | 28 min. | 16 min. | 14 min. |

Fuente: Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), Memoria anual 2006

1.12 MOVIMIENTOS DE CARGA DE LOS PUERTOS CHILENOS.

Los puertos con mayor movimiento son los de San Antonio y Valparaíso, ambos de la zona central del país, marcando una gran diferencia con los demás puertos ubicados en regiones, debido principalmente a la diferencia en infraestructura, ya que es en estos puertos en los que se han realizado las obras más significativas

Se debe considerar que a estos puertos llegan cargas para la exportación de muchas regiones del país, especialmente desde la cuarta a la séptima región, y de ciertas provincias de Argentina.

Lo dicho anteriormente se demuestra en la tabla siguiente que indica los movimientos de carga de los puertos chilenos para el año 2005.

Tabla 12. Comercio Exterior de Chile a Través de las Empresas Portuarias Estatales Incluyendo Concesionarios Privados, Año 2005 (Valores en toneladas métricas)

| Empresas portuarias c/concesionarios privados | Carga general Contened. | Carga general fraccionada | Carga refrigerada contenedores | Carga refrigerada fraccionada | Carga a granel sólidos | Carga a granel líquidos | Total carga año | % movilizado concesionarios |
|---|-------------------------|---------------------------|--------------------------------|-------------------------------|------------------------|-------------------------|------------------|-----------------------------|
| Arica | 563.251 | 105.067 | 11.754 | 0 | 225.254 | 486.537 | 1.391.863 | 26% |
| Iquique | 860.998 | 277.611 | 8.095 | 0 | 122.977 | 175.793 | 1.445.474 | 62% |
| Antofagasta | 419.416 | 930.844 | 382 | 0 | 524.644 | 285.241 | 2.160.527 | 91% |
| Coquimbo | 3.341 | 3.071 | 10.327 | 133.322 | 28.657 | 0 | 178.718 | |
| Valparaíso | 2.347.750 | 865.344 | 655.003 | 1.185.449 | 0 | 0 | 5.053.546 | 89% |
| San Antonio | 4.038.412 | 488.688 | 1.134.721 | 16.978 | 2.320.815 | 89.235 | 8.088.849 | 79% |
| Talcahuano | 25.669 | 48.241 | 4.901 | 8.136 | 1.500 | 7.098 | 95.545 | |
| San Vicente | 1.324.452 | 452.498 | 81.739 | 51.543 | 404.523 | 0 | 2.314.755 | 100% |
| Puerto Montt | 0 | 0 | 0 | 0 | 92.246 | 0 | 92.246 | |
| Chacabuco | 353 | 0 | 1.195 | 0 | 66.487 | 0 | 68.035 | |
| Punta Arenas | 14.105 | 66.379 | 6.168 | 17.750 | 0 | 0 | 104.402 | |

Fuente: Cámara Portuaria de Chile (CAMPORT)

1.13 MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE EN TEUs

La tabla Nº 13 mostrará el nivel en que se encuentran los puertos chilenos en cuanto a movimiento de contenedores en América latina y el Caribe.

**Tabla 13. 20 Principales Puertos de América Latina y el Caribe, año 2005
(Movimiento de contenedores, Teus)**

| Puertos | 2004 | 2005 | Variación 2005/2004 |
|-----------------------------------|-----------|-----------|------------------------|
| 1) Santos, Brasil | 1.882.838 | 2.267.921 | 20,5% |
| 2) Colon, Panamá | 1.943.712 | 2.054.285 | 5,7% |
| 3) Kingston, Jamaica | 1.356.034 | 1.670.800 | 23,2% |
| 4) Freeport, Bahamas | 1.059.581 | 1.121.285 | 5,8% |
| 5) Buenos Aires, Argentina | 1.138.503 | 1.075.173 | -5,6% |
| 6) Callao, Perú | 727.840 | 887.035 | 21,9% |
| 7) Manzanillo, México | 830.779 | 872.562 | 5,0% |
| 8) San Antonio, Chile | 639.762 | 773.048 | 20,8% |
| 9) Puerto Cabello, Venezuela | 597.930 | 746.810 | 24,9% |
| 10) Puerto Limón-Moin, Costa Rica | 667.344 | 688.563 | 3,2% |
| 11) Rio Grande, Brasil | 617.808 | 665.111 | 7,6% |
| 12) Balboa, Panamá | 465.091 | 664.185 | 42,8% |
| 13) Itajaí, Brasil | 564.012 | 644.000 | 14,2% |
| 14) Veracruz, México | 591.736 | 631.308 | 6,7% |
| 15) Guayaquil, Ecuador | 516.557 | 567.608 | 9,9% |
| 16) Cartagena, Colombia | 468.864 | 549.860 | 17,3% |
| 17) Puerto Cortes, Honduras | 466.805 | 468.563 | 0,4% |
| 18) Montevideo, Uruguay | 423.343 | 454.517 | 7,4% |
| 19) Paranagua, Brasil | 379.068 | 420.000 | 10,8% |
| 20) Valparaíso, Chile | 388.353 | 377.275 | -2,9% |

Fuente: www.eclac.org/transporte/noticias

Se observa en la tabla N° 13, a dos puertos chilenos entre los 20 más importantes de América Latina y el Caribe en el movimiento de contenedores, a San Antonio ubicado en el puesto 8 y Valparaíso en el puesto 20 con una ligera baja el 2005, siendo esta disminución la primera desde que se creó TPS en el 2000.

En el año 2005 de los 8 puertos ubicado en las costas del Océano pacífico, el mejor ubicado es el puerto del Callao (en el puesto 6), manteniendo una gran diferencia en Teus con los dos primeros puertos del ranking (Santos y Colon).

En el 2006 Valparaíso registró el mayor incremento entre los 25 principales puertos Latinoamericanos en términos de carga de contenedores. Este crecimiento lo hace avanzar en el ranking de puertos Latinoamericanos, escalando al lugar 14 con 613889 TEU, subiendo 6 lugares con respecto al 2005. (Latin Business Chronicle)

En el contexto mundial, los puertos chilenos tienen un buen nivel logístico y son eficientes, pero no se encuentran en las rutas comerciales más servidas. En conjunto, todos los puertos de la costa oeste de Sudamérica no alcanzan a mover el 1% de la carga mundial. En el contexto sudamericano, Chile ocupa el tercer lugar en toneladas de carga portuaria movilizadas y el primer lugar en la costa pacífica.

El principal origen de las importaciones chilenas, transportadas por vía marítima, está dentro del continente sudamericano (42%), seguido por Asia, Australia, Oceanía y

Estados Unidos (todos con 10%), correspondiendo principalmente a combustibles, abonos, productos químicos y frutas. (Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, El Sistema Portuario de Chile 2005)

En tabla N° 14 se muestra la carga exportada por área y por tipo de mercadería desde el Puerto de Valparaíso:

Tabla 14. Principales Exportaciones desde el Puerto de Valparaíso Por Tipo de Carga y Destino (2005)

| Trafico | Pescados y mariscos | Frutas, hortalizas y legumbres | Harina pescado y otras | Sal | Minerales, metalurg. y escorias | Salitre y abonos | Madera, troncos y chips | Papel y celulosas | Cobre metálico | Resto de las mercaderías | Total mercaderías |
|--|---------------------|--------------------------------|------------------------|--------|---------------------------------|------------------|-------------------------|-------------------|----------------|--------------------------|-------------------|
| África | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.797 | 0 | 35 | 1.832 |
| América central | 5.555 | 65.489 | 1.475 | 0 | 951 | 97 | 18.327 | 4.532 | 12.106 | 152.506 | 261.043 |
| Venez.,Caribe mediterráneo Este | 2.830 | 39.519 | 254 | 453 | 718 | 202 | 4.071 | 6.512 | 12.102 | 113.880 | 180.537 |
| Costa este Sudamérica mediterráneo central | 0 | 1.242 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.242 |
| Costa este Sudamérica mediterráneo central | 739 | 4.744 | 934 | 831 | 34 | 125 | 0 | 2.919 | 9.486 | 30.354 | 50.170 |
| Costa este Sudamérica mediterráneo central | 0 | 70.818 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 70.818 |
| Europa Norte Lejano Oriente | 54.460 | 430.161 | 4.091 | 1 | 14.797 | 0 | 5.261 | 2.162 | 106.745 | 301.691 | 918.363 |
| Europa Norte Lejano Oriente | 15.028 | 73.316 | 2.691 | 0 | 1.337 | 67 | 586 | 312 | 30.366 | 123.215 | 246.922 |
| Golfo pérsico y Arabia | 0 | 60.206 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 60.215 |
| México golfo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28.803 | 976 | 29.779 |
| México pacífico | 485 | 21.974 | 0 | 4 | 859 | 0 | 35 | 96 | 33 | 17.957 | 41.448 |
| Costa Oeste Sudamérica | 824 | 29.669 | 14 | 0 | 48 | 84 | 826 | 13.878 | 5.369 | 166.158 | 216.875 |
| USA. golfo | 0 | 50 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.782 | 0 | 60.449 | 7.647 | 71.929 |
| USA. Pacífico | 701 | 130.415 | 0 | 0 | 0 | 0 | 67 | 0 | 0 | 1.507 | 232.693 |
| USA. atlántico | 20 | 366.823 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 8 | 0 | 19.163 | 375.021 |
| Total tráficos | 80.646 | 1.383.457 | 9.453 | 1.290 | 18.747 | 578 | 32.965 | 32.221 | 264.463 | 935.868 | 2.759.693 |
| Variación 2004/2005 | 28,43% | -10,62% | -27,00% | 47,38% | -48,72% | -82,44% | -59,52% | 19,49% | -28,01% | -0,43% | -10,37% |

Fuente: Cámara Portuaria de Chile (CAMPORT)

CAPITULO II

PROCESO DE MODERNIZACIÓN PORTUARIA 1960 - 2006

2.1 PERIODO 1960 – 1981

Como respuesta a la necesidad de modernización del Estado evidenciada en los años 60, el poder ejecutivo comenzó un proceso de reestructuración de la administración pública creando una serie de empresas autónomas del Estado. Una de ellas fue la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), creada el 6 de abril de 1960, cuya labor consistía en explotar, administrar y conservar los 10 puertos comerciales de uso público que poseía el Estado y actuar como autoridad portuaria nacional.

La empresa dependía del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, y era administrada por un director de confianza del Presidente de la República, quien tenía, entre otras facultades, la de fijar las tarifas. A partir de 1975, EMPORCHI pasó a depender del nuevo Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Entre las funciones que realizaba EMPORCHI se destacan las siguientes:

- Asignación de sitios.
- Designación de depósitos de las mercancías.
- Operación de las transferencias de la carga de la nave al muelle.
- Porteo entre el costado de la nave y el almacén.
- Recepción y entrega de las mercancías dentro de los almacenes portuarios.
- Facultad de fijar tarifas.
- Arrumaje.

Para todas estas funciones EMPORCHI utilizaba personal, equipos y maquinaria propia.

El nuevo modelo portuario quedaría estructurado por dos grupos de trabajadores diferentes: los “trabajadores de EMPORCHI” y los “trabajadores marítimos” que pertenecían a las agencias privadas.

Los trabajadores de EMPORCHI dependían del Estado y estaban sujetos al estatuto administrativo que rige a todas las reparticiones públicas. Movilizaban las cargas desde el costado de la nave hasta los almacenes y desde los almacenes hasta su entrega a los consignatarios y viceversa. Tenían inamovilidad en su trabajo y horarios.

Los trabajadores marítimos trabajaban solamente a bordo de las naves en faenas de estiba y desestiba, se regían por normas especiales del sector privado y debían cumplir una serie de requisitos, debían estar inscrito en uno de los sindicatos autorizados y estar matriculados ante la autoridad marítima (DIRECTEMAR).

La autoridad marítima reconocía en estos trabajadores marítimos solo 6 especialidades:

- Empleados de bahía: Trabajaban para los armadores, hacían tareas de coordinación.
- Empleados de compañías navieras en aduanas: Trabajadores esporádicos, existieron sólo en Valparaíso.
- Estibadores: Encargados de la estiba y desestiba de la carga.
- Marineros auxiliares de bahía: Reemplazaban en el puerto a los tripulantes de las naves extranjeras.
- Embaladores: Distribuían el material empleado en faenas, separaban, envasaban y acuñaban estibas.

- Cuidadores marítimos: Policías particulares.

Los empleadores eran representados por la Cámara Marítima, que agrupaba a más de 50 armadores y debían pedir a los sindicatos una cuadrilla de hombres para la estiba de un buque, aceptando todas las condiciones que este le imponía.

Los sindicatos eran representados por la Corporación de Obreros Marítimos de Chile (COMACH), que agrupaba a 5 federaciones y 52 sindicatos, los cuales negociaban convenios colectivos con la Cámara Marítima. Estos convenios colectivos eran de carácter nacional y establecían una estructura tarifaria de más de 160 ítems para los diferentes tipos de carga y ofrecían cuadrillas fijas con números determinados de hombres.

El empleador no podía reducir el número de hombres por cuadrilla, ni el número de cuadrillas convenidos para cada tipo de carga. Tampoco podía seleccionar al personal el cual era nombrado exclusivamente solo por el sindicato en un proceso de asignación de trabajo que llamaban “la nombrada” o el sistema “tú y tú”

Sin embargo, ocurrieron ciertas irregularidades por el mal uso de las matrículas bajo el nombre “medios pollos” y “cuartos pollos” por parte de los estibadores. Esto no era que otra cosa que mandar a trabajar al turno asignado a otra persona ajena al puerto como un amigo o un pariente, para luego repartirse el salario ganado entre los dos. Por su parte el “cuarto pollo” era el mandado por el “medio pollo” y ganaba el cuarto del salario. Esta mala práctica sería un elemento importante al utilizarse como un argumento para la implementación de la reforma laboral portuaria que vendría más adelante.

Bajo este esquema los puertos solo trabajaban 11,5 horas diarias, divididas en 2 jornadas y 230 días al año.

Hasta 1978 los 10 puertos estatales de EMPORCHI contaban con un personal de 5117 trabajadores con contrato permanente. En tanto las empresas privadas contaban con un total de 3500 trabajadores con convenios colectivos, con una adicional de 2500 hombres denominados suplentes y más 19000 trabajadores denominados pincheros, los cuales reemplazaban al personal matriculado y suplente cuando este no concurría a las faenas.

Bajo este modelo existían frecuentes problemas en los puertos públicos. Entre ellos, demoras considerables debido al uso de equipos obsoletos, pérdidas frecuentes de carga debido a descoordinaciones entre portuarios y EMPORCHI, altos costos monetarios que incluso podían ser más altos que los de producción, demoras en atender barcos, problemas de congestión. A ello se sumaba que los trabajadores de EMPORCHI tenían horarios de trabajo diferentes a los trabajadores marítimos, lo que producía paralizaciones y tiempos muertos, los turnos de trabajos solo eran 2 y existía exceso de personal.

El resultado de estas prácticas se traducían en servicios caros que afectaban al comercio exterior chileno, el cual había comenzado a experimentar un incremento a mediados de la década de los 70.

Con la llegada del gobierno militar en 1973 se produjeron profundos cambios al modelo económico del país, cuyo objeto era cambiar el modelo de industrialización basada en la sustitución de las importaciones que se venía aplicando desde los años cuarenta. Se puso en práctica una liberalización comercial proyectado para un crecimiento en las exportaciones y el producto global, reduciendo drásticamente los aranceles de importación y eliminando barreras comerciales.

A comienzos del gobierno militar se hicieron estudios en los cuales se concluyó que los puertos nacionales no serían suficientes para manejar los volúmenes de carga

proyectados para los próximos años. De este modo, la solución pasaba en invertir en infraestructura o mejorar la eficiencia. La primera alternativa exigía al Estado recursos de los cuales no disponía y la segunda requería un cambio profundo del marco institucional que sí resultaba plausible para el gobierno, por lo que se resolvió no efectuar ampliaciones a la infraestructura de los puertos mientras no existiera una óptima ocupación de la ya existente.

A partir de 1978 se estableció un programa general de reformas que permitió introducir nuevas formas de gestión estatal y privada para adaptarse al nuevo modelo de economía de mercado. Los cambios que se aplicaron al sector portuario estaban dirigidos principalmente a poner fin a los monopolios y permitir la participación del sector privado.

El gobierno tuvo entonces que ir preparando el terreno para la aplicación de las nuevas normativas. Se adoptaron una serie de medidas al sistema portuario tendientes a aumentar la capacidad competitiva de los puertos privados entre las que destacan:

- Eliminación de las regalías que hasta esa fecha debían pagar los puertos privados que compitieran con EMPORCHI
- Eliminación de la descarga gratuita de fertilizantes en puertos estatales.
- Caducidad del permiso de recalada que debía pedir el puerto de Lirquén cada vez que un buque quería utilizar sus servicios.

No sólo eso. Se sometió a EMPORCHI a un severo plan de reducción del personal, en el cual se consideraron 2 elementos importantes. Por una parte, compensar a los trabajadores por la pérdida que sufrieran como consecuencia del cambio de las prácticas existentes y, por otra, asegurar que la operación portuaria sufriera lo menos posible en caso de que los gremios marítimos paralizaran.

Se utilizaron diversas formulas para la reducción del personal como incentivos para el retiro como:

- Jubilaciones prematuras.
- Apoyo económico para iniciar pequeñas empresas a quienes se acogieran a retiro voluntario.
- Se incentivo a las compañías privadas para que contrataran a una parte de ese personal para realizar faenas en tierra.

De esta manera, EMPORCHI, que en 1978 estaba constituido por 5117 trabajadores redujo su personal a 1625 en el lapso de 3 años

Finalmente con todas estas medidas mencionadas en este periodo se sientan las bases para el inicio del sistema de libre competencia en las operaciones portuarias.

2.2 PERIODO 1981 – 1990

En 1981 el Gobierno de Chile adoptó las primeras medidas que producirían un cambio profundo en el sistema portuario despachando dos leyes; la ley 18032 y la ley 18042.

La **ley 18032** promulgada el 25 de septiembre de 1981, acabó con el monopolio de los trabajadores portuarios cambiando la relación laboral de los estibadores con las empresas e implementando un sistema de libre acceso y competencia para las prestaciones de servicios de estiba y desestiba, dio por terminados todos los convenios colectivos y las restricciones al uso de la mano de obra en los puertos, puso término al sistema de matrículas de los gremios marítimos e indemnizó a los trabajadores matriculados y suplentes, se permitió a las empresas estibadoras operar desde el fondo de las bodegas de la nave hasta el lugar de reposo de las mercancías, terminando así

con el uso de trabajadores a bordo diferentes que los empleados en las operaciones en tierra, EMPORCHI dejó de prestar las operaciones de movilización de cargas.

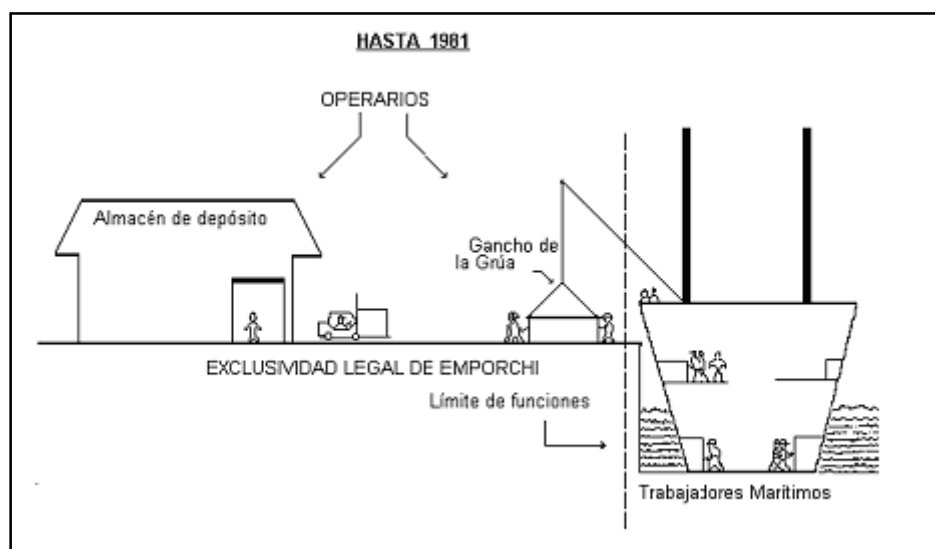
La **ley 18042** promulgada el 15 de octubre de 1981 cambió radicalmente el giro de EMPORCHI, en un principio la ley ordenaba la división de ésta en 10 nuevas sociedades anónimas de propiedad estatal, las que quedaban bajo un holding que administraría una Corporación Nacional Portuaria, las cuales se encargarían de la administración de cada uno de los 10 puertos que administraba EMPORCHI y que competirían entre sí, la ley además les otorgaba a estas nuevas sociedades la facultad de concesionar la administración y gestión de sus sitios de atraque a privados mediante licitación pública. Pero la amenaza de posibles monopolios privados hizo que el gobierno desistiera en esta parte de la ley, derogándola. Se aplicó el resto de ley que instauraba el traspaso de las operaciones de transferencia de cargas y de porteo a las agencias privadas, restringiendo las operaciones de EMPORCHI a los almacenes portuarios. Se produce así la unión de las operaciones de transferencia y de los servicios portuarios.

Bajo esta nueva normativa se produjo un nuevo esquema laboral que consistía en lo siguiente:

- El empleador puede seleccionar libremente a su personal
- El empleador puede llevar el número de hombres que realmente requiere para realizar sus faenas, ya no está obligado a solicitar el personal a los sindicatos y pudo contratar personal no sindicalizado.
- Se suspende el sistema de matrículas quedando el trabajo abierto a que cualquier persona accediera a él.
- Los salarios dejaron de regirse por las tarifas de los convenios laborales nacionales y pasaron a estar establecidos por cada empresa y sus propios trabajadores.
- Se estableció un sistema de 3 turnos de trabajos al día de 7,5 horas cada uno, se habilitaron los puertos al trabajo 22,5 horas al día y los 365 días del año.
- Se declaran caducos los contratos colectivos vigentes entre la Cámara Marítima y COMACH.

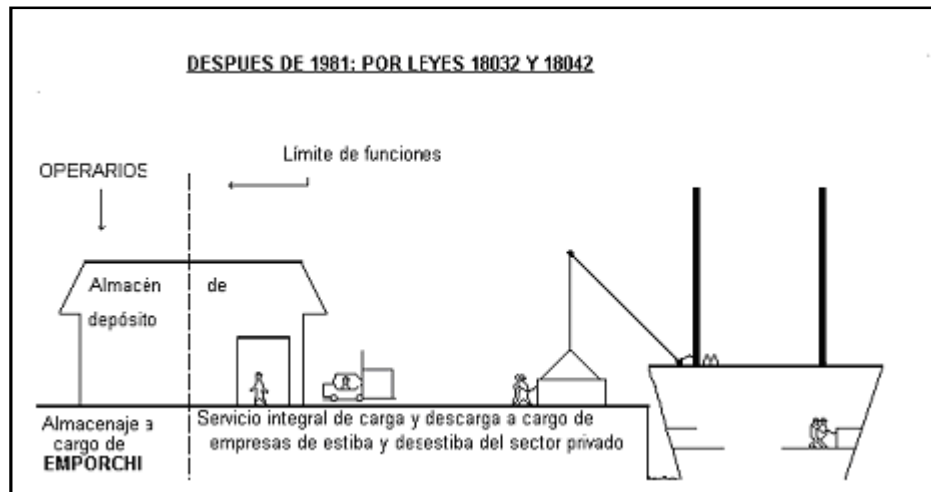
A continuación, en la figura N° 26 y 27, se muestra un esquema de cómo cambian las funciones de los trabajadores portuarios y los trabajadores de EMPORCHI después de aplicadas las leyes 18032 y 18042.

Figura 26. Esquema Explicativo de Movilización de Cargas Portuarias Hasta 1981



Fuente: "Mercado laboral y transformación portuaria en Chile: caso Valparaíso", Mtro Claudio González Cartes

**Figura 27. Esquema Explicativo de las Consecuencias de las Leyes de 1981.
Después de 1981**



Fuente: "Mercado laboral y transformación portuaria en Chile: caso Valparaíso", Mtro Claudio González Cartes

Con la aprobación de las leyes mencionadas anteriormente, se sentaron las bases para un nuevo sistema portuario, el sistema multioperador o tool, en el cual los servicios de estiba, desestiba, la transferencia de carga del buque al muelle y el porteo eran realizados por un elevado número de operadores privados. En estas labores existía libertad de seleccionar a los trabajadores y organizar libremente la totalidad de las faenas, a excepción del almacenaje. Todos estos operadores tenían derecho a desempeñarse en un frente de atraque si tenían una nave asignada a él.

El estado continuó manteniendo bajo su propiedad la infraestructura portuaria y la administración de los puertos. EMPORCHI seguía siendo la encargada de la gestión exclusiva de los frentes de atraque, que correspondía a las naves que atracaban, cobro de las naves por el tiempo que permanecían atracadas, tarifado por metro-eslora-hora y por toneladas transferidas, también era la encargada del acceso de los operadores portuarios a la prestación de los servicios.

