



marítimo portuario

Mercado relevante de contenedores en la V región año 2017



www.maritimoportuario.cl - Edición N°081 - Marzo/Abril - 2018

20 años de la Empresa Portuaria Valparaíso

Pág. 04

Red Logística de Gran Escala, una visión país

Pág. 08

Terminal 3 Yolanda, pieza clave de la Red Logística de Gran Escala

Pág. 32



Agencias Marítimas Agental Ltda.



BRINDAMOS SERVICIOS PORTUARIOS Y LOGISTICOS DE EXCELENCIA

POSEEMOS UNA RED NACIONAL PARA CLIENTES SATISFECHOS

Oficina Iquique
Sotomayor 625 of. 612, Iquique.
Región de Tarapacá.
Teléfono: +56- 57- 510 867
Fax: +56- 57- 510 866
E-mail: agentiqq@agental.cl

Oficina Antofagasta
Av. Manuel Antonio Matta 1839, Piso 6 Of. 601-D , Edificio Obelisco.
Región de Antofagasta.
Teléfonos: +56- 55- 569710. +56- 55- 569711
Fax: +56- 55- 493 644
Email: agentanf@agental.cl

Oficina Valparaíso
Almirante Señoret 70 Of. 25, Edificio Capitanía. Valparaíso.
Región de Valparaíso.
Teléfonos: +56- 32 - 2221617. +56- 32 - 2597631
Fax: +56- 32- 259 3554
E-mail: agentvap@agental.cl

Oficina Concepción
Alonso Ovalle 80, Lomas de San Andrés.
Concepción. Región Biobío.
Teléfonos: +56 - 41- 2480635. +56 - 41- 2483012
E-mail: agenttho@agental.cl

Oficina Tocopilla
Policarpo Toro 0277, Villa Las Rocas, Tocopilla.
Región de Antofagasta.
Teléfonos: +56- 55- 813 006. +56- 55- 815 414
Fax: +56- 55- 813 099
E-mail: agenttoc@agental.cl

Oficina Quintero
Pasaje Ida Schubert 959, Quintero.
Región de Valparaíso.
Teléfono: +56- 32- 293 4526
E-mail: agentqtr@agental.cl

Oficina San Antonio
Av. Barros Luco 1550 B, Sector Barrancas.
San Antonio. Región de Valparaíso.
Teléfono: +56- 35- 223 3605
Fax: +56- 35 - 223 2697
E-mail: agentsai@agental.cl

Oficinas Puerto Montt - Chacabuco
Angelmó 2187- Puerto Montt, X Región.
Recinto Portuario S/N - Chacabuco, XI Región.
Teléfonos: +56 - 65- 270 728 / 67- 351 151
E-mail: agemar@agemar.cl / agemaruco@agemar.cl

Agencias Marítimas Agental Ltda.

Dirección: Av. Vitacura 2939, piso 20. Edif. Millenium. Las Condes.

Página Web: www.agental.cl - Fonos: +56- 2-3373800



Director Marítimo Portuario
Marcelo Valencia G.

Gerente Comercial
Nicolás Díaz – Pinto A.

Consejeros Editoriales
Rodolfo García S.
Ernesto Jaque R.
Oscar Ramírez V.

Subgerente de Admin. y Finanzas
Eduardo González G.

Periodista
Daniela Valenzuela V.

Director de Arte
Adrián Bettini Y.

Suscripciones
Francesca Apablaza P.

Servicios Administrativos
Luis Mendoza

Preimpresión e Impresión
Orgraf Impresores

Envíe sus comentarios y sugerencias:
dvalenzuela@maritimoportuario.cl

Casa Editora: Marítimo Portuario Ltda.
Los Militares 5885, Of. 205,
Las Condes, Santiago.
Tel.: 56 2 2896 3340

Oficinas en la Región de Valparaíso
Uno Poniente 123, Oficina 601,
Viña del Mar, Región de Valparaíso.
Tel.: 56 32 215 7121

Suscripciones por 6 ejemplares (1 año)
En Chile

| | |
|---------------------|-----------|
| Anual | \$ 32.000 |
| Dos años | \$ 52.000 |
| Estudiantes | \$ 28.000 |
| Valor cada ejemplar | \$ 6.000 |

Al exterior (envío aéreo incluido)

| | South America | Other Countries |
|--------|---------------|-----------------|
| 1 año | US\$ 122 | US\$ 154 |
| 2 años | US\$ 154 | US\$ 220 |

Nº81 Marzo - Abril 2018
ISSN 0717-5507

- 03** Editorial
- 04** 20 años de la Empresa Portuaria Valparaíso
- 08** Red Logística de Gran Escala, una visión país
- 13** Mercado relevante de contenedores en la V región 2017
- 24** Endurance: Hundimiento en la Antártica
- 27** Destacados
- 32** Terminal 3 Yolanda, pieza clave de la Red Logística de Gran Escala
- 38** Cruceros
- 40** Cámara Aduanera celebra Aniversario número 79
- 42** Estadísticas



AGUNSA

Más de 50 años *generando confianza* en nuestros clientes

Agenciamiento
Portuario



Representaciones
Aéreas



Pilotaje
Estrecho de
Magallanes



Lanchas y
Remolcadores



Bunkering

Equipos
Portuarios



Representaciones
Marítimas



URGE COMENZAR A INVERTIR EN LA RED LOGÍSTICA DE GRAN ESCALA

Como lo hemos dicho antes, lo que se requiere no es poner los énfasis en un megapuerto por ahora, sino que en una completa Red Logística de Gran Escala, donde el desarrollo portuario sea una de las piezas y no el todo.

Se debe tener en cuenta toda la cadena logística, en materia de conectividad: mejorar accesos a puertos, ampliar y mejorar carreteras aledañas, desarrollar asimismo nuevas vías ferroviarias para trasladar la carga de manera más eficiente; contar con una terminal intermodal donde converja la carga y los medios de transporte; nuevas plataformas tecnológicas para agilizar los procesos burocráticos, y por supuesto una institucionalidad que de pie a políticas públicas actualizadas a los nuevos requerimientos de la industria, incluyendo a los puertos privados que son grandes actores que pueden contribuir al avance del desarrollo logístico.

A corto-mediano plazo hay convergencias en que se requiere implementar los factores que incrementen la productividad logística del sistema.

Se debe avanzar en desarrollo futuro y definiciones comenzando por transparentar y dimensionar los factores