Este nuevo sistema portuario trajo resultados positivos, ya que las faenas principales directamente relacionadas con la eficiencia de un puerto, como las labores de transferencia y porteo, eran realizadas por empresas privadas en condiciones de competencia, en 3 turnos diarios, con el personal necesario y con mejores equipos para la manipulación de las mercancías. Todo esto llevó a una disminución de los tiempos de estadía de los barcos, de las pérdidas de cargas y de los costos, generando un aumento en la productividad y un mejoramiento en la utilización de la infraestructura.

A los pocos años de ser adoptado el nuevo sistema presentó los primeros problemas debido a los despidos masivos que se realizaron provocando una sensación de inestabilidad a los trabajadores. La libertad contractual donde no existían normas salariales mínimas, los ingresos de los trabajadores portuarios bajaron a menos del 20% de lo que percibían en antiguo sistema. Esta situación provocó en Noviembre de 1985 una reacción por parte de los trabajadores portuarios que casi paralizó la totalidad de los puertos chilenos.

Como resultado de estas movilizaciones el Gobierno Militar dictó la Ley 18.462, donde se fijaron las condiciones mínimas para los empleadores que ocupaban trabajadores portuarios.

2.3 PERIODO 1990 – 1997

A principios de la década de los 90 se realizaron estudios por parte del sector privado y del Estado sobre los cambios realizados en 1981 y se demostró que no serían suficientes para soportar el sistemático crecimiento del comercio exterior chileno, especialmente el de la carga containerizada.

El modelo multioperador implementado en 1981 a través de la ley 18.032 y 18.042 y que funcionó por nueve años con muchas indefiniciones, no fue capaz de enfrentar el sostenido crecimiento del comercio exterior chileno y la falta de inversión en infraestructura generó nuevos cuellos de botella. Estos fenómenos, unidos a la reacción de los puertos privados ante los privilegios de EMPORCHI, (accesos a créditos con el respaldo del Estado, posesión de bienes inembargables, poseer el monopolio de almacenamiento aduanero y participar en forma directa en lineamientos de la política portuaria), generó la necesidad de reorganizar el funcionamiento del sistema portuario nacional.

Entre las medidas que se tomaron fue la de dictar una nueva ley en 1990 (Ley 1866), con el fin de regularizar y legalizar el funcionamiento portuario, se logró un sistema mixto en que el Estado administraba la infraestructura y prestaba los servicios de almacenaje dentro de los servicios de portuarios a través de EMPORCHI. Por su parte, el sector privado se encargaría de los servicios de transferencia, manipulación y porteo de cargas en régimen de libre competencia por medio de las empresas registradas ante la Autoridad Marítima.

Otra medida importante fue la de aprobar el DFL 164 en 1991, que autorizaba la participación privada en obras públicas, se modificó en 1996 por el decreto 900 “Ley de Concesiones de Obras Públicas”. Con estas modificaciones se abrieron las conversaciones del Estado con el sector privado para definir las bases de una posible Ley general de puertos que regulara la actividad privada y estatal de los puertos.

2.4 PERIODO 1997 – 2006

A mediados de los noventa existían varios factores por los cuales se necesitaba implementar una modernización del sector portuario estatal, como los aumentos que se preveían en el comercio exterior a largo plazo, el aumento en la capacidad de las naves, la mayor rapidez de los tránsitos y la modernización de los elementos de transferencia de carga, entre otros. La preocupación del Gobierno y el sector privado frente a esto era discutir un marco regulatorio que permitiera ampliar la infraestructura portuaria, permitir el acceso de capital y gestión privada y establecer modelos de gestión monooperadora que respondiera a las necesidades del desarrollo portuario. Además existía también una urgencia por alcanzar la descentralización portuaria.

Después de casi 3 años de discusión parlamentaria, el 6 de Diciembre de 1997 se promulgó la ley 19.542 de “Modernización del Sector Portuario Estatal”, publicada el 19 de Diciembre de 1997 en el Diario Oficial. Esta ley tenía como objetivo central la descentralización portuaria, impulsar y dinamizar el proceso de infraestructura, tecnología, gestión portuaria y promover la competencia del sector. De algún modo retomó los objetivos iniciales de la ley 18.042 de 1981 que no fueron aplicadas por el gobierno de la época.

La ley tenía como finalidad la disolución de EMPORCHI, dejando de existir el 31 de Diciembre de 1998, transformándola en 10 Empresas Estatales autónomas. Esto dio la posibilidad a los privados de administrar e invertir en los frentes de atraque, con el fin de asegurar la competencia interportuaria.

Otro aspecto que se desarrolla a partir de la nueva ley es una fuerte tendencia a promocionar las concesiones privadas, no invirtiendo recursos públicos en el desarrollo portuario. Las nuevas disposiciones legales permiten adjudicar los frentes de atraque en

la modalidad de monooperador, de modo que el concesionario pueda realizar por sí solo todas las operaciones portuarias. A través del sistema de concesiones marítimas se entrega al sector privado mediante procesos de licitación pública, la operación y administración de los frentes de atraques por un periodo de 20 a 30 años a cambio de efectuar inversiones en la infraestructura portuaria y a pagar un canon anual, la cual no se privatiza y se mantiene bajo la propiedad del Estado.

Respecto de las 10 nuevas empresas portuarias creadas por la ley se registra un cambio mayor respecto de la realidad existente hasta antes del nuevo marco regulatorio: son autónomas, con patrimonio propio e independientes entre sí, se rigen por las mismas normas que las empresas privadas, se relacionan con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el control de su gestión lo lleva el Sistema de Empresas Públicas (SEP).

Asimismo, las normas de administración se modifican. Cada empresa queda bajo la administración de un directorio compuesto de tres o cinco miembros designados por el Presidente de la República quien además designará a uno de ellos para que se desempeñe como presidente del directorio. Queda establecido además que el directorio estará integrado por un representante de los trabajadores elegido por sus pares, el cual solo tendrá derecho a voz.

Este proceso cambia el antiguo modelo "tool" a uno nuevo denominado "landlord" o puertos arrendados, en el cual el Estado se retira de la administración de los servicios portuarios y concede sus terminales a privados.

Las 10 Empresas Portuarias estatales son las siguientes:

- Empresa portuaria Arica.
- Empresa portuaria Iquique.
- Empresa portuaria Antofagasta.
- Empresa portuaria Coquimbo.
- Empresa portuaria Valparaíso.
- Empresa portuaria San Antonio.
- Empresa portuaria Talcahuano – San Vicente.
- Empresa portuaria Puerto Montt.
- Empresa portuaria Chacabuco.
- Empresa portuaria Punta Arenas

En la figura N° 28 se muestra la ubicación geográfica de los puertos mencionados.

Figura 28. Ubicación Geográfica de las Empresas Portuarias Estatales.



Fuente: "Sistema portuario de Chile 2005", Ministerio de Obras públicas, Transporte y Telecomunicaciones.

2.4.1. Ley 19.542

La ley 19.542 en resumen postula lo siguiente:

- Las empresas tendrán como objetivo la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales.
- Los puertos y terminales que administren las empresas serán de uso público y prestarán servicios en forma continua y permanente.
- La prestación de servicios de estiba, desestiba, transferencia de la carga desde el puerto a la nave y viceversa, y el porteo en los recintos portuarios, deberá ser realizada por particulares. Las labores de acopio y almacenamiento podrán ser realizadas por la empresa o por particulares.
- Las empresas deberán realizar las siguientes funciones:
 - La fijación de tarifas por los servicios que presten y por el uso de bienes que exploten
 - La formulación del plan maestro y del calendario referencial de inversiones

- La elaboración y supervisión del cumplimiento de la reglamentación necesaria para el funcionamiento de los puertos y terminales que administren.
- La coordinación de los agentes y servicios públicos que intervengan en el interior del recinto portuario
- Las empresas podrán dar en arrendamiento u otorgar concesiones portuarias de sus bienes hasta por treinta años.
- Las empresas no movilizan carga directamente, sólo pueden invertir en nuevos frentes de atraque a través de concesionarios.
- Las empresas estarán sujetas a las mismas normas financieras, contables y tributarias que rigen para las sociedades anónimas abiertas

Objetivos de la ley 19.542

- El principal objetivo es aumentar la eficiencia de los puertos estatales.
- La descentralización de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI)
- Poner en marcha un nuevo esquema para impulsar un desarrollo competitivo en el sector portuario estatal a largo plazo.
- Reducir los tiempos de atención a las naves.
- Disminución general de los costos portuarios.
- Aumentar inversiones en equipos y tecnología de transferencia.
- Mayor eficiencia productiva de los puertos y la competencia entre los operadores privados.
- Reducción de tarifas portuarias.
- Menor costo de transporte, debido a la posibilidad de atraer naves de mayor capacidad con menores fletes marítimo.
- Modernización de los aspectos laborales.
- Uso intensivo de los frentes de atraque, aumentando la capacidad física y operativa de los puertos.

Además la ley establece un esquema multioperador para la operación de los diferentes frentes de atraque, que podrá ser modificado a monooperador a través de una licitación pública en los siguientes casos:

- De existir en los puertos y terminales de la región otro frente de atraque capaz de atender a la misma nave o contar con la aprobación de la Comisión Preventiva Central Antimonopolios
- Que el concesionario del frente de atraque se encuentre relacionado con otros concesionarios ubicados en un puerto estatal de la región que sirva a la máxima nave de diseño

El 31 de agosto de 1998 se constituyó legalmente la actual Empresa portuaria Valparaíso (EPV).

En abril de 1999 se inició el proceso de licitación de concesiones portuarias en Valparaíso junto con San Antonio y Talcahuano-San Vicente. Dentro del mismo año se ofrecieron las de Iquique, Antofagasta y Arica.

En agosto de 1999 se adjudicaron las concesiones de un frente monooperador en el puerto de Valparaíso compuesto por los sitios 1, 2, 3, 4 y 5.

El 1 de Enero del 2000 el consorcio Terminal Pacifico Sur Valparaíso S.A., Puerto Panul S.A., San Antonio Terminal Internacional S.A., San Vicente Terminal Internacional S.A. e Iquique Terminal Internacional S.A. asumieron la gestión de sus respectivas concesiones. El 2003 Antofagasta Terminal Internacional S.A. asumió la de Antofagasta y el 2004 Consorcio Portuario Arica asumió la de Arica.

2.5 EI MODELO DE CONCESIONES

Según la Ley 19.542 de modernización portuaria, concesión portuaria es definida como *“el contrato a través de la cual una empresa concede a una persona natural o jurídica, por un periodo determinado, un área de un bien inmueble para que este ejecute una obra, preste servicios, desarrolle o mantenga una obra, otorgándole como contraprestación la explotación de la misma”*

Esto es básicamente la cesión por parte del Estado de la gestión y explotación de determinados servicios o recursos que se transfieren de la parte estatal a la parte privada, pero la propiedad sigue perteneciendo al Estado. Esto se realiza por medio de licitaciones.

El gobierno empleó el modelo de concesiones para potenciar el rendimiento del sistema portuario a mediados de los noventa. En éste los privados deberían administrar, desarrollar y explotar determinadas áreas y sitios de atraque de los puertos públicos y realizar así las inversiones que se necesitaban con urgencia en infraestructura, maquinaria y otras tecnologías.

Se utilizarán dos sistemas de operación de las concesiones:

- El esquema multioperador: Donde el concesionario estaría obligado a conceder acceso a su área a otras empresas de estiba
- El esquema monooperador. El concesionario tendría el derecho exclusivo de operar el área.

Según esta clasificación, el sistema sin concesionario caería en la categoría de multioperador ya que todas las empresas tienen acceso al puerto

Para la adjudicación de las concesiones se consideraron 2 criterios:

- Índice Tarifario: Valor calculado a partir de cuatro tarifas; la de muellaje a la nave, la de muellaje de carga (pago por uso de infraestructura), transferencia de contenedores y transferencia de carga fraccionada.
- Canon o pago al Estado: En caso de que las empresas optaran por cobrar las tarifas determinadas por la autoridad, se consideraba este segundo factor y ganaba la licitación quien ofrecía un mayor pago anual al Estado.

Los contratos de concesión son a 20 años, prorrogables a 30. Se castigará con fuertes sanciones para aquel concesionario que no sea capaz de atender eficientemente a la demanda que enfrenta, esto quiere decir sin colas, atoches, ni demoras. Esto obliga al concesionario a anticiparse al mercado y a invertir oportunamente para aumentar los rendimientos.

2.5.1 Proceso de Licitación

Para dar plena transparencia a los procesos de licitación y desarrollo de proyectos, la ley estableció que cada empresa portuaria debe contar con un Plan Maestro (documento de planificación estratégica que indica el uso proyectado a 20 años, de las áreas de desarrollo del puerto, lo que permite dar a conocer las potencialidades de expansión de la infraestructura del puerto), un Calendario Referencial de Inversiones (CRI) y Memorias Explicativas, todos documentos que permitieron a los futuros inversionistas conocer las definiciones básicas de las licitaciones en preparación.

De acuerdo a la ley, los responsables de licitar frentes de atraque son los directorios de las empresas portuarias estatales, los cuales de manera autónoma pueden elegir los frentes de atraque que se concesionan y su modalidad de operación, así como los

plazos de duración de las concesiones, los requisitos para los participantes y los criterios de adjudicación de las licitaciones

Las licitaciones portuarias tuvieron como objetivo central obtener una oferta de servicios de buena calidad en los frentes estatales concesionados, con tarifas no monopólicas, y asegurar un desarrollo eficiente de la capacidad de transferencia que respondiera a la futura evolución de la demanda.

El proceso de licitaciones buscó atraer operadores privados con alta capacidad técnica, financiera y empresarial. Cada uno de los participantes debía conocer el negocio portuario a cabalidad y tener como principal propósito su desarrollo eficiente en el largo plazo

Luego de un estudio exhaustivo de los principales puertos, se resolvió licitar en una primera etapa, los cuatro frentes más significativos del sistema estatal ubicados en los puertos de Valparaíso, San Antonio y Talcahuano - San Vicente. Posteriormente, fue el turno de los principales frentes de la zona norte del país, pertenecientes a los puertos de Iquique y Arica. La licitación simultánea de Valparaíso, San Antonio y San Vicente aseguró igualdad de condiciones a los participantes.

El proceso de licitación fue abierto, transparente y atractivo para grandes empresas navieras del mundo. Podemos encontrar que en la lista de participantes en el proceso de licitaciones actuaron empresas importantes como Hamburger Hafen und Lagerhaus (HHLA); SSa Holding Internacional; Mersey Docks and Harbour Company; P & O Australia Ports; Internacional Container Terminal Service; Hutchinson International Port Holdings Ltd., o sea cuatro de las cinco empresas más grandes del mundo.

Según el informe de la Cámara Marítima Portuaria de Chile denominado "Aciertos y Desaciertos del Proceso de Concesiones Portuarias" (Rodolfo García Sánchez, Mérida, 2003), existieron aspectos negativos en tal proceso que se detallan a continuación:

- Ausencia de un mecanismo claro para establecer tarifas en los frentes no concesionados, en la cual debe contemplarse:
 - Valores iniciales de activo de mercado
 - Un procedimiento para determinar como varían esos valores por reparaciones, inversiones, nuevas tecnologías y nuevas propiedades de atraque.
- No tener un mecanismo claro y definido para indemnizar a trabajadores portuarios que trabajaban para las empresas privadas, ya que la ley sólo se refiere a los empleados de las empresas estatales.

CAPITULO III

ACUERDOS COMERCIALES DE CHILE Y SU INFLUENCIA EN EL PUERTO DE VALPARAÍSO

3.1 APERTURA COMERCIAL DE CHILE

Uno de los legados de la política económica del Gobierno Militar fue el resultado positivo que había tenido el proceso de apertura de la economía chilena iniciado desde mediados de los años setenta, Chile se inserta con fuerza en el mercado internacional desde 1979.

Con la llegada de la democracia en 1990 se inicia la integración Chilena al mundo adoptando una estrategia de desarrollo conocida como regionalismo abierto, orientada hacia la internacionalización de la economía, con una serie de acuerdos comerciales de carácter bilateral o regional.

Para un país pequeño como lo es Chile, que no tiene posibilidades de influir en los precios internacionales y que no tiene un mercado consumidor suficiente para un incremento importante de la producción (mercado interno reducido), la alternativa para un crecimiento en forma sostenida más adecuada es la de participar en forma activa en el comercio internacional, esta estrategia de desarrollo es adoptada por Chile y por otros países para mejorar la economía.

En este contexto económico Chile debía involucrarse en esta nueva realidad caracterizada por la expansión de los bloques comerciales regionales en Europa, Asia y América Latina

Tanto en América como en Europa se desarrollaron iniciativas regionales como el TLCAN (NAFTA en inglés) suscrito por Estados Unidos, Canadá y México; el Tratado de Maastricht de la Unión Europea (UE) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) en Sudamérica. Es así como Chile firmo acuerdos bilaterales a fin de abrir mercados, asegurar las condiciones de acceso y la estabilidad de las exportaciones

3.1.2 Acuerdos y Tratados Comerciales de Chile en la Actualidad:

Como se mencionó anteriormente, desde la década de los setenta Chile se inserta en los mercados internacionales, desde esa época se a pasado por diferentes fases hasta llegar en la actualidad a las Asociaciones Económicas Estratégicas.

- Fases de la economía chilena
 - Apertura comercial unilateral (1974-1989)
 - Regionalismo abierto con América Latina, apertura comercial bilateral (1990-1999)
 - Tratados de Libre Comercio con mega mercados como EE UU, UE y Corea del Sur (2000-2003)
 - Orientación estratégica hacia el Asia con Singapur, Nueva Zelanda, China e India (2004-2005)
 - De los TLC a las Asociaciones Económicas Estratégicas, beneficios y oportunidades de los TLC (2005-actualidad)

En esta política de inserción destacan los siguientes acuerdos firmados por Chile actualmente:

Los acuerdos regionales, tales como el APEC, ALCA y ALADI.

Los acuerdos bilaterales, estos se dividen en dos ramas:

- Acuerdos de Complementación Económica (ACE), con Bolivia, Colombia, Cuba, Ecuador y el MERCOSUR. Este tipo de acuerdo sólo involucra la negociación de bienes e intercambio de mercancías.
- Acuerdos de Libre Comercio (TLC), firmados con Canadá, Centroamérica, Corea del Sur, The European Free Trade Association (EFTA), Estados Unidos, México, la Unión Europea y China. Este tipo de tratado involucra la negociación de bienes y además incluye otras materias como servicios e inversiones, intercambio cultural, laboral y ambiental, es decir abarcan todos los tipos de intercambios entre países, tangibles e intangibles.

Por último están los acuerdos multilaterales: La Organización de Cooperación de Desarrollo Económico (OCDE), la Organización Mundial de Comercio (OMC) y el Foro De Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC).

En las tablas Nº 15, 16, 17 y 18, se muestran los Tratados de Libre Comercio y los diferentes Acuerdos Comerciales que sostiene Chile:

Tabla 15. Tratados de Libre Comercio:

| País | Fecha firma | Entrada en Vigencia |
|------------------------|--------------------|------------------------------|
| Canadá | 05-dic-96 | 05-jul-97 |
| Corea del Sur | 15-feb-03 | 01-abr-04 |
| China | 18-nov-05 | 01-oct-06 |
| Estados Unidos | 06-jun-03 | 01-ene-04 |
| México | 17-abr-98 | 01-ago-99 |
| Panamá | 27-jun-06 | En tramitación parlamentaria |
| Colombia | 27-nov-06 | En tramitación parlamentaria |
| Perú | 22-ago-06 | En tramitación parlamentaria |
| Grupo de Países | | |
| Centroamérica: | | |
| Costa Rica | 18-oct-99 | 14-feb-02 |
| El Salvador | 18-oct-99 | 03-jun-02 |
| Guatemala | 18-oct-99 | En negociación |
| Honduras | 18-oct-99 | En tramitación parlamentaria |
| Nicaragua | 18-oct-99 | En negociación |
| *EFTA | 26-jun-03 | 01-dic-04 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de DIRECON.

**La Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA) Está integrada por: Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza.*

Tabla 16. Acuerdos de Asociación Económica:

| Grupo de Países | Fecha firma | Entrada en Vigencia |
|-----------------|-------------|---------------------|
| *P - 4 | 18-jul-05 | 08-nov-06 |
| **Unión Europea | 18-nov-02 | 01-feb-03 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de DIRECON

* *Pacífico-4, integrado por Chile, Nueva Zelanda, Singapur y Brunei Darussalam.*

** *Miembros de la Unión Europea son: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Irlanda, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y Suecia y desde el 1º de Mayo de 2004, los 10 nuevos países miembros: Chipre, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Malta, Polonia y República Checa.*

Tabla 17. Acuerdos de Complementación:

| Países | Fecha firma | Entrada en Vigencia |
|-------------------------|-------------|---------------------|
| Ecuador | 20-dic-94 | 01-ene-95 |
| Bolivia | 06-abr-93 | 07-jul-93 |
| Venezuela | 02-abr-93 | 01-jul-93 |
| Grupo de Países: | | |
| *MERCOSUR | 25-jun-96 | 01-oct-96 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de www.direcon.cl

**El Mercado Común del Sur (MERCOSUR) está integrado por: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Chile participa como país asociado del acuerdo, al igual que Bolivia*

Tabla 18. Acuerdo de Alcance Parcial

| Países | Fecha firma | Entrada en Vigencia |
|--------|-------------|------------------------------|
| India | 08-mar-06 | En Tramitación parlamentaria |
| Cuba | 21-ago-98 | En Tramitación parlamentaria |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de DIRECON

3.2 ORGANISMOS DE COMERCIO INTERNACIONAL EN LOS CUALES PARTICIPA CHILE:

3.2.1 Acuerdos Regionales:

- **ALADI:**

Asociación Latinoamericana de Integración, fue creada el 12 de Agosto de 1980 en Montevideo, Uruguay con el Tratado de Montevideo de 1980, Chile ratificó el tratado de Montevideo el 22 de Marzo de 1981. Esta asociación intergubernamental promueve la expansión de la integración de la región para asegurar su desarrollo económico, su principal objetivo es lograr un mercado común de América del Sur.

Son países miembros del ALADI:

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela.

En la figura N° 29 se muestra la ubicación geográfica de los países miembros.

Figura 29. Países Miembros del ALADI

Fuente: www.zemepis.com/images/integrace/aladi.jpg

- **ALCA:**

El Área de Libre Comercio de las Américas es un proceso de negociaciones comerciales, que involucra a 34 naciones democráticas del continente americano, y que busca instaurar una zona de libre comercio e inversión a partir del año 2005.

La iniciativa nació en la primera Cumbre de las Américas celebrada en la ciudad de Miami, Estados Unidos, en diciembre de 1994 y en su versión original contemplaba la gradual reducción de las barreras arancelarias y a la inversión en 34 países de la región (todos menos Cuba) y la participación de aproximadamente 900 negociadores cuyo propósito es elaborar una propuesta marco para todo el continente, y tomando como base los acuerdos de libre comercio que está impulsando EEUU y las disposiciones de la Organización Mundial del Comercio.

Países miembros del ALCA:

Antigua y Barbuda, Argentina, Bahamas, Barbados, Belice, Bolivia, Brasil, Canadá, Chile, Colombia, Costa Rica, Dominicana, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos, Grenada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Republica Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y Las Granadinas, Santa Lucía, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay, Venezuela.

- **CAN**

La Comunidad Andina o Comunidad Andina de Naciones, es una organización regional económica y política con entidad jurídica internacional creada por el Acuerdo de Cartagena el 26 de mayo de 1969. Tiene sede en Lima, Perú.

Está constituida por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela (este último en proceso de desvinculación), junto con los órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración (SAI). Antes de 1996, era conocida como el Pacto Andino o Grupo Andino.

Chile originalmente fue miembro entre 1969-1976, pero se retiró durante el Régimen militar debido a incompatibilidades entre la política económica de este país y las políticas de integración de la CAN. Al volver a la democracia en 1990 se iniciaron inmediatamente las conversaciones para que Chile se reintegrara a CAN como socio (mismo estatus que tiene CAN con el MERCOSUR), cosa que se concretó el 20 de septiembre de 2006.

Ubicados en América del Sur, los cinco países andinos agrupan a 120 millones de habitantes en una superficie de 4.710.000 kilómetros cuadrados.

Junto con Chile los países asociados al CAN son Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

- **MERCOSUR**

El Mercado Común del Sur es la unión aduanera creada por cuatro países de América del Sur que son miembros plenos: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay,

Cuenta, además, con seis países asociados: Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

Su propósito es promover el libre intercambio y movimiento de bienes, personas y capital entre los países que lo integran, y avanzar a una mayor integración política y cultural entre sus países miembros y asociados.

Los países miembros consideran que su fecha de creación fue el 30 de noviembre de 1985, fecha de La Declaración de Foz de Iguazú que puso en marcha el proceso. Sin embargo el nombre le fue asignado el 26 de marzo de 1991 por el Tratado de Asunción, en tanto que su existencia como persona jurídica de Derecho Internacional fue decidida en el Protocolo de Ouro Preto, firmado el 16 de diciembre de 1994, que entró en vigencia el 15 de diciembre de 1995.

En la figura N° 30 se muestra a los países miembros de MERCOSUR.

Figura 30. Países Miembros del MERCOSUR



Fuente: http://www.merco-sur.net/que_es_mercosur/que_es_el_mercosur.htm

3.2.2 Organismos Multilaterales:

APEC:

El Foro de Cooperación Económica del Asia-Pacífico, es un foro consultivo intergubernamental de carácter no institucional, en el cual se discuten temas de cooperación regional económica.

APEC fue creado en 1989 a instancias de Australia y Japón, celebrando una primera reunión ese año en Canberra con algunas de las naciones representativas del Asia-Pacífico

Trata temas relacionados con el intercambio comercial, coordinación económica y cooperación entre sus integrantes. Está orientado a la promoción y facilitación del comercio, las inversiones, la cooperación económica y técnica y al desarrollo económico regional de los países y territorios de la cuenca del Océano Pacífico.

La suma del Producto Nacional Bruto de las 21 economías que conforman el APEC equivale al 56 por ciento de la producción mundial, en tanto que en su conjunto representan el 46 por ciento del comercio global. Además representa a la región más dinámica económicamente en todo el mundo, generando cerca del 70% del crecimiento global en sus primeros 10 años.

La APEC no tiene un tratado formal, sus decisiones se toman por consenso y funciona con base en declaraciones no vinculantes, dialogo abierto y respeto igualitario para los puntos de vista de todos los participantes. Tiene una Secretaría General, con sede en Singapur, que es la encargada de coordinar el apoyo técnico y de consultoría. Cada año uno de los países miembros es anfitrión de la reunión anual de la APEC.

Son países miembros del APEC:

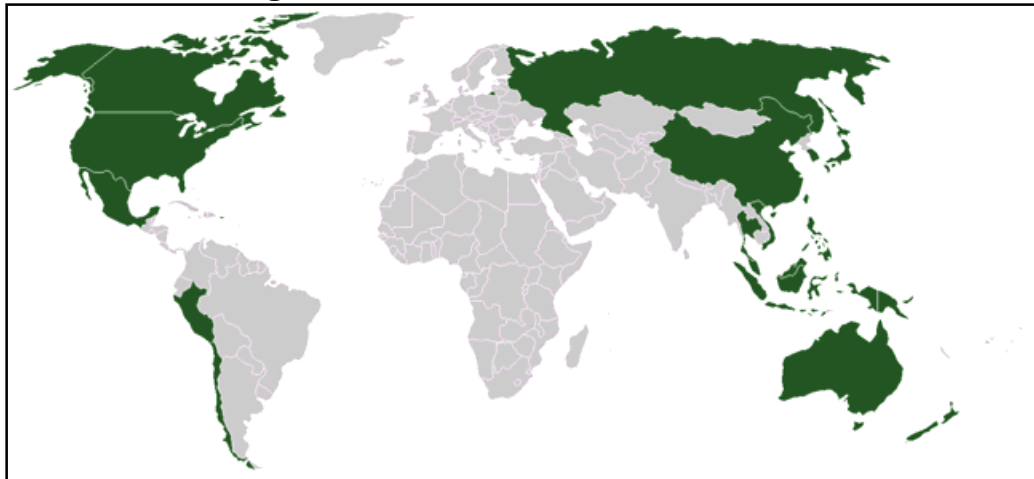
De América: Canadá, Chile, Estados Unidos, México y Perú.

De Oceanía: Australia, Nueva Zelanda y Papua Nueva Guinea.

De Asia: Brunei, Indonesia, Japón, Corea del Sur, Malasia, Filipinas, Singapur, Tailandia, China, Hong Kong, Taiwán, Rusia, Vietnam.

En la figura N° 31 se muestra la distribución geográfica de los países miembros del APEC.

Figura 31. Países Miembros del APEC



Fuente: www.wikipedia.org

- **OMC:**

La Organización Mundial de Comercio, con sede en Ginebra (Suiza), es el principal organismo internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio entre los países, y cuenta en la actualidad con cerca de 150 miembros. Estos representan el 98% de los flujos de comercio a nivel mundial. La OMC entró en funciones el 1 de enero de 1995, tras la conclusión de las negociaciones de la Ronda Uruguay del Acuerdo

General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), el 15 de diciembre de 1993. Este acto fue respaldado políticamente por los ministros de los países miembros del GATT, mediante la firma del Acta Final en una reunión celebrada en Marrakech, Marruecos, en abril de 1994. Chile es uno de los miembros fundadores de la OMC.

Promueve la reducción de aranceles en las transacciones comerciales internacionales, monitorea las políticas comerciales domésticas de los países miembros.

Sus principal objetivo entre otros es lograr un comercio lo mas abierto posible, mediante la eliminación de las barreras comerciales.

La figura N° 32 muestra la distribución geográfica de los países miembros de la OMC.

Figura 32. Países Miembros del OMC



Fuente: www.wikipedia.org

- **OCDE:**

La Organización de Cooperación y Desarrollo Económico es un organismo internacional que tiene como principales objetivos impulsar el mayor crecimiento posible de la economía y el empleo, elevar el nivel de vida en los países miembros en condiciones de estabilidad financiera y contribuir al desarrollo de la economía mundial, promover el desarrollo económico de los países miembros y no miembros, impulsar la expansión del comercio mundial sobre bases multilaterales y no discriminatorias acordes con las normas internacionales.

Chile inició su proceso de admisión en la OCDE a fines del 2004, siendo el segundo país Latinoamericano en hacerlo después de México. Su ingreso está planeado para el año 2007.

En la actualidad el Organismo se integra por 25 países que sustentan su estrategia de crecimiento en modelos de mercado, democracia y libre comercio, estos son: Alemania, Australia, Bélgica, Dinamarca, Francia, Grecia, Irlanda, Islandia, Italia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia, Suiza, Turquía, Estados Unidos, Canadá, España, Japón, Finlandia, Australia, Nueva Zelanda y México.

3.3 INFLUENCIAS DEL TLC:

Evaluar el real impacto de los acuerdos comerciales en un par de años es difícil, sin embargo en todos los casos, en el mediano y largo plazo, la tasa de crecimiento de las exportaciones chilenas hacia países con los cuales existen tratados ha sido considerablemente mayor.

Las principales funciones de un tratado de libre comercio son el lograr la eliminación de los aranceles de internación de los productos importados, es decir, que a un país no le encarezcan los productos con el impuesto o arancel aduanero, para que logre ser competitivo en el mercado al que está entrando. Otras funciones son las de cooperación

entre los países miembros en diferentes áreas como tecnológica, científica y económica.

3.3.1 Temas Negociados en un TLC:

Los acuerdos suscritos no solo incluyen la reducción de las barreras arancelarias y accesos a mercados, si no además otros temas como los siguientes:

- Medidas fitosanitarias y sanitarias
- Medidas de defensa comercial.
- Inversiones
- Servicios financieros y no financieros.
- Derechos de propiedad intelectual.
- Políticas de competencia.
- Regulación de monopolios.
- Comercio electrónico
- Procedimientos aduaneros
- Antidumping
- Solución de controversias

3.3.2 Beneficios e Impactos en la Economía Chilena de un TLC:

Según la presentación de Ricardo Lagos weber, en el informe de “Tratados de Libre Comercio: Desafíos Para las Relaciones laborales” del “Seminario Interno Dirección del Trabajo, Departamento de estudios y Departamento de Relaciones Laborales” elaborado el 2004, los beneficios e impactos para la economía chilena de un TLC son los siguientes:

- Rebajar los aranceles de las exportaciones, mayor diversificación exportadora.
- Beneficios intangibles como mejorar la imagen de un país. Los organismos e instituciones financieras internacionales evalúan mejor al país
- Se exige mayor transparencia en procedimientos y normativas comerciales.
- Mayor competitividad
- Calidad y aprendizaje
- Innovación tecnológica.
- Atracción de inversión y financiamiento
- Estabilidad que colabora al crecimiento

3.4 ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES TRATADOS DE LIBRE COMERCIO QUE TIENE CHILE:

3.4.1 TLC Con China:

3.4.1.1 Características Generales de China:

China tiene una población de 1300 millones de habitantes, con un crecimiento económico de entre 8 y 10 por ciento en la última década, y su explosivo crecimiento en el PIB en los últimos años le ha significado transformarse en un gran demandante de energía y materias primas, debiendo salir a buscar estas necesidades a otras zonas que se los provean.

El 32% de las exportaciones hacia Asia van a China, que es el segundo socio comercial de Chile después de EEUU. El PIB de China en el 2005 creció un 9% siendo la cuarta mayor economía del mundo, se estima que será la primera en el año 2040.

China es un importante importador de cemento, cobre, acero y el mayor importador de petróleo en el mundo.

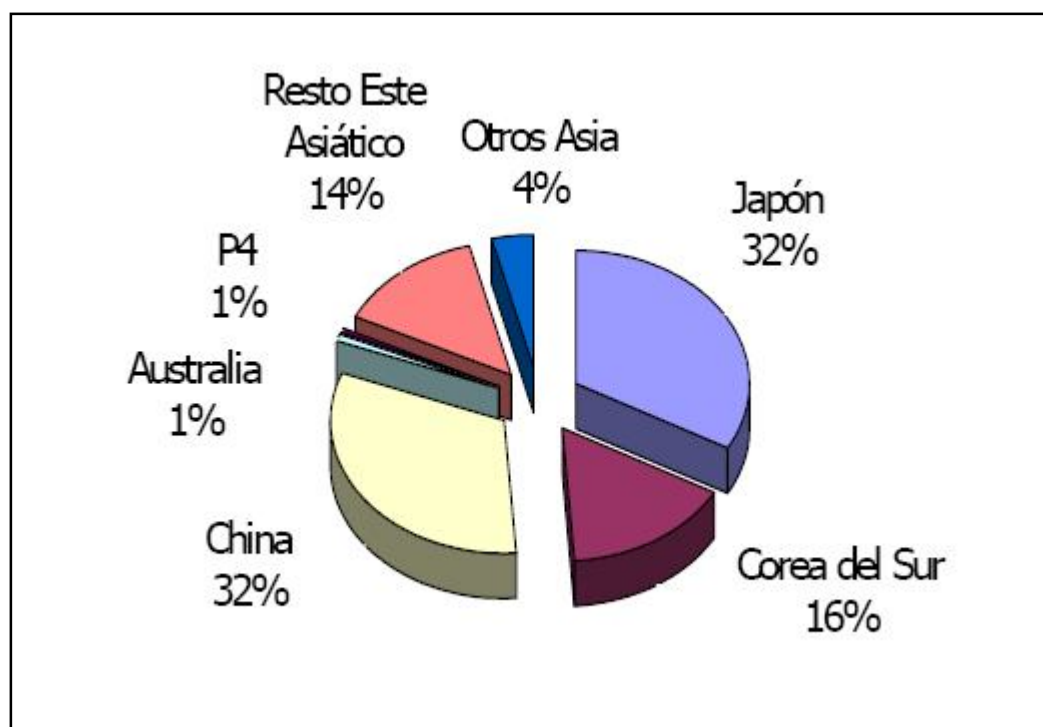
La tabla N° 19 muestra los principales índices económicos de China y la figura N° 33 muestra las principales exportaciones chilenas a Asia

Tabla 19. Principales Estadísticas Económicas de China

| 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | |
|------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| PIB (Dólares) | 1.080,7 | 1.175,7 | 1.270,7 | 1.445,4 | 1.600,8 |
| Ingreso per cápita (Dólares) | 853 | 921 | 989 | 1.118 | 1.232 |
| Crecimiento real del PGB (%) | 8,0 | 7,5 | 8,0 | 9,3 | 9,5 |
| Inflación (%) | 0,3 | 0,7 | -0,8 | 1,2 | 3,9 |
| Tasa de desempleo (%) | 8,2 | 9,3 | 9,7 | 10,1 | 9,8 |

Fuente: DIRECON en base a datos del Department of Foreign Affairs and Trade, Government of Australia

Figura 33. Exportaciones Chilenas a Asia (2005)



Fuente: DIRECON

La influencia de China en la política y mercados globales es creciente debido a su fuerte desarrollo económico, esto se refleja con los intercambios comerciales y la negociación o estudio de Tratados de Libre Comercio (TLC) con las naciones del sudeste asiático en ASEAN (Brunei, Darussalam, Camboya, Indonesia, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Tailandia, Vietnam), China es también miembro fundador del foro APEC.

China es un actor importante en la economía de Latinoamérica, influyendo mediante negociaciones de TLC y en inversiones de capital en infraestructura y abastecimiento de materias primas.

Las buenas relaciones entre Chile y China viene de hace varias décadas en la cual Chile apoyó la política de una China unificada, fue el primer país sudamericano en establecer relaciones diplomáticas con China después de la revolución de 1949 y de los primeros en reconocer el carácter de economía de mercado apoyando además su ingreso a la OMC.

3.4.1.2 Comercio Entre Chile y China

En el año 2005, el comercio bilateral entre Chile y China alcanzó la cifra de US\$ 6.988 millones, lo que ha convertido a China en nuestro segundo socio comercial después de los EE.UU. y por sobre países como Argentina, Japón, Brasil y cada una de las economías de la Unión Europea. El crecimiento en el comercio entre ambos países es el resultado de una evolución dinámica en las exportaciones e importaciones, con un incremento en el intercambio bilateral de 704% entre 1996 y 2005, sobrepasando en más de siete veces el crecimiento en el comercio global de Chile en igual período (115%).

La tabla Nº 20 muestra los índices comerciales entre Chile y China, se muestra primero el intercambio comercial, luego las exportaciones e importaciones de Chile con el mundo.

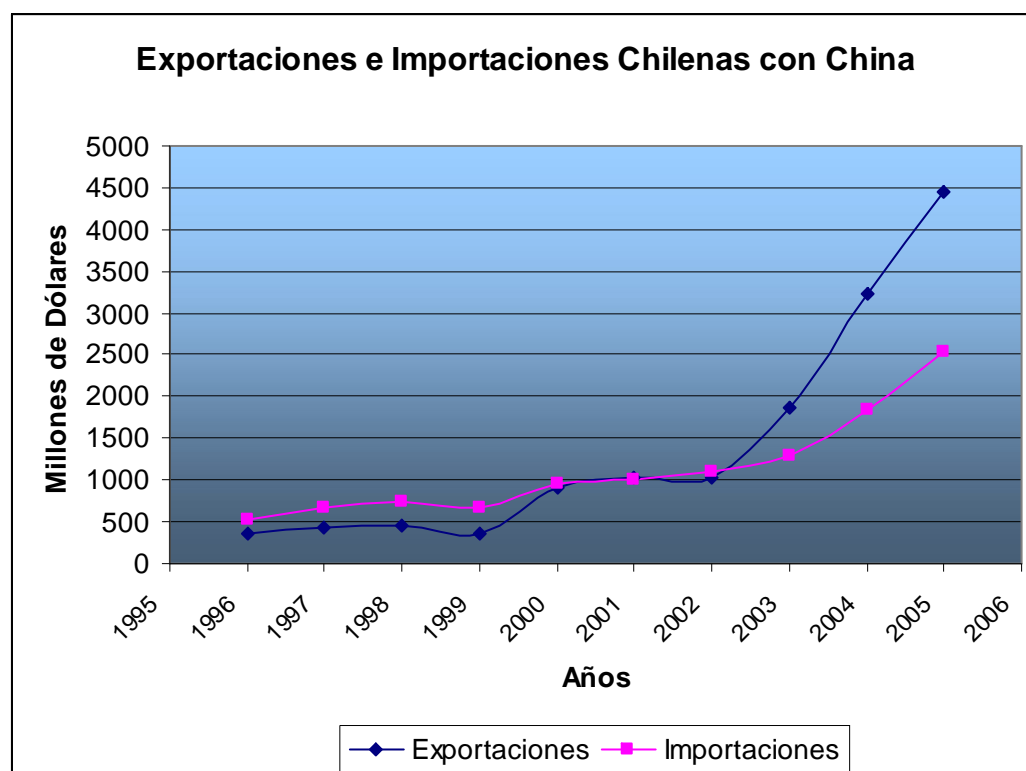
Tabla 20. Comercio Entre Chile y China, 1996 – 2005 (millones de dólares)

| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|------------------------|------|------|------|------|------|------|-------|------|------|------|
| Exportaciones | 354 | 433 | 460 | 359 | 907 | 1022 | 10240 | 1865 | 3228 | 4446 |
| Importaciones | 515 | 659 | 753 | 660 | 951 | 1014 | 1102 | 1290 | 1848 | 2543 |
| Balanza comercial | -161 | -226 | -293 | -301 | -44 | 8 | 9138 | 575 | 1380 | 1903 |
| Intercambio Comercial | 869 | 1093 | 1213 | 1019 | 1858 | 2036 | 11342 | 3155 | 5076 | 6989 |
| Participación % | | | | | | | | | | |
| Exportaciones | 2,3 | 2,5 | 3,1 | 2,3 | 4,9 | 5,8 | 7,0 | 9,0 | 10,3 | 11,3 |
| Importaciones | 3,1 | 3,6 | 4,4 | 4,7 | 5,6 | 6,2 | 7,0 | 7,3 | 8,2 | 8,5 |
| Intercambio Comercial | 2,7 | 3,1 | 3,8 | 3,4 | 5,3 | 6,0 | 7,0 | 8,2 | 9,4 | 10,1 |

Fuente: Elaboración propia en base a cifras del Banco Central de Chile

La siguiente figura esta elaborado a partir de la tabla anterior para ver como han crecido en los últimos años las exportaciones e importaciones entre Chile y China.

Figura 34. Exportaciones e Importaciones Chilenas con China



Fuente: Elaboración propia a partir de la tabla 21

Chile tradicionalmente había mantenido un déficit comercial con China, situación que se ve revertida a partir del año 2001 al pasar a una posición superavitaria, con tendencia ascendente en los últimos cuatro años.

La balanza comercial en el año 2005 marcó un hito histórico, con un superávit para Chile de US\$1.903 millones, cifra que dista considerablemente de los US\$161 millones de déficit que el mismo indicador registraba en 1996

La tabla N° 21 muestra el crecimiento de las exportaciones desde Chile a China.

Tabla 21. Tasa de Crecimiento de las Exportaciones desde Chile a China (%)

| | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|-------------------------------|------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|
| Exportaciones a China | 22,4 | 6,1 | -21,9 | 152,7 | 12,6 | 21,4 | 50,4 | 73 | 37,7 |
| Exportaciones globales | 10,5 | -13,3 | 7,9 | 15,8 | -4,1 | 0 | 16,7 | 52,5 | 24,8 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Banco Central de Chile.

3.4.1.3 Exportaciones Chilenas Hacia China.

En 1995 China representaba sólo el 2,3% de las exportaciones chilenas, posicionando entonces al país asiático como el décimo séptimo comprador de productos chilenos. En el 2005, las exportaciones registraron la cifra histórica de US\$4.446 millones, representando el 11,3% del total de las exportaciones, lo que ha transformado a China en el tercer destino de las ventas chilenas al exterior, acercándose al segundo destino tradicional de Chile que es la economía japonesa.

Entre 1996 y 2005 las exportaciones crecieron en 1.156%, promediando un aumento anual de 128%, lo cual contrasta con el crecimiento en las exportaciones globales en igual período que registró un crecimiento de 155% (promediando anualmente 17%).

El aumento en las exportaciones ha sido continuo a lo largo de todo el período, con la sola excepción de 1999, año que las exportaciones globales sufrieron su mayor caída (13%), producto de los efectos de la crisis financiera asiática.

La tabla N° 22 muestra los diferentes detalles de las exportaciones de Chile a China.

Tabla 22. Exportaciones de Chile a China, 1996-2005 (Cifras en millones de dólares)

| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Agric,Fruticultura Ganadería,Silvicul. y Pesca extractiva | 1,8 | 3,2 | 55,0 | 35,6 | 20,6 | 18,3 | 39,7 | 20,9 | 12,7 | 16,6 |
| Agricultura, fruticultura y ganadería | 0,0 | 0,3 | 52,6 | 32,3 | 17,9 | 15,6 | 36,9 | 16,5 | 6,5 | 10,1 |
| Silvicultura | 0,0 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Pesca extractiva | 1,8 | 2,3 | 2,3 | 3,3 | 2,7 | 2,6 | 2,9 | 4,2 | 6,0 | 6,3 |
| Minería | 217,7 | 302,8 | 234,3 | 257,0 | 668,5 | 631,0 | 801,7 | 1375,1 | 2603,7 | 3712,8 |
| Cobre | 204,4 | 291,8 | 222,0 | 250,1 | 659,1 | 606,8 | 756,6 | 1317,1 | 2530,7 | 3396,8 |
| Resto | 13,3 | 11,0 | 12,3 | 6,9 | 9,3 | 24,2 | 45,1 | 58,0 | 72,9 | 316,0 |
| Industria | 134,6 | 127,3 | 170,4 | 66,4 | 218,2 | 372,4 | 398,3 | 468,1 | 613,9 | 714,3 |
| Ind. Alimentaria, bebidas, licores, tabaco | 57,7 | 48,9 | 64,8 | 46,3 | 46,0 | 89,2 | 135,7 | 158,0 | 172,0 | 249,5 |
| Ind. Textil, prendas de vestir y cuero | 4,5 | 2,7 | 2,1 | 1,7 | 2,2 | 1,8 | 1,0 | 1,1 | 0,7 | 0,8 |
| Forestales y muebles de madera | 0,5 | 0,5 | 0,3 | 1,3 | 3,0 | 6,3 | 11,3 | 16,0 | 24,5 | 30,5 |
| Celulosa, papel, cartón, editoriales e imprenta | 64,8 | 59,9 | 90,9 | 7,7 | 140,3 | 234,4 | 206,9 | 214,5 | 329,5 | 338,9 |
| Productos químicos, básicos y preparados | 6,7 | 12,5 | 11,3 | 8,0 | 24,2 | 33,3 | 27,0 | 51,3 | 20,5 | 31,6 |
| Productos de barro, loza y porcelana de vidrio | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Industria de hierro y acero | 0,3 | 1,1 | 0,7 | 1,3 | 2,0 | 4,9 | 10,2 | 27,0 | 61,5 | 57,3 |
| Productos metálicos, maquinaria y equipos | 0,1 | 1,6 | 0,1 | 0,2 | 0,5 | 2,5 | 6,2 | 0,2 | 5,4 | 5,0 |
| Indust. Manufacturera no expresada | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,7 |
| Otros | | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,3 | 1,3 | 2,3 | 1,9 |
| Total Exportaciones | 354,1 | 433,4 | 459,7 | 359,1 | 907,2 | 1021,8 | 1240,1 | 1865,4 | 3232,5 | 4445,7 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de DIRECON

De las exportaciones chilenas a China, el sector que ha mostrado un mayor crecimiento entre los años 1996 y 2005 ha sido el minero (1.605%), impulsado por las exportaciones de cobre, que registraron la cifra histórica de aumento de 1.561,8% para ese periodo.

Esto demuestra el aumento en la demanda por materias primas de la economía China. Alrededor del 97% del total de las exportaciones de Chile a China son explicadas por tres productos: cobre, celulosa y harina de pescado. Por lo tanto, Chile es un exportador neto de insumos para la economía China.

3.4.1.4 Importaciones Chilenas desde China

China es el cuarto proveedor de Chile de bienes importados, en el 2005 las importaciones desde China alcanzaron US\$2.543 millones. A pesar que estas importaciones no han mostrado alzas tan significativas como las mostradas por las exportaciones, no deja de sorprender su gran tasa de crecimiento. Entre 1996 y el 2005 las importaciones aumentaron en 393%, mientras las importaciones globales de Chile registraron un crecimiento de 78% en el mismo período, ver tablas N° 23 y 24 de las importaciones desde China.

Tabla 23. Importaciones de Chile desde China (Cifras en millones de dólares)

| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Importaciones desde China | 515 | 659 | 753 | 660 | 951 | 1018 | 1102 | 1290 | 1848 | 2543 |
| Importaciones globales | 16810 | 18112 | 17087 | 14022 | 16843 | 16234 | 15753 | 17664 | 22454 | 29940 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Banco Central de Chile

Tabla 24. Importaciones por sector desde China, 1996-2005. (Cifras en millones de dólares)

| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Agric.,Fruticultura, ganadería, Silvicul. y pesca extractiva | 1,3 | 1,4 | 2,6 | 1,1 | 1,9 | 1,4 | 2,1 | 2,9 | 4,7 | 5,2 |
| Agricultura, fruticultura y ganadería | 1,3 | 1,4 | 2,5 | 1,1 | 1,8 | 1,4 | 2,1 | 2,8 | 4,4 | 4,7 |
| Silvicultura | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,3 | 0,4 |
| Pesca extractiva | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| Minería | 1,3 | 0,5 | 1,2 | 0,1 | 2,8 | 7,0 | 2,8 | 4,1 | 7,2 | 5,9 |
| Cobre | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Resto | 1,3 | 0,5 | 1,2 | 0,1 | 2,8 | 7,0 | 2,8 | 4,1 | 7,2 | 5,9 |
| Industria | 512,4 | 657,2 | 749,2 | 658,6 | 946,6 | 1005,1 | 1097,1 | 1282,8 | 1835,2 | 2531,3 |
| Ind. Alimentaria, bebidas, licores, tabaco | 1,1 | 1,5 | 1,6 | 1,7 | 2,1 | 2,2 | 2,6 | 4,9 | 5,7 | 7,2 |
| Ind. Textil, prendas de vestir y cuero | 234,4 | 275,3 | 324,6 | 269,2 | 397,9 | 429,6 | 438,2 | 480,5 | 674,8 | 829,6 |
| Forestales y muebles de madera | 4,8 | 7,1 | 7,8 | 6,9 | 10,5 | 11,0 | 14,7 | 18,1 | 26,9 | 35,4 |
| Celulosa, papel, cartón, editoriales e imprenta | 1,4 | 2,8 | 3,2 | 3,2 | 4,6 | 3,8 | 3,7 | 4,5 | 5,8 | 8,1 |
| Productos químicos, básicos y preparados | 56,7 | 67,5 | 75,9 | 72,1 | 107,0 | 156,4 | 143,1 | 187,6 | 264,2 | 376,4 |
| Productos de barro, loza y porcelana de vidrio | 12,1 | 12,7 | 16,9 | 14,4 | 22,9 | 21,5 | 21,4 | 25,6 | 34,0 | 49,1 |
| Industria de hierro y acero | 3,3 | 3,7 | 2,7 | 2,9 | 4,9 | 7,2 | 8,7 | 7,6 | 12,8 | 27,7 |
| Productos metálicos, maquinaria y equipos | 134,9 | 194,1 | 215,7 | 192,7 | 297,3 | 315,3 | 380,6 | 457,6 | 687,8 | 1047,0 |
| Indust. Manufacturera no expresada | 63,7 | 92,5 | 100,9 | 75,5 | 99,4 | 88,1 | 84,2 | 96,3 | 123,2 | 150,6 |
| Otros | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,3 | 0,4 | 0,5 | 0,4 |
| Total Exportaciones | 515,0 | 659,1 | 753,1 | 660,1 | 951,5 | 1013,6 | 1102,3 | 1290,2 | 1847,6 | 2542,8 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos del Banco Central de Chile

En el año 2005, Chile importó desde China un total de 3.992 productos, los cuales dan cuenta del 60% del total de ese tipo de productos que Chile importa desde el mundo. Se puede observar en la tabla N° 24 que al contrario de los bienes exportados, las importaciones muestran un alto nivel de diversificación.

3.4.1.5 Beneficios del TLC con China:

- La suscripción del TLC con la potencia asiática se perfila como un instrumento que será muy útil para mantener un crecimiento sostenido de las exportaciones, otorgando a los exportadores ventajas frente a sus competidores, al contar con acceso preferencial a ese mercado
- Las exportaciones de los productos agrícolas, ganaderos, forestales y pesqueros se potenciarán con el TLC, cambiando la actual concentración en el cobre y la celulosa.
- Entre los productos chilenos a los que China otorgó desgravación inmediata y a 5 años, y que se verán muy beneficiados con el TLC, destacan el cobre y otros minerales, hortalizas, aceites de pescados, pollos, cerdos, ciruelas, camarones congelados, duraznos y nectarinas frescos, quesos, cerezas, duraznos en conserva y pastas de tomate. Además, se logró que productos declarados de alta sensibilidad por China, como salmónes frescos y congelados, uvas y manzanas, quedarán con una desgravación a 10 años.
- Desde un punto de vista sectorial, el incremento de las exportaciones de Chile a China se distribuye entre agricultura y productos del mar con cerca del 44% de la expansión total estimada, y productos de la minería y manufacturas con un 56%. Los metales procesados son los que exhiben la mayor expansión, con un 26% del aumento total en las exportaciones a China. Le siguen las frutas y vegetales frescos que representan el 15% de ese total. Luego, las bebidas y tabaco; los vegetales industrializados; y los productos químicos, cada uno explica en torno al 12% de dicha expansión.

3.4.2 TLC Con EEUU:

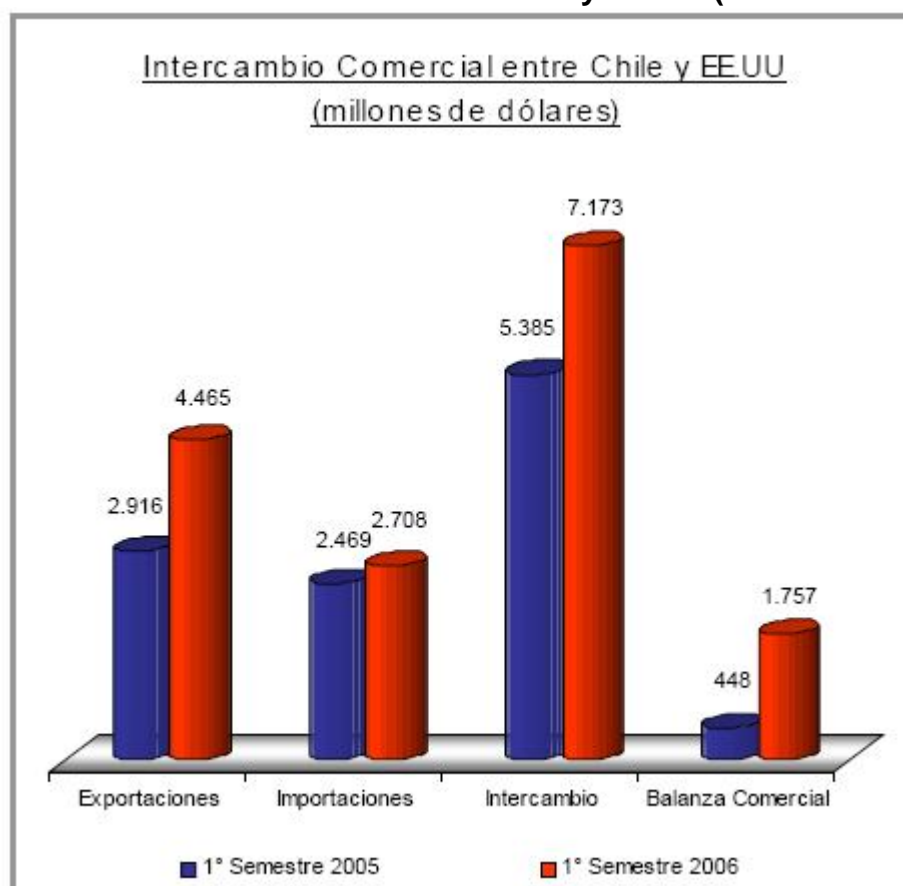
Estados Unidos de Norteamérica tiene una población cercana a los 300 millones de habitantes con un ingreso per capita de US\$ 41.399, es la mayor economía del mundo. Los principales socios comerciales de EE UU son: Canadá (20%), México (12%), China (11%) y Japón (8%), con el cual más del 50% del comercio estadounidense es con estos 4 países

EEUU es el principal socio comercial de Chile (le sigue China), la relación comercial entre estos dos países es altamente complementaria, Chile exporta importantes montos en productos mineros, agrícolas, industria alimenticia, productos forestales y muebles de madera. En cuanto a las importaciones desde EEUU provienen principalmente de productos industriales y de bienes capitales.

La eliminación del arancel sobre las importaciones y sobre las exportaciones chilenas a EE.UU., ha tenido un fuerte impacto en el crecimiento del comercio bilateral.

El comercio entre Chile y Estados Unidos creció durante los primeros 10 meses del 2006 un 39%, en comparación con igual periodo del 2005, siendo un 135% mayor que en igual fecha en el 2003, antes de que entrara en vigencia el Tratado de Libre Comercio entre los dos países (información entregada por el informe de Comercio bilateral de la Cámara Chileno-Norteamericana de Comercio AMCHAM).

La figura N° 35 muestra gráficamente las variaciones del intercambio comercial entre Chile y EE.UU. entre los años 2005 y 2006.

Figura 35. Intercambio Comercial entre Chile y EE UU (millones de dólares)

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas, comercio regional con los principales TLC, TLC Chile – EE.UU., lista de documentos publicados el 2006.

Tabla 25. Comercio entre Chile y EEUU (Cifras en millones de dólares)

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|------------------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Exportaciones | 2610 | 3087,5 | 3183,7 | 3351,7 | 3664,7 | 3705,7 | 4834,5 | 6531,6 |
| Importaciones | 4025,8 | 3022,5 | 3338,4 | 2888,6 | 2568,6 | 2576,5 | 3402,2 | 4722,6 |
| Intercambio Comercial | 66354,9 | 6110 | 6522,1 | 6240,2 | 6233,3 | 6282,2 | 8236,6 | 11254,2 |
| Balanza Comercial | -1415,8 | 65 | -154,7 | 463,1 | 1096,2 | 1129,2 | 1432,3 | 1809 |

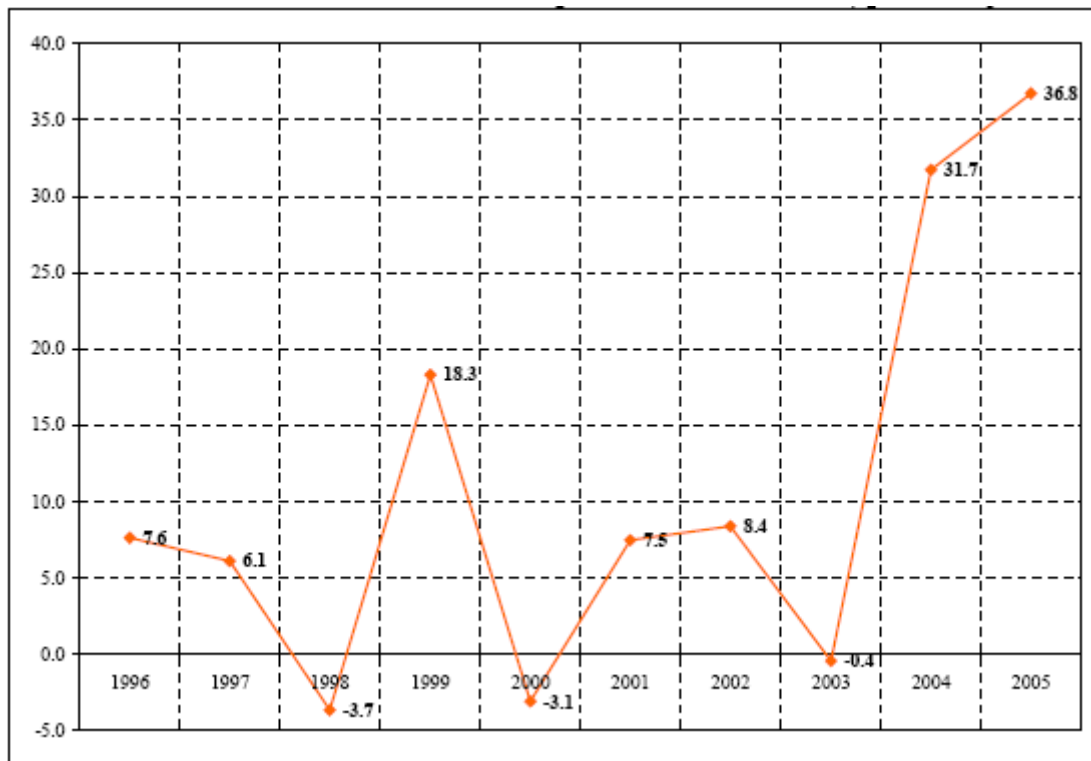
Fuente: Elaboración propia a partir del Departamento de Estudios e informaciones, DIRECON (Abril 2006) en base a cifras del Banco Central de Chile.

En la tabla N° 25 se observa que las exportaciones a EEUU crecen considerablemente a partir del TLC suscrito con Chile en el 2003, las importaciones tuvieron un quiebre entre 1998 y el 2002, pero con el tratado volvió a repuntar llegando a casi el doble en el año 2005.

3.4.2.1 Exportaciones de Chile a EE UU.

Las exportaciones chilenas a EEUU muestran una tendencia creciente, con marcados aumentos estacionales en el primer trimestre de cada año por la temporada de las exportaciones de bienes agrícolas y agroindustriales, ver figura N° 36 que muestra la tasa de crecimiento de las exportaciones a EE.UU. en porcentajes.

Figura 36. Tasa de Crecimiento de las Exportaciones a EEUU en Porcentajes



Fuente: Elaboración de DIRECON con información de Aduanas

Como se aprecia en la figura N° 36, desde 1996 el crecimiento de las exportaciones hacia EEUU han sido irregulares con porcentajes negativos en 1998 debido a la crisis asiática, pero a partir de la firma del tratado el crecimiento fue explosivo en las exportaciones.

En los primeros 10 meses del 2006 las exportaciones chilenas a EE UU aumentaron un 58% comparado con igual periodo del 2005, si excluimos el porcentaje del cobre que influye en este crecimiento, la tasa de crecimiento de las exportaciones se sitúa en un 22%

Durante el 2006 el cobre refinado, incluyendo los cátodos figuran como las mayores exportaciones a Norteamérica con un 39% del valor total, los filetes de salmón ocupan el segundo lugar con un 8,45% del total y el cobre no refinado esta en el tercer lugar con un 5,5% del total de las exportaciones, ver tabla N° 26 de los principales productos exportados de Chile hacia EE.UU.

**Tabla 26. Principales Productos Exportados de Chile Hacia EE UU.
(Cifras en millones de dólares)**

| Productos | 1º semestre 2005 | 1º semestre 2006 | Variación (%) 2005/2006 | Participación 2006 (%) |
|--|------------------|------------------|-------------------------|------------------------|
| Cátodos de cobre | 481 | 1541 | 221 | 35 |
| Filetes frescos o refrigerados | 179 | 231 | 29 | 5 |
| Oro | 79 | 181 | 130 | 4 |
| Cobre para el afino | 66 | 174 | 164 | 4 |
| Tablas de pino | 134 | 160 | 19 | 4 |
| Perfiles de madera | 116 | 151 | 30 | 3 |
| Uvas frescas | 119 | 134 | 12 | 3 |
| Uvas sultaninas frescas | 112 | 124 | 10 | 3 |
| Cobre refinado | 61 | 121 | 100 | 3 |
| Uvas variedad flame seedless | 83 | 99 | 20 | 2 |
| Maíz para siembra | 42 | 65 | 54 | 1 |
| Tableros de madera con trabajo mecánico y recubrimiento no especificados | 33 | 49 | 46 | 1 |
| Total Principales Productos | 1505 | 3030 | 101 | 67,9 |
| resto | 1411 | 1434 | 2 | 32,1 |
| Total General | 2916 | 4465 | 53 | 100 |

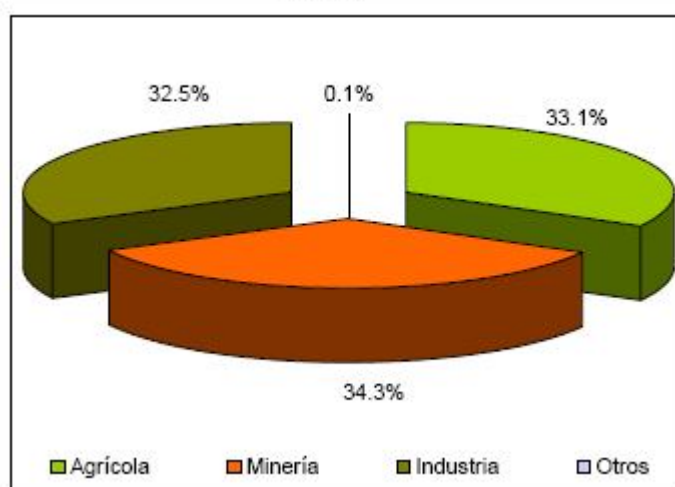
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la pagina web www.aduana.cl

En la tabla N° 26, se muestran los 12 primeros productos exportados a EEUU concentrando un 68% del valor total exportado y registraron un crecimiento de un 101% contrastando con el crecimiento de 2% del resto de los productos.

La mayor tasa de crecimiento lo muestra las exportaciones de cátodos de cobre con un 221% con la participación más alta del total exportado, le siguen los filetes de salmón con un 5% del total exportado y con la tasa más alta de crecimiento de un producto no cobre con un 130%

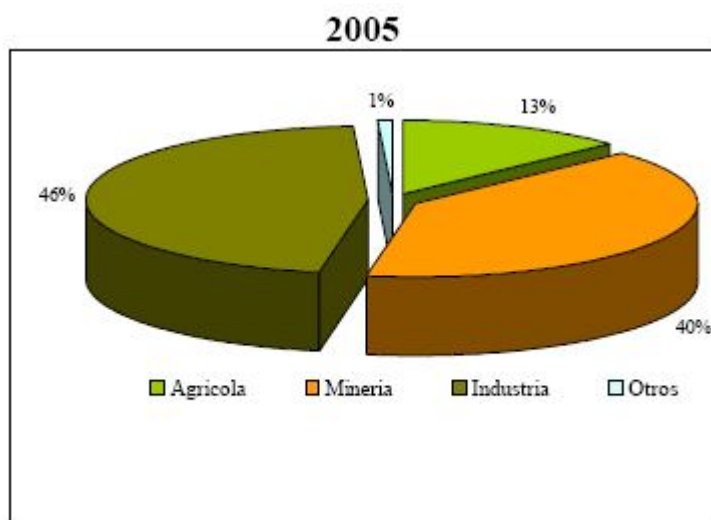
La composición de las exportaciones a EEUU ha tenido una disminución de la dependencia de bienes agrícolas y mineros con un aumento destacado en de las exportaciones industriales como se puede ver en el gráfico siguiente en el cual se hace una comparación entre el año 1991 y el 2005, ver figuras N° 37-A y 37-B.

Figura 37-A. Exportaciones de Chile a EE UU Según Actividad Económica, Año 1991.



Fuente: DIRECON con información de Aduanas

Figura 37-B. Exportaciones de Chile a EE UU Según Actividad Económica, Año 2005.



Fuente: DIRECON con información de Aduanas

En total 1919 empresas exportaron 1858 distintos productos a EE.UU. entre Enero y Octubre del 2006, lo que implica una disminución de 1,4% y 4,3% respectivamente comparada con igual fecha del 2005

3.4.2.2 Importaciones de Chile desde EE UU.

Entre octubre del 2003 y octubre del 2006 las importaciones muestran un crecimiento del 101%

Las importaciones desde EE UU crecieron un 15% durante los 10 primeros meses del 2006, influyeron bastante en el valor total los aceites de petróleo (gas oil, diesel oil y gasolina) con un 22% del valor total, en segundo lugar están las importaciones de vehículos para el transporte de mercancías equivalente al 5,7% del total, las máquinas topadoras, niveladoras y excavadoras para la industria minera y construcción alcanzó un 3,5% del total, las maquinas automáticas para procesamiento de datos alcanzaron un 3,4% del total de las importaciones.

Un total de 10.674 empresas importaron 4853 distintos productos de los EE UU entre los 10 primeros meses del 2006, esto significa un aumento de 4,4% y 0,3% respectivamente en relación a la misma fecha del 2005

En la tabla N° 27 se muestra los principales productos importados desde EE.UU.

**Tabla 27. Principales Productos Importados desde EE UU
(Millones de dólares)**

| Productos | 1º semestre 2005 | 1º semestre 2006 | Variación (%) 2005/2006 | Participación 2006 (%) |
|---|------------------|------------------|-------------------------|------------------------|
| Aceites combustibles destilados | 450,4 | 486,8 | 8,0 | 18,0 |
| Volquetes diesel | 84,1 | 100,3 | 19,0 | 3,7 |
| Gasolina sin plomo 97 octanos | 61,1 | 54,9 | -10,0 | 2,0 |
| Turbinas de gas de mas de 5000 Kw. de potencia | 0,0 | 45,8 | 0,0 | 1,7 |
| Automóviles de mas de 3000 cm ³ (bencineros) | 28,0 | 33,2 | 19,0 | 1,2 |
| Partes de maquinas de construcción | 27,4 | 33,0 | 21,0 | 1,2 |
| Partes de computadores | 30,6 | 32,0 | 5,0 | 1,2 |
| Los demás trigos | 0,0 | 28,7 | 0,0 | 1,1 |
| Aceites básicos de petróleo | 18,7 | 28,6 | 53,0 | 1,1 |
| Harina de torta de soja | 14,5 | 26,1 | 80,0 | 1,0 |
| Cargadores frontales | 47,1 | 25,8 | -45,0 | 1,0 |
| Combustibles para motores de reacción | 33,9 | 24,2 | -29,0 | 0,9 |
| Total principales mercancías | 795,8 | 919,5 | 16,0 | 34,0 |
| Resto de mercancías | 1672,7 | 1788,6 | 7,0 | 66,0 |
| Total General | 2468,5 | 2708,1 | 10 | 100 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la pagina web www.aduana.cl

En términos de los principales productos importados desde EEUU destacan los 12 primeros mostrados en la tabla N° 27 que representan el 34% del total, los cuales mostraron una tasa de crecimiento destacable comparado con el resto de las mercancías (un 16% contra un 7%)

3.4.3 TLC Con Corea Del Sur

El TLC con Corea del Sur posiciona a Chile en la vanguardia en cuanto a economías abiertas al ser el primer país en suscribir un tratado transpacífico en el mundo con una economía que previo al TLC poseía un alto nivel de proteccionismo

El TLC con Corea del Sur ha profundizado más aún la relación comercial con la tercera economía de Asia después de Japón y China, con un mercado de 48 millones de habitantes y un ingreso per capita de que superan los US\$12.000.

El TLC con Corea abarca otras áreas aparte de las exportaciones e importaciones, existen acercamientos en la tecnología de información y la cooperación universitaria.

La composición de los envíos nacionales esta concentrada en el cobre, pero gracias a la rebaja de aranceles, nuevos productos han aumentado, esto se refleja en la cantidad de empresas que exportan a Corea que pasaron de 288 en el 2003 a 384 en el 2005.

La importancia que tuvo este tratado aparte de ser el primero que Chile suscribía con un país de la región Asia-Pacífico, se transformó en el referente de las negociaciones comerciales que se realizó con el P-4, India, China, Japón.

Según DIRECON (Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales), el intercambio comercial entre Chile y Corea en los años de vigencia del tratado ha tenido un aumento de un 110% (datos correspondientes hasta el 2005). A la fecha de la firma del acuerdo (2004), el intercambio alcanzaba a US\$1.361,2 millones, al primer año paso a US\$2.197 millones y en el segundo año a US\$ 2.863,5 millones

**Tabla 28. Comercio entre Chile y Corea del Sur, Abril 2002 a Enero 2006
(Cifras en millones de dólares)**

| | Monto | | | | Crecimiento (%) | | |
|------------------------------|---------|---------|---------|---------|-----------------|------|------|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Exportaciones | 623,2 | 906,1 | 1517,2 | 1931,4 | 45,4 | 67,4 | 27,3 |
| Importaciones | 393,9 | 455,1 | 679,9 | 932,1 | 15,6 | 49,4 | 37,1 |
| Intercambio comercial | 1.017,1 | 1.351,2 | 2.197,1 | 2.863,5 | 33,8 | 61,4 | 30,3 |
| Balanza comercial | 229,3 | 450,9 | 837,3 | 999,3 | 96,6 | 85,7 | 19,3 |

Fuente: Elaboración propia desde DIRECON en base a cifras del Banco Central de Chile.

Como se observa en la tabla N° 28, las exportaciones chilenas a Corea aumentaron en un 27,3% hasta llegar a US\$ 1931 millones en el periodo abril 2005 a enero 2006, este crecimiento es menor que en el primer año de vigencia del tratado, pero está sobre el crecimiento promedio de las exportaciones chilenas al mundo.

La evolución de las exportaciones e importaciones permitieron una balanza comercial favorable para Chile que se viene dando desde 1999, aumentando en el periodo abril 2005 a enero 2006 en un 122% respecto de los dos primeros años de entrada en vigencia el tratado.

3.4.3.1 Exportaciones de Chile a Corea del Sur

Las exportaciones a Corea representan un 5,7% de las exportaciones totales del país, ocupando el cuarto lugar, hasta principio del 2006, en el ranking de los principales países de destino de las exportaciones chilenas

La variedad de productos exportados a corea es poco diversificada, sólo 25 productos ocuparon el 96,8% del total de los envíos, siendo el cobre el que ocupa el 65% del total. Entre los productos no cobre se destacan las exportaciones de metanol con un 10,1%, los productos de celulosa, papel, cartón, editoriales e imprenta con un 4,3% y las carnes de cerdo y sus derivados en un 2,9%.

Los productos de mayor dinamismo entre el periodo de abril del 2005 a enero del 2006 destacan: las matas de cobre con un 7.374% de crecimiento, yoduro de potasio con 3333% de crecimiento, concentrados de molibdeno con 228,4%, salmones con 192,9%, harina de pescado con 68,2%, kiwis frescos con 196,4%, metanol con 85,1% de crecimiento y las manufacturas de hierro y del acero con un 192,7% de crecimiento.

También es importante destacar los productos que se exportan por primera vez a Corea desde que entra en vigencia el tratado, como el cobre, salmones, anguilas congeladas, filetes de jurel congelados, pulpos congelados, jibias, calamares frescos o congelados, algas, demás pescados congelados, mostos concentrados de uvas, vino espumoso, kiwis y literatura infantil, agendas, jugos de manzanas sin fermentar, carnes de porcino congeladas, semillas de brócoli para siembras, y jugo de mora.

La tabla N° 29 muestra las exportaciones de Chile a Corea del Sur.

**Tabla 29. Exportaciones de Chile a Corea del Sur por Sector
(Cifras en millones de dólares)**

| | Monto (millones de dólares) | | | | Estructura (%) | | | |
|---|-----------------------------|--------------|---------------|---------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Agricultura, fruticultura ganadería, silvicultura y pesca extractiva | 10,1 | 10,5 | 8,5 | 15,9 | 1,6 | 1,2 | 0,6 | 0,8 |
| Agricultura, fruticultura y ganadería | 5,7 | 7,4 | 7,2 | 14,4 | 0,9 | 0,8 | 0,5 | 0,7 |
| Agricultura | 0,5 | 0,4 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Fruticultura | 5,2 | 7,1 | 7,0 | 14,3 | 0,8 | 0,8 | 0,5 | 0,7 |
| Ganadería | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Silvicultura | 4,2 | 2,8 | 0,8 | 0,4 | 0,7 | 0,3 | 0,1 | 0,0 |
| Pesca extractiva | 0,2 | 0,3 | 0,6 | 1,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 |
| Minería | 504,7 | 638,3 | 1199,0 | 1476,7 | 81,0 | 70,5 | 79,0 | 76,5 |
| Cobre | 476,1 | 612,1 | 1135,1 | 1272,2 | 76,4 | 67,6 | 74,8 | 65,9 |
| Resto | 28,6 | 26,2 | 63,9 | 204,5 | 4,6 | 2,9 | 4,2 | 10,6 |
| Industria | 108,1 | 257,0 | 309,6 | 438,6 | 17,3 | 28,4 | 20,4 | 22,7 |
| Ind. Alimentaria, bebidas, licores, tabaco | 31,9 | 59,3 | 91,5 | 113,6 | 5,1 | 6,5 | 6,0 | 5,9 |
| Ind. Textil, prendas de vestir y cuero | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Forestales y muebles de madera | 11,7 | 12,3 | 9,7 | 10,4 | 1,9 | 1,4 | 0,6 | 0,5 |
| Celulosa, papel, cartón, editoriales e imprenta | 53,2 | 69,8 | 76,2 | 82,4 | 8,5 | 7,7 | 5,0 | 4,3 |
| Productos químicos, básicos y preparados | 7,6 | 112,4 | 108,0 | 199,8 | 1,2 | 12,4 | 7,1 | 10,3 |
| Productos de barro, loza y porcelana de vidrio | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Industria de hierro y acero y no ferrosos | 3,6 | 2,4 | 21,5 | 25,1 | 0,6 | 0,3 | 1,4 | 1,3 |
| Productos metálicos, maquinaria y equipos | 0,1 | 0,7 | 2,8 | 7,2 | 0,0 | 0,1 | 0,2 | 0,4 |
| Indust. Manufacturera no expresada | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Otros | 0,3 | 0,2 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Total Exportaciones | 623,2 | 906,1 | 1517,2 | 1931,4 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fuente: Elaboración propia desde DIRECON (Marzo 2006), en base a cifras del Banco Central de Chile

Se observa en la tabla N° 29, que las exportaciones hacia Corea se concentran en la minería ocupando siempre sobre el 70% del total exportado, le sigue el sector industrial que en el 2005 ocupa el 22,7% del total destacando los productos químicos básicos, preparados, petróleo y derivados, caucho y plástico los cuales crecieron en gran medida desde el tratado.

3.4.3.1 Importaciones de Chile desde Corea del Sur.

Las importaciones a Chile desde Corea en el periodo abril 2005 a enero 2006, alcanzaron un monto de US\$ 932 millones, que alcanzo un 3,6% de las importaciones totales del país, ocupando el séptimo lugar en el ranking de los principales países de origen de las importaciones chilenas.

Un fuerte dinamismo ha alcanzado los productos de alta tecnología, lo que permite que Chile sea uno de los países de destino más dinámicos de las exportaciones coreanas pasando del lugar 44 al 40 como mercado destino de los coreanos.

Los productos más destacados en la importación desde Corea son los aceites combustible, celulares, automóviles y camionetas, polietileno, unidades de memoria de

discos, maquinas de lavar ropa, productos de laminados de hierro, excavadoras y cámaras digitales.

Los productos de mayor crecimiento en el periodo abril 2005 a enero 2006 comparado con el mismo periodo anterior fueron los televisores con 1200%, tubos huecos con 848%, policloruro de vinilo con 370%, ascensores con 356%, unidades de memoria de discos con 195%, los demás vehículos de transporte personal con 134%, polietileno con 134%, maquinas de lavar ropa con 390%.

La tabla N° 30 muestra las principales importaciones desde Corea del Sur.

Tabla 30. Importaciones desde Corea del Sur por Sector, Abril 2002 a Enero 2006 (Cifras en millones de dólares)

| | Monto (millones de dólares) | | | | Estructura (%) | | | |
|---|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
| | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Industria | 393,5 | 454,8 | 679,5 | 931,6 | 99,9 | 99,9 | 99,9 | 99,9 |
| Ind. Alimentaria, bebidas, licores, tabaco | 0,4 | 0,8 | 1,1 | 1,1 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,1 |
| Ind. Textil, prendas de vestir y cuero | 14,1 | 12,8 | 14,7 | 16,4 | 3,6 | 2,8 | 2,2 | 1,8 |
| Forestales y muebles de madera | 0,2 | 0,1 | 0,3 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Celulosa, papel, cartón, editoriales e imprenta | 2,4 | 1,7 | 0,8 | 1,8 | 0,6 | 0,4 | 0,1 | 0,2 |
| Productos químicos, básicos y preparados | 97,9 | 128,4 | 177,2 | 311,7 | 24,9 | 28,2 | 26,0 | 33,4 |
| Productos de barro, loza y porcelana de vidrio | 1,2 | 1,0 | 5,4 | 5,6 | 0,3 | 0,2 | 0,8 | 0,6 |
| Industria de hierro y acero y no ferrosos | 22,2 | 18,4 | 27,0 | 23,7 | 5,6 | 4,1 | 4,0 | 2,5 |
| Productos metálicos, maquinaria y equipos | 253,4 | 290,2 | 451,7 | 570,1 | 64,3 | 63,8 | 66,4 | 51,2 |
| Indust. Manufacturera no expresada | 1,6 | 1,4 | 1,2 | 1,2 | 0,4 | 0,3 | 0,2 | 0,1 |
| Otros | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |
| Total Exportaciones | 393,9 | 455,1 | 679,9 | 932,1 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

Fuente: Elaboración propia desde DIRECON en base a cifras del Banco Central de Chile.

Se aprecia en la tabla N° 30, que la concentración de exportaciones desde Corea se concentra en el sector industrial, destacándose los productos químicos que aumentaron desde el 2002 y más aún desde la entrada en vigencia del tratado y los productos metálicos, maquinaria, equipos, material eléctrico, instrumentos de medida y material de transporte que han disminuido en una pequeña cantidad en cuanto a participación desde el 2002, que concentran el 94,6% del total de los productos importados en el 2005.

3.4.4 TLC Con JAPON

Japón es una monarquía constitucional con un gobierno parlamentario (democrático). Con una ubicación estratégica en Asia, pero con una geografía en la que predominan las formaciones montañosas, tan sólo un 12,9% de tierras son arables, recursos naturales muy escasos y propensión a sufrir desastres naturales (huracanes, tsunamis y terremotos). Tiene una población 127 millones de personas, 66 millones conforman la fuerza laboral, la mayoría, un 67,7%, trabaja en servicios, 27,8% en industrias y tan sólo un 4,6% en el sector agrícola, lo que implica que tienen que importar casi la totalidad de los alimentos

Hasta hace muy poco, Japón era reticente a comprometerse en negociaciones bilaterales y plurilaterales para formar áreas de libre comercio, privilegiando las negociaciones multilaterales en la OMC

Hoy ha cambiado su estrategia comercial y se ha involucrado activamente en negociaciones para alcanzar acuerdos de asociación económica con múltiples países del mundo. Ya tiene tratados con México, Singapur, Malasia y Chile y pretende alcanzar acuerdos similares con la Asociación de Países del Sudeste Asiático (ASEAN), Indonesia, Filipinas, Tailandia, Australia, Corea del Sur y China

Con un ingreso per cápita seis veces superior al de Chile, se caracteriza por el apego al trabajo y las tradiciones, lo que le ha valido convertirse en la segunda economía del mundo.

Los japoneses se concentraron en el desarrollo de productos de alta tecnología y con alto valor agregado. Son los mayores productores de automóviles, equipos electrónicos, máquinas, herramientas, acero y metales no ferrosos, barcos, sustancias químicas, textil y productos de alimentación procesados.

A partir de 1984, Japón se convirtió en el mayor importador neto de productos agrícolas del mundo. Con el 2% de la población del planeta, hoy tiene el 9,3% de la importación mundial de alimentos. Es el mayor importador de trigo, maíz y carnes, y el segundo importador mundial de soja, luego de la Unión Europea

3.4.4.1 Beneficios Del TLC, (www.bcn.cl/carpeta_temas_profundidad/tlc-con-japon)

Casi el 70% del total de las exportaciones chilenas a Japón quedarán con preferencia arancelaria cuando comience a regir el Tratado de Libre Comercio (TLC). Lo que llegaría a un 95% en un plazo de 10 años, cuando se complete el proceso. Esto es muy significativo, considerando que Japón es el segundo destino más importante de las exportaciones chilenas

El 53% de los envíos del sector agrícola quedará desgravado de inmediato, mientras que otro 35%, con distintas cuotas, tendrá acceso preferencial desde el primer día de vigencia del acuerdo. Con ello, casi el 90% de las exportaciones agropecuarias tendrán desde el inicio, cero o una preferencia arancelaria importante.

En concreto, algunos de los productos favorecidos son:

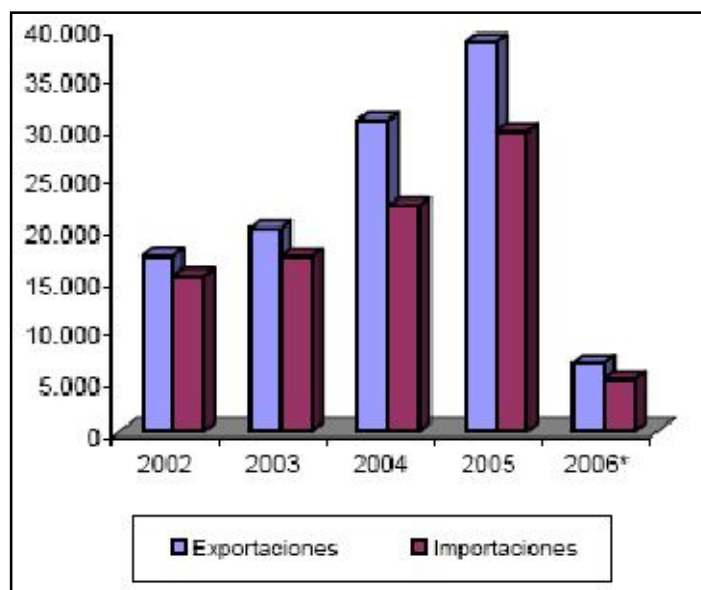
- Arancel cero: limones, arándanos, moras, frambuesas y paltas, entre otros.
- Desgravación entre 5 y 7 años: nueces, kiwis, cerezas, duraznos, damascos, ciruelas, peras, higos, nísperos, chirimoyas y granadas.
- Desgravación en 10 años: salmones y cobre.
- Desgravación en 12 años: vino en botella con denominación de origen.
- Desgravación entre 10 y 15 años: pomelos, manzanas, cebollas, ajos y uva de mesa.
- Cuotas y rebaja parcial de aranceles: carne de cerdo, ave y bovina.

Principales destinos de las exportaciones japonesas:

- Estados Unidos (24%)
- China (13,1%)
- Corea del Sur (7,8%)
- Taiwán (7,4%)
- Hong Kong (6,3%)

Principales fuentes de importaciones japonesas:

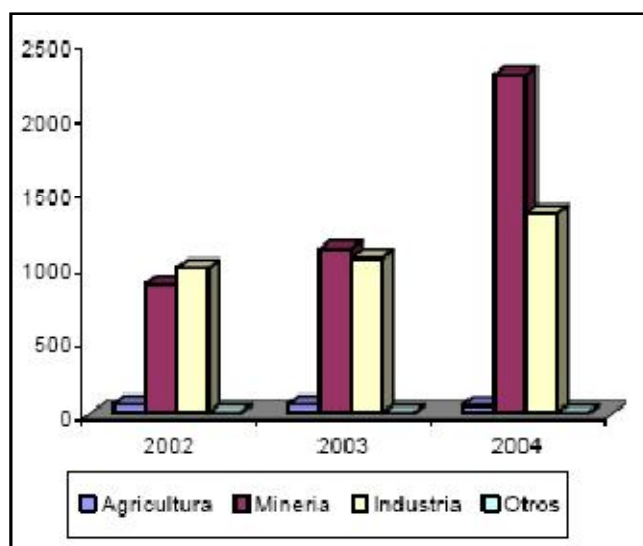
- China (20,7%)
- Estados Unidos (13,7%)
- Corea del sur (4,9%)
- Australia (4,3%)
- Indonesia (4,1%)

3.4.4.2 Intercambio Comercial entre Chile y Japón.**Figura 38. Intercambio Comercial Entre Chile y Japón (Millones de dólares)**

Fuente: www.direcon.cl/documentos/japon/intercambio_chile_japon_abr_2006.pdf

*Valores tomados hasta abril del 2006

Como se aprecia en la figura N° 38, tanto las exportaciones como las importaciones han tenido un aumento significativo a partir del 2003, lo cual se espera que siga con esa tendencia después de firmado el tratado de libre comercio entre Chile y Japón.

Figura 39. Exportaciones de Chile a Japón

Fuente: www.direcon.cl/documentos/japon/intercambio_chile_japon_abr_2006.pdf

La figura N° 39 muestra que los mayores productos exportados de Chile a Japón son los productos de minería, como minerales de cobre y sus concentrados, y los productos industriales, en su mayoría salmones y truchas, ver tabla N° 31 sobre las mayores exportaciones chilenas a Japón en el año 2005.

Mayores exportaciones chilenas a Japón en el año 2005:

Tabla 31. Exportaciones Chilenas a Japón (2005)

| Productos | Millones de US\$ |
|---------------------------------------|------------------|
| Minerales de cobre y sus concentrados | 1939,14 |
| Concentrados tostados de molibdeno | 799,06 |
| Los demás salmones del pacífico | 250,35 |
| Madera en plaquitas o partículas | 140,17 |
| Truchas descabezadas | 133,37 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de DIRECON

En la tabla siguiente se muestra las mayores importaciones chilenas desde Japón.

Mayores importaciones chilenas desde Japón en el año 2005.

Tabla 32. Importaciones Chilenas desde Japón (2005)

| Producto | Millones de US\$ |
|---|------------------|
| Automóviles de turismo de cilindrada 1500cc-3000cc | 174,29 |
| Camionetas de émbolo de encendido por compresión | 124,98 |
| Automóviles de turismo de cilindrada 1000cc-1500cc | 113,19 |
| Automóviles de turismo de cilindrada mayor a 3000cc | 43,63 |
| camionetas de émbolo de encendido por chispa | 30,85 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de DIRECON

3.5 COMERCIO EXTERIOR DE CHILE

Chile es una de las economías más abiertas y competitivas del mundo, el aumento del comercio exterior ha sido continuo durante los últimos años, en el cual las exportaciones han sido la base del crecimiento económico del país.

A continuación se analizará el intercambio comercial de Chile de los últimos años y posteriormente el intercambio comercial por zonas económicas.

3.5.1. Intercambio Comercial de Chile.

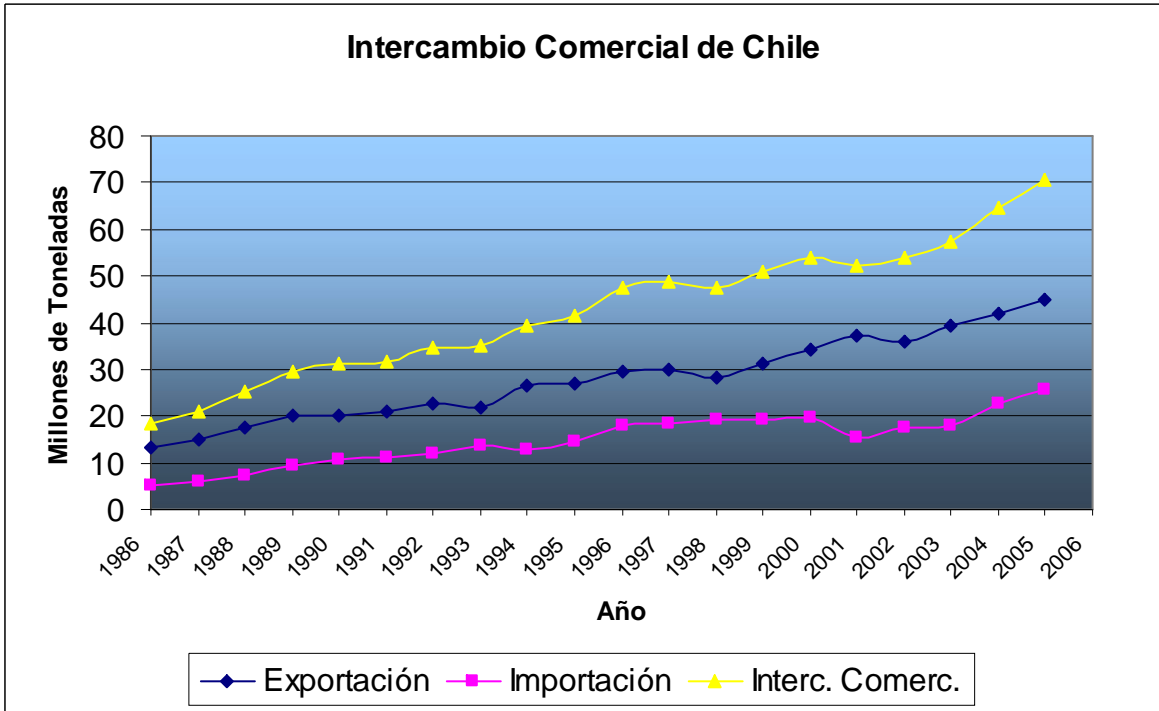
La tabla N° 33 y la figura N° 40, muestran el crecimiento del intercambio comercial de Chile en toneladas.

Tabla 33. Intercambio Comercial de Chile en Toneladas

| | Exportación | Importación | Interc. Com. |
|-------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| 1986 | 13.447.577 | 5.000.696 | 18.448.273 |
| 1987 | 15.149.271 | 5.947.474 | 21.096.745 |
| 1988 | 17.698.095 | 7.433.703 | 25.131.798 |
| 1989 | 19.967.998 | 9.437.777 | 29.405.775 |
| 1990 | 20.218.800 | 10.846.346 | 31.065.146 |
| 1991 | 20.851.338 | 10.948.431 | 31.799.769 |
| 1992 | 22.578.836 | 12.016.780 | 34.595.616 |
| 1993 | 21.770.941 | 13.513.512 | 35.284.453 |
| 1994 | 26.736.714 | 12.691.984 | 39.428.698 |
| 1995 | 27.060.332 | 14.508.570 | 41.568.902 |
| 1996 | 29.528.008 | 18.159.047 | 47.687.055 |
| 1997 | 30.144.122 | 18.547.329 | 48.691.451 |
| 1998 | 28.211.564 | 19.248.271 | 47.459.835 |
| 1999 | 31.287.369 | 19.455.803 | 50.743.172 |
| 2000 | 34.073.921 | 19.888.155 | 53.962.076 |
| 2001 | 37.112.981 | 15.257.337 | 52.370.318 |
| 2002 | 36.109.221 | 17.646.355 | 53.755.576 |
| 2003 | 39.494.302 | 18.026.349 | 57.520.651 |
| 2004 | 41.724.456 | 22.666.014 | 64.390.470 |
| 2005 | 44.802.534 | 25.873.663 | 70.676.197 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de DIRECTEMAR

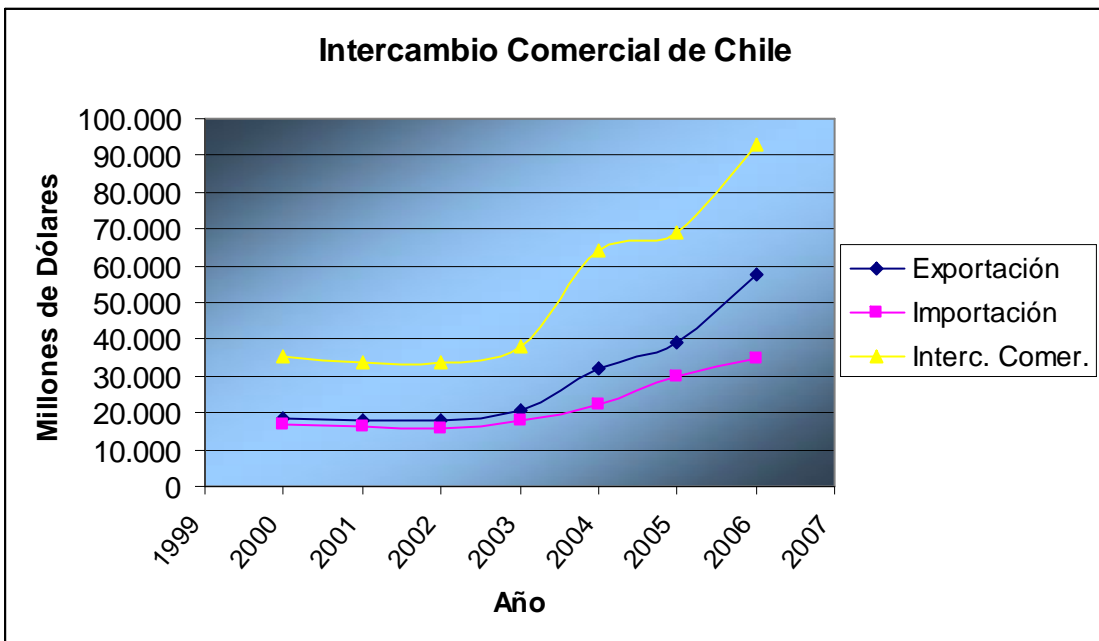
Figura 40. Intercambio Comercial de Chile en Toneladas



Fuente: Elaboración propia a partir de la tabla 32

Hasta 1989 la economía chilena estaba orientada a una apertura de comercio unilateral, a partir de la década de los noventa, con la llegada de la democracia, se emprendió una política de apertura total con acuerdos comerciales bilaterales y multilaterales, aplicando lo que se llama regionalismo abierto. El crecimiento en toneladas del intercambio comercial de Chile ha ido en constante aumento en los últimos 5 años. En la figura Nº 41 se muestra el crecimiento del intercambio comercial en miles de dólares.

Figura 41. Intercambio Comercial de Chile en Dólares



Fuente: Elaboración propia en base a datos de SOFOFA

Desde el año 2000 las exportaciones han tenido un crecimiento promedio del 22,9% en cuanto a millones de dólares, con un fuerte crecimiento en los últimos 3 años.

Como se aprecia en la figura N° 41, el comercio exterior chileno en los primeros 3 años no creció, debido a diversos factores en el plano internacional.

Durante el año 2001 la economía chilena confrontó un panorama internacional incierto, debido a las bajas tasas de crecimiento en los principales mercados de destino de las exportaciones chilenas (Estados Unidos, Japón y la Unión Europea). Este escenario se tradujo en una reducción de los precios de las exportaciones de Chile, en particular del cobre y la celulosa.

Estados Unidos, evidenciaba síntomas recesivos en la primera mitad del 2001, con lo que se vio agudizada con el atentado terrorista del 11 de septiembre en Nueva York. La Unión Europea inició el 2001 con una desaceleración de su crecimiento y finalmente, la economía japonesa ingresó en una recesión a partir del segundo trimestre del 2001.

La crisis argentina se tradujo, en el plano comercial para Chile, en una contracción cercana al 50% de las exportaciones al mercado trasandino.

A pesar de este entorno internacional, el comercio internacional de Chile, alcanzó en el 2001 un crecimiento de 7,1%, porcentaje levemente inferior al 7,5% logrado en el año anterior

En el 2002 el panorama internacional fue similar al año anterior, con lo que nuevamente los precios del cobre y la celulosa presentaron una disminución.

En el 2003 se produce un cambio positivo en el intercambio comercial de Chile. Las exportaciones chilenas registraron un fuerte aumento en términos de valor, registrando una tasa de crecimiento del 14% según la figura 41.

Entre las causas que explican este buen desempeño en las exportaciones chilenas en el 2003 se destacan:

- La recuperación del precio de los principales productos de exportación, liderados por el sector minero, las exportaciones de cobre aumentaron 17,5%, y aumentaron un 5% del volumen de los envíos.

- La reactivación del crecimiento mundial, liderado por el continente Asiático,

- El Acuerdo de Asociación entre Chile y Unión Europea que a un año de su puesta en vigencia mostró un positivo balance.

- Las buenas expectativas de los acuerdos que Chile había suscrito con Estados Unidos y Corea del Sur

- Y por otro lado, Argentina y Brasil que estaban recuperando el dinamismo económico

En el año 2004 el desempeño de las exportaciones e importaciones incidió en la expansión del Intercambio Comercial, exhibiendo un aumento de 42% aproximadamente.

Esta expansión se produjo por el crecimiento del volumen de las exportaciones en un 13,2%, y por el precio promedio de éstas que creció un 31,4%, donde destacó el Cobre con un alza de 59,2% y un aumento en términos de volumen de un 16,1%. Esto se puede observar en la figura 41, en el cual desde el 2003 la tasa de crecimiento en términos de valor es mayor que la tasa de crecimiento en toneladas en la figura 40.

En el 2005 se presenta un buen desempeño en cuanto a valor y volumen de exportaciones e importaciones aunque no fue tan relevante como el 2004. Se destaca el aumento en el precio del cobre del 28,5% y las buenas expectativas generadas en ese año por la firma del TLC con China.

El 2006 fue un año de un fuerte crecimiento económico, el saldo de la balanza comercial continua siendo favorable, registrando el mejor resultado de los últimos 7 años, cerrando con un superávit histórico de US\$ 23.021,7 millones, aumentando 149,3% en comparación con el 2005.

El resultado de la Balanza Comercial se explica en que los envíos al exterior alcanzaron máximos históricos de US\$ 57.756.577, con un avance el 2006 de 49,2%. En tanto, las

importaciones también cerraron con un nuevo récord histórico el 2006, al acumular durante el año US\$ 34.912.044, registrando una variación anual de 18,7%

El crecimiento en el 2006 se debe por lo siguiente:

- Las mejores expectativas de crecimiento de la economía mundial (que en el año 2006 se alzó a 5,2%), impulsadas por el crecimiento de Estados Unidos, las economías asiáticas, y la recuperación de los países de Europa
- También se puede resaltar el rol de los Acuerdos Comerciales que han comenzado a regir el último tiempo, y más recientemente el TLC firmado con China y el Acuerdo de Alcance Parcial firmado con India
- La gran demanda de commodities nacionales (cobre, celulosa, harina de pescado) por parte de algunos mercados como Estados Unidos, Europa, China, Japón, India, Corea del Sur; y el crecimiento del precio del metal (82,7%) respecto a 2005, dando como resultado un incremento en el valor de los envíos de cobre equivalente a 82,1%.
- El mejor desempeño de las economías latinoamericanas, encabezados por Argentina, México y Brasil.

3.5.2. Destino de las Exportaciones y Origen de las Importaciones por zona económica

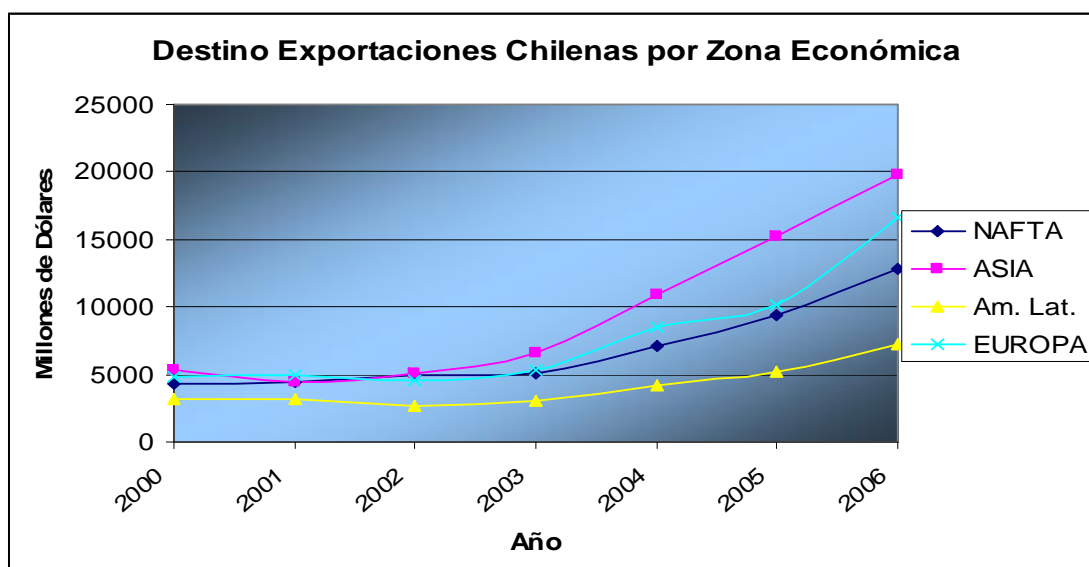
A continuación se analizará los destinos de las exportaciones chilenas a través de la tabla N° 34 y la figura 42 y los orígenes de las importaciones por zona económica de los últimos 6 años, a través de la tabla N° 35 y la figura N° 43.

Tabla 34. Destino de Exportaciones Chilenas por Zona Económica (Miles de dólares).

| | NAFTA | ASIA | AM. LATINA | EUROPA |
|------|------------|------------|------------|------------|
| 2000 | 4.308.305 | 5.388.378 | 3.174.300 | 4.869.488 |
| 2001 | 4.447.918 | 4.496.003 | 3.165.546 | 4.963.798 |
| 2002 | 4.915.202 | 5.017.812 | 2.646.754 | 4.586.725 |
| 2003 | 5.047.575 | 6.617.081 | 3.002.284 | 5.360.798 |
| 2004 | 7.109.954 | 10.957.282 | 4.226.964 | 8.506.534 |
| 2005 | 9.353.838 | 15.167.680 | 5.161.273 | 10.139.429 |
| 2006 | 12.875.178 | 19.800.448 | 7.293.451 | 16.657.753 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de SOFOFA

Figura 42. Destino Exportaciones Chilenas por Zona Económica.



Fuente: Elaboración propia a partir de la tabla 34

Se aprecia en la figura N° 42, que el mayor aumento en las exportaciones chilenas es con Asia desde el 2003, con un promedio de crecimiento de un 26,9%, le sigue Europa con un 25,6%, NAFTA con un 21,1% y por último América latina con un 16,8%.

Después de años de supremacía del continente Americano como destino de las exportaciones nacionales, en el 2004 aparece Asia concentrando un mayor porcentaje de los envíos chilenos con un 35,9%, seguido muy de cerca por América (NAFTA y América Latina) con un 35,1%.

Este aumento a Asia y Europa es producto en gran parte del incremento en los envíos de cobre y de productos No Tradicionales respectivamente.

Tabla 35. Origen de Importaciones Chilenas por Zona Económica

| | NAFTA | ASIA | AM. LAT. | EUROPA |
|------|-----------|-----------|------------|-----------|
| 2000 | 4.466.055 | 2.849.210 | 5.416.496 | 3.196.944 |
| 2001 | 3.848.599 | 2.815.269 | 5.532.054 | 3.370.067 |
| 2002 | 3.365.433 | 2.753.027 | 5.597.184 | 3.327.525 |
| 2003 | 3.390.196 | 3.154.296 | 6.851.531 | 3.533.123 |
| 2004 | 4.371.284 | 4.258.349 | 8.543.384 | 3.886.490 |
| 2005 | 5.894.060 | 6.755.789 | 10.806.528 | 5.416.375 |
| 2006 | 7.078.151 | 7.729.872 | 11.832.170 | 5.625.936 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de SOFOFA

Figura 43. Origen de Importaciones Chilenas por Zona Económica.



Fuente: Elaboración propia a partir de la tabla 35

Como se puede observar en la figura N° 43, las mayores importaciones se reciben de América latina, que tiene un promedio de crecimiento de un 14,4%. Asia teniendo un mayor promedio de crecimiento (19,9%), le sigue por debajo. Europa es la zona económica que menos exporta hacia Chile en los últimos 3 años.

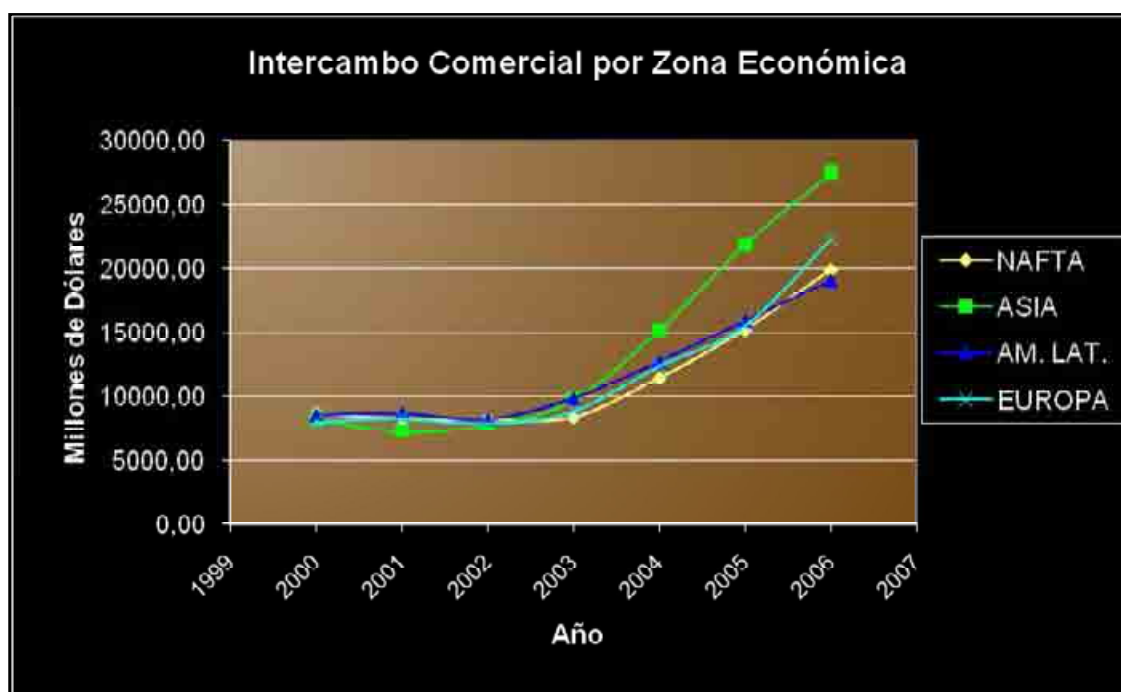
A continuación se analizara el intercambio comercial de Chile por zona económica a través de la tabla N° 36 y se realizó un gráfico a partir de esta tabla para una mejor comprensión visual y ver como evoluciona el crecimiento con las zonas económicas.

Tabla 36. Intercambio Comercial de Chile por Zona Económica (Miles de dólares).

| | NAFTA | ASIA | AM. LAT. | EUROPA |
|------|------------|------------|------------|------------|
| 2000 | 8.774.360 | 8.237.588 | 8.590.796 | 8.066.432 |
| 2001 | 8.296.517 | 7.311.272 | 8.697.600 | 8.333.865 |
| 2002 | 8.280.635 | 7.770.839 | 8.243.938 | 7.914.250 |
| 2003 | 8.437.771 | 9.771.377 | 9.853.815 | 8.893.921 |
| 2004 | 11.481.238 | 15.215.631 | 12.770.348 | 12.393.024 |
| 2005 | 15.247.898 | 21.923.469 | 15.967.801 | 15.555.804 |
| 2006 | 19.953.329 | 27.530.320 | 19.125.621 | 22.283.689 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos de SOFOFA

Figura 44. Intercambio Comercial de Chile por Zona Económica.



Fuente: Elaboración propia a partir de la tabla 36

En la figura N° 44, se puede apreciar que el mayor intercambio comercial (exportaciones + importaciones) que tiene Chile se realiza con Asia y el continente americano.

Desde el 2000 al 2002 el impacto de la desaceleración del comercio internacional y de la crisis argentina, sólo se reflejó cabalmente en la disminución registrada por el valor de los embarques al MERCOSUR y al noreste de Asia (Con Asia específicamente el 2001), las exportaciones a los países del ALADI experimentaron un crecimiento, en tanto que en el Pacífico asiático, China es el único mercado que registra un crecimiento en el año, cercano al 13%.

En el 2002 Los principales bloques de destino de las exportaciones fueron NAFTA (27,4%), Noreste Asiático (25,2%) y Unión Europea (24,2%), destacando dentro de estos Estados Unidos (20,7%) y Japón (11%).

Durante el 2003, los principales destinos de exportación de Chile continuaron siendo Estados Unidos, Japón, China y Corea del Sur (todos con montos de exportación superiores a los mil millones de dólares). Mientras, el mercado estadounidense disminuyó su demanda por productos nacionales en un 0,4%, los envíos chilenos a los mercados orientales se incrementaron de manera notable, mostrando tasas de

crecimiento de 16% en el caso de Japón, 49,9% para China, y 41,9% para Corea del Sur.

Al revisar los mercados con los que Chile ha firmado Acuerdos de Libre Comercio se aprecia un incremento de 15,7% en las exportaciones a estos destinos, pasando de los US\$ 5.588,0 millones en 2002, a los US\$ 6.466,9 millones en 2003.

América continúa siendo el principal destino de las exportaciones chilenas en el 2003, especialmente los países del NAFTA. Asia por otro lado, logró un importante aumento, pasando de tener una participación del 29,3% en 2002 a un 32,1% el 2003; este aumento es producto en gran parte del incremento en los envíos de cobre, posicionándose así en el segundo lugar como destino de las exportaciones nacionales.

En el 2004 se produjo un aumento en el intercambio comercial con todas las zonas económicas, destacándose el crecimiento explosivo de Asia (ver figuras 42 y 43).

Las razones que explican el aumento en el intercambio comercial en el 2004, específicamente en las exportaciones, como se observa en el gráfico 13, tienen su origen en:

-El buen desempeño de las exportaciones derivado del Acuerdo de Asociación con la Unión Europea y Estados Unidos, y las buenas expectativas de los nuevos acuerdos vigentes con Corea del Sur y EFTA.

-Las negociaciones de un posible Tratado de Libre Comercio con China, país con el cual se incrementaron las exportaciones aproximadamente 70% en el año 2004; y el mejor desempeño de las principales economías latinoamericanas, Argentina y Brasil

En el año 2006, al igual que en el año anterior, los principales mercados de los envíos nacionales fueron Estados Unidos, Japón y China, mostrando además importantes alzas con respecto al 2005 (43,1%, 33,1% y 12,4%, respectivamente).

Dentro de los mercados latinoamericanos, Brasil continúa a la cabeza con exportaciones por sobre los US\$ 2.700 millones. Además, fue quien experimentó el alza porcentual más importante, registrando casi un 60% de crecimiento con respecto al año anterior, en la tabla N° 37 se muestra los principales socios comerciales de Chile.

Tabla 37. Principales Socios Comerciales de Chile (Cifras en billones de dólares)

| Países | 1997 | 2000 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 |
|---------------|--------|--------|---------|--------|--------|------|
| EE.UU. | 6,7(1) | 6,3(1) | 10,9(1) | 8,0 | 10,9 | 14,2 |
| China | 1,2 | 1,9(5) | 6,8(2) | 5,1 | 6,8 | 8,1 |
| Japón | 3,7(2) | 3,2(3) | 5,5(3) | 4,5 | 5,5 | 7,1 |
| Brasil | 2,2(4) | 2,3(4) | 5,4(4) | 4,2 | 5,4 | 6,7 |
| Corea del Sur | 1,5(5) | 1,3 | 3,2(5) | 2,5 | 3,2 | 5,0 |
| Argentina | 2,6(3) | 3,5(2) | 5,4(4) | 4,6(3) | 5,4(4) | 4,8 |
| Holanda | 0,5 | 0,5 | 2,4 | 1,9 | 2,4 | 4,0 |
| Italia | 1,2 | 1,2 | 2,1 | 1,8 | 2,1 | 3,4 |
| México | 1,4 | 1,4 | 2,2 | 1,9 | 2,2 | 3,2 |
| Francia | 0,9 | 1,0 | 1,9 | 1,8 | 1,9 | 3,0 |
| Alemania | 1,5 | 1,0 | 2,0 | 1,3 | 2,0 | 2,9 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de la Cámara Chileno Brasileña de Comercio A.G. y de la página web www.kompass.cl

Los mercados, con los que Chile ha firmado Acuerdos de Libre Comercio, se observa un buen resultado del intercambio comercial con éstas, ver tabla 37.

Según el “Análisis de las Exportaciones Chilenas 2006” realizado por PROCHILE, el conjunto de las exportaciones nacionales a los mercados con los que ha firmado Acuerdos de Libre Comercio, experimentaron un alza de 44,7%, llegando a los

US\$38.131,7 millones. Dentro de este grupo, la Unión Europea es el principal destino. Le siguen Estados Unidos y China

En cuanto a los mercados con los que Chile ha suscrito Acuerdos de Complementación Económica (ACE), éstos totalizan US\$ 5.859,2 millones, lo que implica US\$1.713,2 millones más de exportaciones, con respecto a lo registrado en el año 2005.

Dentro de este grupo el principal mercado de destino es MERCOSUR con montos que llegan casi a los US\$ 3.700 millones, dentro de éste Brasil es el más importante con un 75% de participación con respecto al total exportado a MERCOSUR.

Si se analiza la distribución de las exportaciones chilenas, de acuerdo a la zona geográfica, se observa que América y Asia concentran el mayor porcentaje de los envíos nacionales, con un 35,15% y 33,87% de participación, respectivamente. En tercer lugar, está Europa, con un 28,78%. Muy lejos de estos porcentajes se encuentran África y Oceanía con alrededor del 0,3%.

3.6. COMERCIO EXTERIOR DEL PUERTO DE VALPARAÍSO

Desde sus inicios, la administración del puerto estuvo a cargo de diversos organismos del Estado. En 1910 se creó La Comisión de Puertos a cargo del Ministerio de Obras Públicas (MOP). En 1927 esta Comisión se transforma en el Departamento de Obras Marítimas, perteneciente al Ministerio de Defensa. En 1942 este departamento se divide en uno para estudio, construcción y conservación de puertos, a cargo del MOP, y otro de Servicio de Explotación de Puertos, dependiente del Ministerio de Hacienda. En 1960 se creó la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), entidad fiscal que asumió su explotación y administración hasta 1998, reemplazando al Servicio de Explotación de Puertos.

Sin embargo, el crecimiento del comercio exterior chileno y la evolución tecnológica del transporte marítimo, observada desde los años ochenta, plantearon la necesidad de hacer mayores inversiones en infraestructura y equipamiento, lo que se resolvió dejar en manos del sector privado, por la vía de entrega de frentes de atraque en concesión.

3.6.1 Análisis Histórico de las Operaciones del Puerto de Valparaíso

3.6.1.1 Evolución histórica del tonelaje

El tonelaje movilizado por el puerto de Valparaíso desde 1900 hasta la actualidad presenta un crecimiento irregular, el cual ha estado influido por distintos hechos externos e internos, entre los que se destacan principalmente:

- La creación del Puerto de San Antonio en 1912, la apertura del canal de Panamá, la primera Guerra Mundial en 1914.
- El cambio tecnológico (contenedorización) desde mediados de los años 70'.

- Creación del Puerto de San Antonio

La apertura del canal de Panamá, la Segunda Guerra Mundial y la creación del Puerto de San Antonio redujeron drásticamente los volúmenes de carga en el Puerto de Valparaíso, desapareciendo así la supremacía del puerto en el Pacífico Sur.

Desde hace ya unas décadas los Puertos de Valparaíso y de San Antonio se han batido por el liderazgo de la región, ambos son los puertos más importantes de Chile, movilizando cerca del 70% del comercio marítimo de Chile.

La participación del puerto de Valparaíso en el tonelaje total movilizado disminuyó rápidamente durante la década siguiente a la puesta en funcionamiento del puerto de San Antonio a niveles de 60% de la carga total de ambos puertos. Este nivel se mantuvo relativamente estable hasta mediados de los años setenta, fecha en la cual la

participación de Valparaíso empezó a decrecer hasta llegar a un mínimo de menos de 40% en 1982.

Con ocasión del terremoto de 1985, que dañó especialmente las instalaciones de San Antonio, Valparaíso recuperó su participación a niveles de 60% hasta mediados de los años noventa.

Desde entonces, dado que se efectuaron primero las reparaciones de la infraestructura portuaria en San Antonio y se aumentó su capacidad operativa, la participación de Valparaíso ha decaído continuamente, ya en 1996 movía menos de la mitad del tonelaje total de ambos puertos

- Cambios tecnológicos: La contenedorización

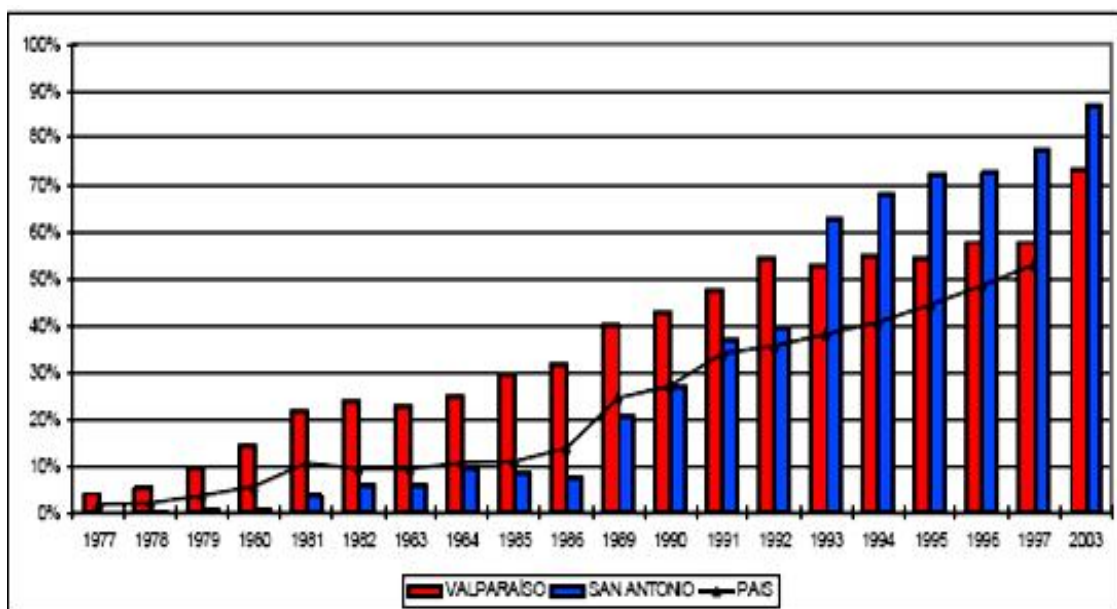
La revolución técnica y económica del transporte marítimo mundial se inicia hacia el año 1966, con el uso de técnicas de unificación de carga y de transportes combinados que se comenzó a masificar en el mundo, especialmente por medio de la utilización de contenedores de gran tamaño, junto con la utilización de naves, equipos terrestres y puertos especializados en su manipulación.

En lo que respecta al uso de contenedores, los principales beneficios que ha generado su utilización son el mejor aprovechamiento de los espacios en los buques, una menor estadía en los puertos, fácil intercambio entre los diferentes modos de transporte, incremento de la productividad por atraque, reducción parcial del costo de los fletes derivada de la reducción de los costos de operación y por las menores pérdidas por robos y daños, menores costos de empaque y de seguros, la simplificación de documentos, entre otros.

Al Puerto de Valparaíso este cambio en el transporte marítimo llegó a mediados de los años 70'.

En el siguiente gráfico se ilustra como el Puerto de Valparaíso fue asimilando dicho cambio tecnológico, se hace una comparación con el Puerto de San Antonio y con el total del país, medido según el grado de contenedorización, esto es, la proporción de tonelaje movilizado en contenedores respecto del tonelaje movilizado total del puerto.

Figura 45. Nivel de Contenedorización en el Puerto de Valparaíso (Porcentaje de toneladas métricas anuales por container)



Fuente: Consultoría preparación programa de recuperación y desarrollo urbano de Valparaíso, Abril 2005

Es posible apreciar de la figura N° 45 un crecimiento continuo del nivel de contenedorización en ambos puertos, y en el ámbito nacional, puesto que en el año 1977 este se encontraba en torno al 4% en el caso de Valparaíso y 2% el total país (San Antonio no movilizaba contenedores), y para el año 2003 Valparaíso moviliza el 70% de su carga total por contenedores y el 85% en el caso de San Antonio.

Por otra parte, el Puerto de Valparaíso desde que comenzó a movilizar carga por contenedores ha estado por sobre el promedio nacional, pero si comparamos el crecimiento entre ambos puertos es posible observar claramente que San Antonio ha superado significativamente la proporción de carga por contenedores, en relación a Valparaíso, desde el año 1993 hasta nuestros días.

Esta diferencia de carga se redujo bastante en el 2006, el cual fue un gran año para el Puerto de Valparaíso que tuvo un crecimiento histórico en la carga general, específicamente en la carga por contenedores, en la tabla N° 38 y la figura N° 46, se muestra el crecimiento de carga en contenedores para el Puerto de Valparaíso y el Puerto de San Antonio.

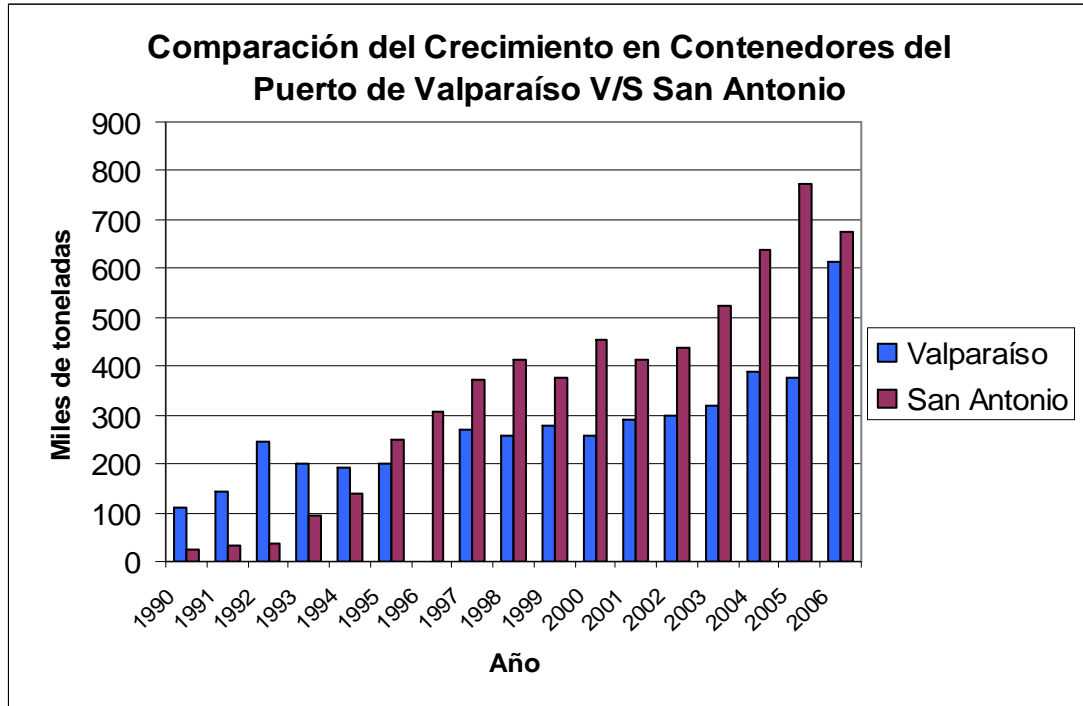
Tabla 38. Movimiento Portuario en Teus del Puerto de Valparaíso y San Antonio

| | Valparaíso | San Antonio |
|-------------|-------------------|--------------------|
| Año | TEU | TEU |
| 1986 | 74.694 | * |
| 1987 | 92.687 | * |
| 1988 | 104.288 | * |
| 1989 | 134.911 | * |
| 1990 | 110.022 | 23.486 |
| 1991 | 145.108 | 33.278 |
| 1992 | 246.842 | 36.806 |
| 1993 | 198.917 | 95.553 |
| 1994 | 194.158 | 137.469 |
| 1995 | 200.931 | 248.880 |
| 1996 | * | 308.725 |
| 1997 | 271.739 | 373.236 |
| 1998 | 255.687 | 415.001 |
| 1999 | 278.142 | 374.945 |
| 2000 | 256.386 | 455.604 |
| 2001 | 291.403 | 413.900 |
| 2002 | 300.031 | 438.435 |
| 2003 | 319.368 | 524.370 |
| 2004 | 388.353 | 639.762 |
| 2005 | 377.275 | 773.048 |
| 2006 | 613.889 | 673.300 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de la pagina web www.eclac.cl y de www.saintport.cc.cl

*No hay información para estos años

Figura 46. Movimiento de Contenedores en Teus del Puerto de Valparaíso y San Antonio



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la tabla 38

Como se aprecia en la figura N° 46, existe una gran rivalidad entre ambos puertos. En cuanto a contenedores San Antonio pasó a liderar la transferencia de estas a mediados de los noventa, superando a Valparaíso desde entonces.

El 2006 la carga por contenedores creció un 62,7%, siendo este año el de mayor crecimiento para el Puerto de Valparaíso.

Según estudios del Latin Business Chronicle, Valparaíso registró el mayor incremento entre los 25 principales puertos Latinoamericanos en 2006 en términos de carga de contenedores. En cambio San Antonio aparece con el mayor descenso en el mismo periodo con una caída de 12,9%, de todas formas este puerto sigue siendo el más importante a nivel nacional, ubicándose en el lugar 13 con 673.300 TEU y Valparaíso aparece en el lugar 14 con 613.889 TEU, subiendo 6 lugares. (En el 2005 el Puerto de Valparaíso aparece en el lugar 20 con 388353 TEU y San Antonio en el lugar 8)

Gran influencia a tenido el crecimiento de la carga de contenedores, en la carga general, contenedores más fraccionada, para pasar por primera vez desde 1994 al Puerto de San Antonio, movilizandó 7.971.266 toneladas lo que significó un crecimiento de 40% en relación con 2005, llevándolo a liderar la participación del mercado regional con el 51,5% contra el 48,1% de San Antonio y el 0,4% de Ventanas, ver tabla N° 40 y figura N° 47 sobre movimientos de carga de los Puerto de Valparaíso y San Antonio

Tabla 39. Movimiento de Carga General del Puerto de Valparaíso y San Antonio.

| | Valparaíso | San Antonio |
|------|---------------|---------------|
| Año | Carga General | Carga General |
| 1993 | 4.482.683 | 1.410.871 |
| 1994 | 4.490.285 | 1.953.645 |
| 1995 | 4.621.730 | 3.433.716 |
| 1996 | 4.431.792 | 4.241.700 |
| 1997 | 4.666.812 | 4.747.763 |
| 1998 | 4.619.976 | 4.887.677 |
| 1999 | 4.418.530 | 4.780.616 |
| 2000 | 3.930.418 | 5.650.786 |
| 2001 | 4.469.302 | 5.307.244 |
| 2002 | 4.665.458 | 5.496.613 |
| 2003 | 5.103.507 | 6.181.807 |
| 2004 | 6.052.829 | 7.383.592 |
| 2005 | 5.699.455 | 8.682.948 |
| 2006 | 7.971.266 | 7.454.231 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de la pagina www.portvalparaiso.cl y www.saintport.cc.cl

Figura 47. Carga General del Puerto de Valparaíso y del Puerto de San Antonio.



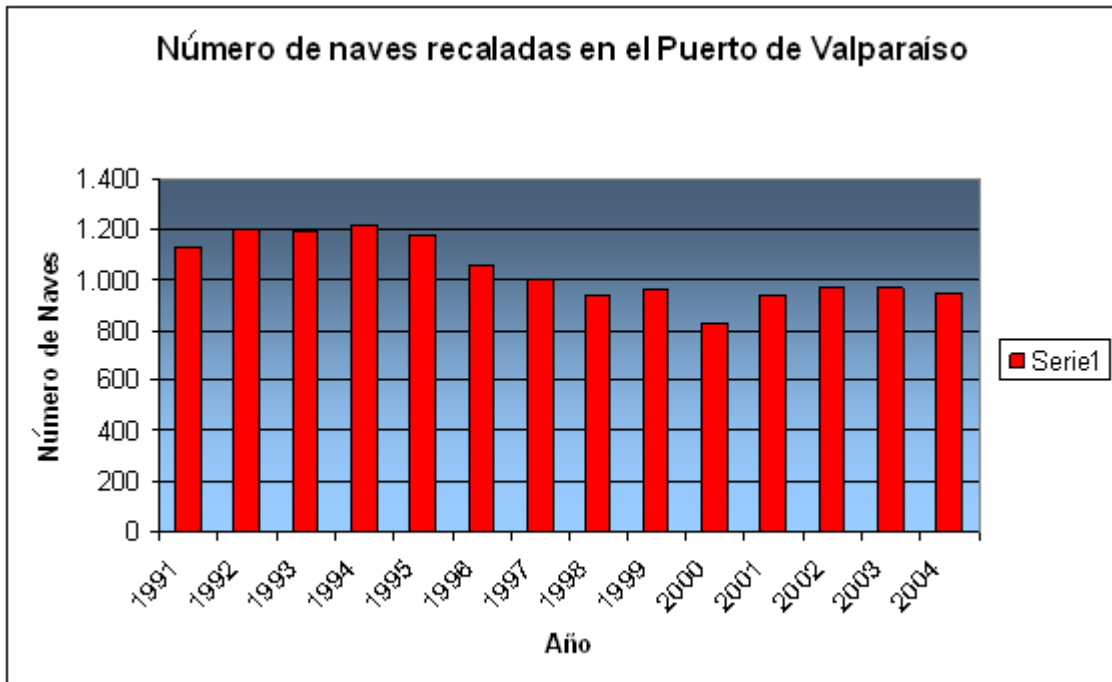
Fuente: Elaboración propia a partir de la tabla 39.

-Naves recaladas en el Puerto de Valparaíso

Un aspecto importante a considerar en cuanto a cambios tecnológicos es la evolución del movimiento de naves en el Puerto de Valparaíso y de la relación que hay entre la cantidad de naves recaladas y la cantidad de toneladas movilizadas por el puerto. Se puede observar en el grafico siguiente que desde aproximadamente el año 1995 el número de naves recaladas ha ido disminuyendo y a partir de la década del 2000 se ha mantenido sin grandes variaciones el número de recaladas. A pesar de esto las toneladas movilizadas en el puerto han ido creciendo, esto se debe al crecimiento en tamaño de las naves y a su mayor capacidad de carga que se intensificó a mediados de los años 80. Gran influencia tuvo el uso de contenedores, como se explicó

anteriormente, con lo cual se utilizó el mejor aprovechamiento de los buques, ver figura N° 48, sobre las naves recaladas en el puerto.

Figura 48. Naves Recaladas en el Puerto de Valparaíso



Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos a DIRECTEMAR

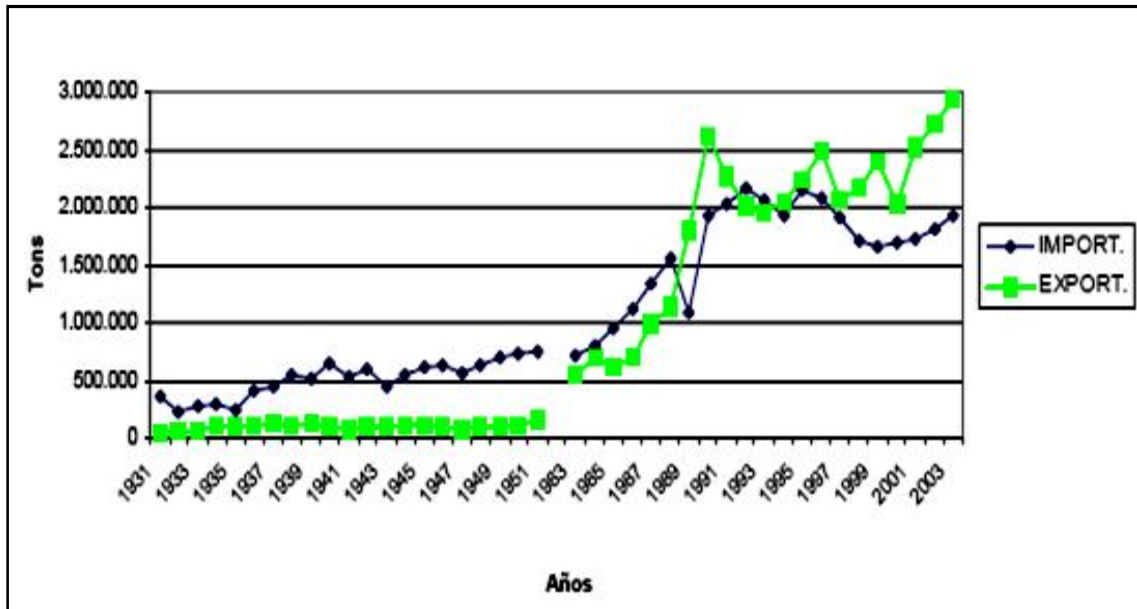
Como se puede apreciar en la figura anterior, hasta la mitad de la década de los noventa se superaba las 1000 recaladas por año, desde el año 1997 el número de recaladas en el puerto ha disminuido pero ha aumentado el tonelaje.

3.6.1.2 Evolución del Tonelaje movilizado de exportación e importación en el Puerto de Valparaíso

En la figura N° 49 se presenta la evolución del tonelaje movilizado de exportación e importación para el periodo entre los años 1931 y 2003. Es posible constatar de la figura siguiente, que hasta mediados de los años 80' el tonelaje movilizado de importación superaban ampliamente a las exportaciones. Esto se debe al modelo de desarrollo económico "hacia adentro" que tenía Chile que cubre el periodo entre 1940 y 1973, esta estrategia económica se denominaba "industrialización por sustitución de importaciones".

A partir de 1973, se inicia una profunda revisión del modelo económico imperante desde los años cuarenta, con lo cual se pone en práctica la liberalización comercial que se proyectaba para un crecimiento de las exportaciones. A contar de mediados de los años setenta el modelo económico exportador chileno comenzó a dar sus primeros resultados, con lo cual el tonelaje movilizado de exportación comienza a mostrar una importante alza sobrepasando en el año 91' las importaciones y manteniéndose hasta nuestros días.

Figura 49. Evolución Histórica de Importaciones y Exportaciones del Puerto de Valparaíso.



Fuente: Consultoría preparación programa de recuperación y desarrollo urbano de Valparaíso, Abril 2005.

Se debe considerar también para el crecimiento de exportaciones e importaciones a partir de los años ochenta, la influencia de las medidas del gobierno militar en el sistema portuario, como la ley 18032, que implementó un sistema de libre de acceso y competencia para las prestaciones de estiba y desestiba. Otra medida fue la implementación de la ley 18042 que restringió las operaciones de EMPORCHI a los almacenes portuarios y transformó el esquema laboral.

Con estas leyes, ambas promulgadas en 1981, se cambió el sistema portuario, pasando a ser un sistema multioperador o tool, se integra el sector privado y se hace más eficiente el trabajo del puerto.

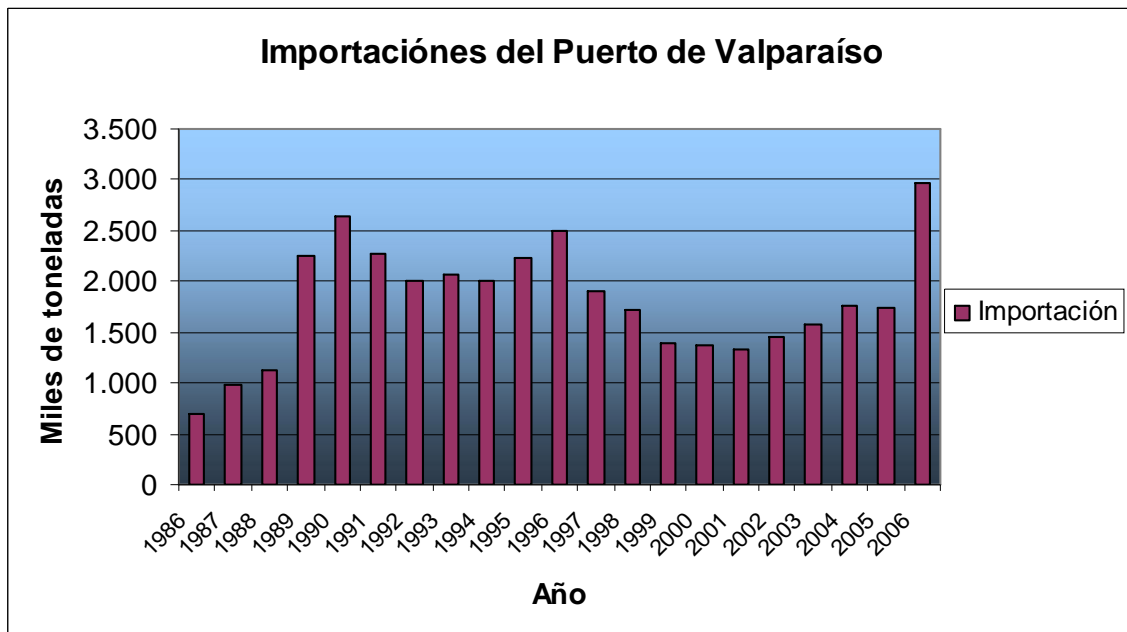
Para ver mejor el comportamiento del crecimiento de las toneladas del Puerto de Valparaíso, se analizarán las figuras N° 50, 51 y 52 obtenidos de la tabla 40 sobre importaciones, exportaciones y el intercambio comercial del puerto en los últimos 20 años:

Tabla 40. Intercambio Comercial del Puerto de Valparaíso en Toneladas

| Año | Exportaciones | Importaciones | Interc. Comercial |
|------|---------------|---------------|-------------------|
| 1986 | 1.113.820 | 692.408 | 1.806.228 |
| 1987 | 1.338.867 | 979.599 | 2.318.466 |
| 1988 | 1.555.078 | 1.134.549 | 2.689.627 |
| 1989 | 1.725.782 | 2.249.285 | 3.975.067 |
| 1990 | 1.932.334 | 2.634.746 | 4.567.080 |
| 1991 | 2.031.283 | 2.275.487 | 4.306.770 |
| 1992 | 2.162.686 | 2.014.849 | 4.177.535 |
| 1993 | 1.951.784 | 2.057.582 | 4.009.366 |
| 1994 | 2.020.157 | 2.005.610 | 4.025.767 |
| 1995 | 2.147.298 | 2.224.493 | 4.371.791 |
| 1996 | 2.089.829 | 2.493.682 | 4.583.511 |
| 1997 | 2.067.849 | 1.908.771 | 3.976.620 |
| 1998 | 2.177.856 | 1.713.710 | 3.891.566 |
| 1999 | 2.220.494 | 1.388.898 | 3.609.392 |
| 2000 | 1.781.370 | 1.371.864 | 3.153.234 |
| 2001 | 2.568.954 | 1.338.034 | 3.906.988 |
| 2002 | 2.783.651 | 1.448.996 | 4.232.647 |
| 2003 | 2.989.653 | 1.566.676 | 4.556.329 |
| 2004 | 3.372.199 | 1.760.607 | 5.132.806 |
| 2005 | 3.047.555 | 1.746.828 | 4.794.383 |
| 2006 | 4.481.825 | 2.959.989 | 7.441.814 |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos de: desde 1986 a 1991 de los boletines estadísticos mensuales de DIRECTEMAR otorgado por la biblioteca de CIMAR (Centro de Estudios Marítimos), desde 1992 a 2005 de la pagina web www.directemar.cl y 2006 de la pagina web www.portvalparaiso.cl

Figura 50. Importaciones del Puerto de Valparaíso

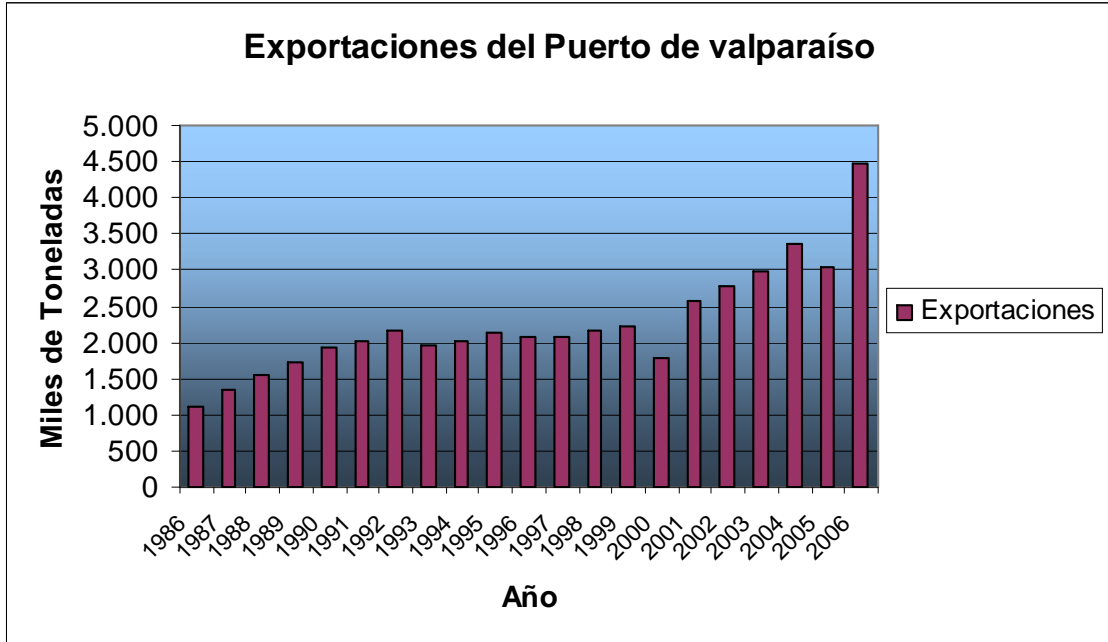


Fuente: Elaboración propia a partir de la tabla 40

Como se puede apreciar en la figura N° 50, las importaciones han seguido una línea irregular en los últimos 20 años. El crecimiento de las importaciones en 1989 y 1990 se debe a la llegada de la democracia. Desde 1988 a 1997 las importaciones superaron a las exportaciones, debido a que estas últimas no crecieron mucho en ese periodo. A partir de 1999 las importaciones bajaron no superando las 1,4 millones de toneladas

hasta el 2004, luego el 2006 es el año de mayor crecimiento, tanto en importaciones como exportaciones.

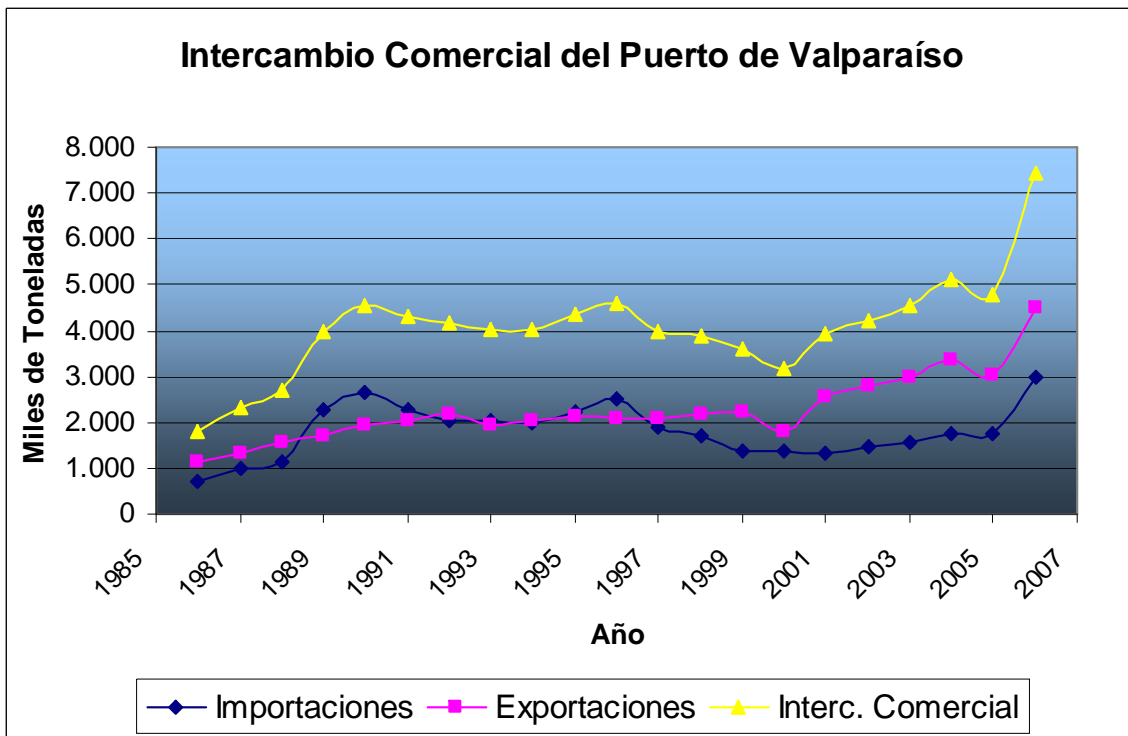
Figura 51. Exportaciones del Puerto de Valparaíso



Fuente: Elaboración propia a partir de la tabla 40

La figura N° 51, muestra que el crecimiento en toneladas de las exportaciones tiene un crecimiento regular hasta 1992, de ahí en adelante hasta el año 2000 la evolución es irregular. A partir del 2001 el crecimiento es sostenido y se marca una diferencia con las dos últimas décadas, estos valores coinciden con el cambio de administración del puerto en el 2000, cuando comenzó a operar TPS y con los efectos de los TLC entre otros.

Figura 52. Intercambio Comercial del Puerto de Valparaíso



Fuente: Elaboración propia a partir de la tabla 40

Se observa en la figura N° 52 que el intercambio comercial del puerto es irregular en cuanto a toneladas, así como a nivel nacional. A fines de los ochenta ocurre un aumento considerable, superando los 4 millones de toneladas, cifra que no baja hasta 1998, debido en gran parte a una disminución de las importaciones, no así de las exportaciones, que venía aumentando en su crecimiento en forma regular hasta el 2000 bajando de 2.220.490 toneladas en 1999 a 1.781.370 al año siguiente.

Desde 1998 al 2000 se produce una baja en el intercambio comercial del puerto, esto debido principalmente a la crisis económica mundial originada en Asia, que afectó las exportaciones chilenas a los principales mercados, (EE.UU., Europa y Asia), que tuvieron bajas tasas de crecimiento en este periodo. Otro efecto negativo en la economía que afectó al país y al puerto del Valparaíso directamente, fue la crisis argentina del 2001

Desde el 2001 el intercambio comercial ha aumentado constantemente a excepción del 2005, debido a una baja en las exportaciones ocasionadas por el sector frutícola con un comienzo tardío en las cosechas y por la disminución de la carga refrigerada, pero el 2006 tuvo una gran recuperación creciendo un 33% con respecto al año anterior.

Una de las razones del crecimiento en el 2006 se debe a la llegada de navieras importantes en el 2006, como la naviera japonesa Nippón Yusen Kaisha (NYK) (el 2005 NYK trabajaba para el Puerto de San Antonio), que movió aproximadamente 55000 contenedores durante el 2006 en TPS; la naviera CP Ships que es controlada por la firma marítima Hapag Lloyd; la Naviera CCNI (Compañía Chilena de Navegación Interoceánica) con fuerte presencia en Asia; y la segunda naviera a nivel mundial en movimiento de carga contenedorizada, la compañía Mediterranean Shipping Company (MSC)

La carga contenedorizada fue la que registró la mayor alza con 6.2 millones de toneladas transferidas, lo que representa un crecimiento del 62,7% con respecto al 2005. Ese mismo año también entran en funcionamiento las dos nuevas grúas post-panamax que contribuyen a la mejor eficiencia del puerto.

Otras causas del crecimiento de los últimos años y específicamente del 2006 son los acuerdos comerciales que ha firmado Chile, esto lo veremos a continuación

3.6.2 Destino de exportaciones y origen de importaciones del Puerto de Valparaíso y su relación con los Acuerdos Comerciales de Chile.

A continuación se presentarán desde la tabla N° 41 a la 45 a los países que el Puerto de Valparaíso exporta y los países de las cuales llegan las importaciones al puerto. Las tablas estarán divididas por 4 zonas: NAFTA, Europa, Sudamérica y el Caribe y el Lejano oriente, esto es para un mejor análisis y desarrollar una asociación entre el crecimiento del movimiento portuario con los Acuerdos Comerciales que tiene Chile.

Tabla 41. Carga Movilizada por el Puerto de Valparaíso con NAFTA (Toneladas)

| Países | Importaciones | | Exportaciones | | Total | |
|--------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 |
| Canadá atlántico | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Canadá pacífico | 178 | 0 | 0 | 797 | 178 | 797 |
| México golfo | 1.731 | 107 | 46.818 | 29.779 | 48.550 | 29.886 |
| México pacífico | 20.111 | 13.370 | 40397 | 41.448 | 60.509 | 54818 |
| USA golfo | 28.324 | 34.614 | 61.092 | 71.929 | 89.417 | 106.543 |
| USA pacífico | 1.598 | 281 | 254.135 | 232.693 | 255.733 | 232.975 |
| USA atlántico | 3.248 | 7.481 | 426.104 | 375.021 | 42.9352 | 382.503 |
| Total NAFTA | 55.190 | 55.853 | 828.546 | 751.667 | 883.739 | 807.522 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de la Cámara Marítima Portuaria de Chile (CAMPORT)

Tabla 42. Carga Movilizada por el Puerto de Valparaíso con Europa (Toneladas)

| Países | Importaciones | | Exportaciones | | Total | |
|----------------------|----------------|----------------|------------------|----------------|------------------|------------------|
| | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 |
| Mediterráneo este | 0 | 13.178 | 6.977 | 1.242 | 14.420 | 6.977 |
| Mediterráneo central | 177 | 1.944 | 96.299 | 70.819 | 96.476 | 72.763 |
| Europa norte | 469.162 | 494.318 | 920.086 | 918.363 | 1.389.249 | 1412.681 |
| Total | 469.339 | 509.440 | 1.023.362 | 990.424 | 1.500.145 | 1.492.421 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de tablas estadísticas de la Cámara Marítima Portuaria de Chile (CAMPORT)

Tabla 43. Carga Movilizada por el Puerto de Valparaíso con Sudamérica y El Caribe (Toneladas)

| Países | Importaciones | | Exportaciones | | Total | |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|------------------|
| | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 |
| Costa oeste Sudamérica | 291.227 | 268.883 | 243.788 | 216.875 | 535.015 | 485.759 |
| Costa este Sudam. | 388.684 | 331.934 | 48.871 | 5.0170 | 437.555 | 382.104 |
| Venez, Caribe, Antil | 32.864 | 49.058 | 113.015 | 180.537 | 145.880 | 229.596 |
| América Central | 232.519 | 194.301 | 387.782 | 261.043 | 620.302 | 455.344 |
| Total Sudamérica y Caribe | 945.294 | 844.176 | 793.456 | 708.625 | 1.738.752 | 1.552.803 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de tablas estadísticas de la Cámara Marítima Portuaria de Chile (CAMPORT)

Tabla 44. Carga Movilizada por el Puerto de Valparaíso con el Lejano Oriente en Toneladas (Japón, China, Corea entre otros)

| Países | Importaciones | | Exportaciones | | Total | |
|-----------------------|---------------|---------|---------------|---------|---------|---------|
| | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 | 2004 | 2005 |
| Lejano oriente | 485.611 | 505.683 | 335.331 | 246.922 | 820.943 | 752.605 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de tablas estadísticas de la Cámara Marítima Portuaria de Chile (CAMPORT)

Tabla 45. Resumen de la Carga Movilizada del Puerto de Valparaíso (Toneladas)

| Intercambio Comercial | 2004 | 2005 |
|--|------------|------------|
| Sudamérica y el Caribe | 17.387.752 | 15.528.030 |
| Europa | 1.500.145 | 1.492.421 |
| NAFTA | 883.739 | 807.522 |
| Lejano Oriente | 820.943 | 752.605 |
| Otros (África, Oceanía, Golfo Pérsico, Arabia) | 111.664 | 62.047 |

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de tablas estadísticas de la Cámara Marítima Portuaria de Chile (CAMPORT)

- América

Se puede apreciar según las tablas mostradas, que el mayor intercambio comercial que tiene el Puerto de Valparaíso es con América (NAFTA, Sudamérica y el Caribe), ya que sumando las toneladas entre NAFTA, Sudamérica y El Caribe para el 2005 suman 2.360.325 toneladas, destacando a EE UU que es el país con el cual el Puerto tiene el mayor intercambio (722.021 toneladas).

Chile tiene TLC con EE UU desde el 1 de Enero del 2004, con Canadá desde el 5 de Julio de 1997 y con México desde el 1 de Agosto de 1999, los tres países que conforman al NAFTA.

Con América Central, El Caribe y Venezuela suman alrededor de 650.000 toneladas. Chile firmó un TLC con Centroamérica (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) el 18 de Octubre de 1999. Con MERCOSUR, Venezuela, Ecuador y Bolivia, Chile tiene Acuerdos de Complementación Económica

- Europa

Europa es el segundo continente con el cual el Puerto de Valparaíso tiene mayor intercambio comercial, ver tabla 42.

Chile tiene firmado un Acuerdo de Asociación Económica con la Unión Europea que entró en vigencia el 1 de Febrero del 2003, y un Tratado de Libre Comercio con EFTA que entró en vigencia desde el 1 de Diciembre del 2004

- Asia

Asia es el tercer continente de mayor intercambio comercial con el puerto de Valparaíso, específicamente con Japón, China y Corea del Sur.

Son las importaciones mayores que las exportaciones con el continente asiático, esto se observa en el gráfico 45, incluso el 2005 aumenta las importaciones por el puerto superando ampliamente las exportaciones que bajaron ese año

Se espera que el 2007 luego del TLC con China, las cargas hacia y desde China aumenten considerablemente.

Chile tiene firmado un Tratado de Libre Comercio con Corea del Sur que entró en vigencia el 1 de Abril de 2004, con China que entró en vigencia el 1 de Octubre de 2006, con Japón se firmó el 27 de Marzo de 2007

Actualmente esta en tramitación parlamentaria el TLC con India

3.6.3 Influencia de los acuerdos comerciales en el Puerto de Valparaíso

El proceso de modernización del sistema portuario nacional, iniciado a fines de los noventa generó las condiciones para satisfacer los requerimientos del creciente comercio internacional de Chile impuesto por los tratados de Libre Comercio, como son el aumento de la transferencia de carga, la atención de naves de mayor tamaño, mayores exigencias de seguridad y del cuidado del medioambiente.

Los primeros resultados para el Puerto de Valparaíso desde la entrada en vigencia de los TLC fueron percibidos desde el 2004, en el cual experimentó un crecimiento de un 18,6% en la transferencia de carga, el 2006 fue el de mayor crecimiento con un 33,9% con respecto al año anterior.

También se presentó un gran crecimiento en el arribo de cruceros, que desde el 2001 a la temporada 2006-2007, experimentó un alza de 48% en el número de pasajeros, con un total de 907.00 personas.

Para satisfacer las demandas del mercado internacional se atenderá la carga para la inspección, control y coordinación fuera de las instalaciones portuarias, en la llamada Zona de Extensión de Apoyo Logístico (ZEAL), la que se interconectará a través del nuevo acceso sur al puerto. Con esto el puerto busca estar a la vanguardia en la logística portuaria en Chile, integrando la operación de los terminales portuarios, de la ruta, de los servicios fiscalizadores y de los exportadores e importadores.

El Terminal Pacifico Sur (TPS) ha invertido a la fecha US\$25 millones en compra de moderno equipamiento y en el mejoramiento de los muelles a su cargo

Además el puerto tiene uno de los costos de transferencia de contenedores entre los más bajos del mundo, que fluctúan entre US\$85 y US\$100, comparado con los de Europa US\$120, del resto de América Latina US\$174 y los de EE UU US\$312

El Puerto de Valparaíso ha intensificado su integración internacional con una red de acuerdos de integración y cooperación con importantes puertos del mundo como Osaka, Barcelona, Génova, Callao, Filadelfia, Miami, Los Ángeles y últimamente con Shangai.

CONCLUSIÓN

Existen 5 factores relevantes que han influido en el desarrollo del Puerto de Valparaíso, los dos primeros se refieren durante la época anterior al cambio de administración en 1997 y los tres factores siguientes a la época posterior.

- La creación de EMPORCHI

Con la creación de EMPORCHI en 1960, se pretendía mejorar la producción de los puertos chilenos, pero a medida que pasaba el tiempo se produjeron fuertes ineficiencias en estos, causadas principalmente por el esquema de trabajo que regía: solo existían dos turnos de trabajo y había descoordinación entre los trabajadores de EMPORCHI y los trabajadores marítimos, lo que generaba tiempos muertos con las consiguientes demoras, pérdidas de carga y congestión.

- Las creación de las leyes de 1981

Con la llegada del Gobierno Militar, se implantó un nuevo modelo económico en el cual se le dio un fuerte impulso al sector exportador para la generación del producto nacional. Esto generó un crecimiento en los movimientos de cargas, por lo que las autoridades de la época mejoraron el sistema portuario, creando las leyes 18042 y 18032. A su vez, para mejorar la eficiencia de las operaciones de los puertos nacionales, se terminó con el monopolio de EMPORCHI en las faenas en tierra y se le dio paso al sector privado para estas actividades, es decir, se implementa el sistema multioperador.

En términos de eficiencia, seguridad y calidad entre otros, los puertos chilenos estuvieron a la cabeza a nivel latinoamericano en la década de los ochenta, pero la infraestructura estaba quedando obsoleta.

- La ley de Modernización Portuaria en 1997

Con la creación de la ley 19.542 se mejoró la utilización de la infraestructura y la eficiencia de los puertos, se eliminó EMPORCHI y la transformó en 10 empresas autónomas del Estado. Además se pasó a manos de concesionarios los frentes de atraque en la modalidad de monooperador.

Este nuevo sistema de concesiones, fue fundamental en el crecimiento de los puertos, ya que se entrega un bien nacional a la administración y explotación por parte de entidades privadas con fines de lucro. A partir de este cambio en el enfoque comercial, los puertos dejan de ser “un bien de todos, para el uso de todos” a ser un bien de todos, manejados por pocos para su propio beneficio pero con retribución indirecta para todos. A nivel nacional se multiplicó en 2,5 veces la transferencia de carga con la misma infraestructura, se redujeron costos y se aumentó la inversión en tecnología.

El movimiento de cargas en el Puerto de Valparaíso se vio afectado positivamente desde que se creó TPS en el año 2000, teniendo un constante crecimiento, y respondiendo adecuadamente a la fuerte demanda de los últimos años. Algunas de las claves fueron una buena utilización de la infraestructura, el uso de nuevas tecnologías y la incorporación de equipos para la obtención de mayores capacidades y eficiencias, entre los que se destacan las 2 grúas post-panamax que entraron en funcionamiento el 2006 y 4 grúas de patio tipo RTG, reduciendo los tiempos de espera de las naves

- Los efectos de los TLC

La firma de Tratados de Libre Comercio (TLC) por parte de Chile influyó positivamente sobre la actividad portuaria, uno de los principales motores de la economía.

Este crecimiento se ha visto reflejado en Valparaíso en los últimos 5 años, que ha incrementando en gran medida la transferencia de carga, especialmente en materia de exportaciones.

Los mayores intercambios comerciales desde el puerto se producen con el continente americano y Europa. Los efectos de los tratados con las potencias asiáticas están en franco crecimiento y se proyectan aún más con la firma de los TLC con China y Japón.

Los acuerdos comerciales tienen su parte de responsabilidad en el crecimiento de un puerto, pero no se puede agradecer específicamente a un acuerdo comercial de nivel nacional en el desarrollo del de Valparaíso.

- Infraestructura

Todas las reformas que se han realizado han tenido la finalidad de mejorar la eficiencia portuaria, pero no han resuelto un problema muy importante, que es la falta de una buena infraestructura portuaria. La creación de EMPORCHI, en 1960, sólo fue efectiva hasta la década del 70, luego las leyes de 1981 únicamente solventaron algunas deficiencias que fueron prácticas hasta la década de los noventa y la última reforma de 1997 ya está colapsando en términos de infraestructura debido al crecimiento económico de Chile, especialmente en el Puerto de Valparaíso.

Es decir, se han implementado soluciones temporales.

A pesar de la buena administración del puerto en los últimos años, que ha alcanzado altos niveles y estándares de calidad, no puede reemplazar la falta de infraestructura del puerto, más aún con el mayor crecimiento de contenedores debido a la contenedorización de los embarques de fruta que están suplantando el modo fraccionado de su transporte, y los nuevos TLC que se firmaran. La construcción de una obra de calidad y de largo plazo no es rentable para los inversionistas privados.

El puerto estaría llegando a su máxima capacidad en cuanto a su infraestructura actual en el 2009, así lo mencionó el presidente de la Empresa Portuaria Valparaíso EPV, German Correa, en el marco del VII Ciclo de Conferencias de Desarrollo Regional.

Es por estas razones que el puerto necesita de obras mayores, nuevas obras de abrigo, sitios y explanadas especialmente para contenedores, accesos viales adecuados, facilidades ferroviarias y el dragado del puerto para la atención de naves post-panamax

Todo esto como obras definitivas, proyectadas a 100 años, y no a 20 o 30 como lo que se ha venido haciendo hasta la actualidad. Hay que considerar que la última obra gruesa en el puerto fue realizada increíblemente ya hace cien años, con la construcción del molo de abrigo iniciada en 1911.

Actualmente se está terminando el acceso sur del puerto, que llega directamente al recinto portuario por una vía elevada, pero esta obra no ha estado exenta de polémicas debido principalmente a sus limitaciones por los túneles, con lo que se podrán manejar sólo cargas normales que no superen los 4,20 metros de altura. Esto limita el transporte de cargas especiales de mayores dimensiones que llegan frecuentemente al país para la minería o industrias.

Una solución para esto la da el Ingeniero Civil Industrial y asesor técnico de la Asociación Nacional de Agentes de Naves de Chile (ASONAVE), Fernando Angulo Philips, quien propone ampliar el puerto por el lado Norte, haciendo un acceso por Cabritería, a través de una vía elevada por la Avenida Argentina, lo cual estaría libre de las limitaciones que presentan los túneles y sería muy importante para el tránsito de cargas peligrosas.

Esta ampliación portuaria por el sector Norte, ha estado bajo estudios desde 1903, como el proyecto Krauss y mas recientemente el proyecto JICA, pero por alguna razón estos importantes proyectos de ingeniería no han sido tomados en cuenta

Otro proyecto que está en tela de juicio es el Paseo Barón, que pretende ubicarse en la bahía en un área de alrededor de 20 hectáreas con departamentos, hotel, Mall y restaurantes, obra que muchos expertos en el tema consideran inviable, ya que como también plantea Fernando Angulo Philips, bloquearía la ampliación y acceso al puerto por el lado Norte, que es fundamental para tener más recintos de almacenaje para contenedores.

La gran desventaja que tiene el Puerto de Valparaíso es su difícil geografía, la que la limita para poder expandirse hacia la ciudad por los cerros, por lo que debería ganarle terreno al mar. Para esto se necesitan obras gruesas como la planteada por Asonave y otros proyectos antiguos en la expansión del puerto por el sector Norte. Para desarrollar estos proyectos deben trabajar en conjunto el sector público y privado para lograr un beneficio del puerto y del país. Se debe destacar que en Chile los municipios casi no participan en los temas portuarios, como sí se hace en países desarrollados. Esto quiere decir que no intervienen en el tema del diseño y construcción de infraestructura portuaria.

El puerto necesita urgentemente buscar soluciones para su expansión, no para lograr estar en los primeros lugares en movimiento de cargas, sino para atender las demandas futuras con mejor tecnología y, por supuesto, con mejores instalaciones, ya que se espera que la economía chilena siga creciendo, vendrán nuevos Acuerdos Comerciales, por lo que el puerto debe estar preparado para esto.

Como comentario final es posible concluir que la sumatoria de varios factores tales como la estabilidad económica y política del país, el cambio de administración al sistema de concesiones, la llegada de nuevas empresas navieras así como la implementación de mejor tecnología y los acuerdos comerciales, junto con una buena administración - efectiva y transparente - han logrado que el puerto llegue a los niveles actuales de crecimiento.

BIBLIOGRAFÍA

- ❖ Empresa Portuaria Valparaíso. Portal electrónico: www.portvalparaiso.cl.
- ❖ “Acuerdos y Tratados de Libre Comercio”. Agustín Corvalán Leiva M.V. Unidad Normativa, Dirección Nacional Servicio Agrícola y Ganadero.
- ❖ “Análisis del Impacto Económico en la Región de Valparaíso de los Nuevos Acuerdos Comerciales de Chile”. Ministerio de Planificación, Gobierno de Chile. Santiago de Chile, 16 de septiembre de 2005.
- ❖ Boletín N°84, Abril 2006 de la Universidad Gabriela Mistral, Instituto de Estudios del Pacífico.
- ❖ “Visión Estratégica de la Inserción de Chile en el Mundo”. Presentación del Ministro de Relaciones Exteriores Sr. Alejandro Foxley ante el Congreso Nacional el 4 de abril de 2006.
- ❖ “Escenario Político de la Integración Latinoamericana, Visión de Chile”. Pablo Lazo, Dirección Relaciones Económicas Internacionales, Ministerio Relaciones Exteriores, Santiago de Chile. 30 Agosto 2006.
- ❖ “Tratados de Libre Comercio: Desafíos Para las Relaciones Laborales”. Seminario Interno Dirección del Trabajo, Departamento de Estudios y Departamento de Relaciones Laborales. Presentaciones de: Ricardo Lagos Weber y Pablo Lazo.
- ❖ Área de Libre Comercio de las Américas-ALCA. Portal electrónico: www.ftaa-alca.org.
- ❖ Asociación Latinoamericana de Integración-ALADI. Portal electrónico: www.aladi.org
- ❖ Portal electrónico del MERCOSUR: www.mercosur.int
- ❖ “Los Tratados de Libre Comercio en Chile: Una perspectiva desde el Trabajo”. Carmen Espinoza. Revista Futuros, N°11, Año 2005, Volumen 3.
- ❖ Informes de comercio exterior, y documentos sobre los TLC, Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales-DIRECON. Portal electrónico: www.direcon.cl
- ❖ Memoria anual 2005/2006 de comercio exterior, SOFOFA.
- ❖ Informes de comercio exterior, SOFOFA. Portal electrónico: www.sofofa.cl
- ❖ Informes de comercio exterior, Servicio Nacional de Aduanas. Portal electrónico: www.aduana.cl
- ❖ Estadísticas de comercio exterior, PROCHILE. Portal electrónico: www.prochile.cl
- ❖ Cámara Marítima y Portuaria de Chile-CAMPORT. Portal electrónico: www.camport.cl
- ❖ Banco Central de Chile. Portal electrónico: www.bcentral.cl
- ❖ Empresa Portuaria de San Antonio. Portal electrónico: www.saintport.cc.cl

- ❖ Sistema de Empresas-SEP. Portal electrónico: www.comitesep.cl.
- ❖ “El TLC entre Chile y China”. El Clarín de Chile. Edición Lunes 28 de Agosto de 2006.
- ❖ Noticia publicada el 3 de agosto de 2007 del portal electrónico: www.aqua.cl
- ❖ Entrevista a Germán Correa Díaz, Presidente EPV. Realizado por Negocios Globales-www.ng.cl. En Enero de 2007.
- ❖ “Sistema Portuario de Chile 2005”. Dirección Nacional de Obras Portuarias. Ministerio de obras Públicas Transporte y Telecomunicaciones-MOPTT. Santiago de Chile, Mayo de 2005.
- ❖ “Mercado Laboral y Transformación Portuaria en Chile: Caso Valparaíso”. Claudio González Cartes. Facultad de Ciencias Sociales, Centro de Análisis de Políticas Públicas, Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1996.
- ❖ Boletines Estadísticos Marítimos Históricos de DIRECTEMAR, años 1992-2005, del portal electrónico: www.directemar.cl.
- ❖ Boletines Estadísticos Mensuales de DIRECTEMAR desde 1986 a 1992, Biblioteca de CIMAR (Centro de Estudios Marítimos), Valparaíso.
- ❖ “La Transformación Económica Chilena entre 1973-2003”. Del portal electrónico: www.memoriachilena.cl.
- ❖ “Comercio y Crecimiento en Chile: Realizaciones del Pasado y Perspectivas para el Futuro”. Del portal electrónico: www.eclac.org.
- ❖ “Estudio sobre Reestructuración Portuaria-Impacto Social Puerto de Valparaíso (Chile)”. Rodrigo García Bernal. 18 de Octubre de 2000. Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- ❖ “Antecedentes de la Modernización Portuaria chilena”. Carlos Canales Brown.
- ❖ “Chile: Las Reformas Estructurales y la Inversión Privada en Áreas de Infraestructura”. Graciela Moguillansky. Naciones Unidas, Comisión Para América Latina y el Caribe, Santiago de Chile de 1997.
- ❖ “Comercio y Crecimiento en Chile”. Manuel R. Agosin. Revista de la CEPAL 68, Santiago de Chile, Agosto de 1999.
- ❖ “El Impacto de las Exportaciones Sobre el Crecimiento en Chile”. Ricardo Ffrench-Davis. Revista de la CEPAL 76, Santiago de Chile, Abril 2002.
- ❖ “Las Exportaciones: Motor del desarrollo”. Chile Reportajes, Departamento de Prensa Internacional, Secretaría de Comunicación y Cultura. 20 de mayo de 2004, N° 11.
- ❖ “Los Puertos Chilenos y el Comercio Exterior”. Pablo Gómez Queizán. Embajada de España en Chile, Oficina Económica y Comercial. Mayo de 2003.
- ❖ “Modernización Portuaria: Un Desafío Para el Bicentenario”. Humberto Senarega Puga. Julio de 2000.

❖ “Puertos y Transporte Marítimo en América Latina y el Caribe: un Análisis de su Desempeño Reciente”. Ricardo J. Sánchez. División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL, Santiago de Chile, Diciembre de 2004.

- ❖ www.asuntoscapitales.com.
- ❖ www.wikipedia.com
- ❖ www.zonaeconomica.com
- ❖ www.camarachilenobrasileña.cl
- ❖ www.elmercuriodevalparaiso.cl
- ❖ www.es.amadeus.com
- ❖ www.eclac.org.
- ❖ www.kompass.cl
- ❖ www.ligamar.cl
- ❖ www.mundomaritimo.cl
- ❖ www.latercera.cl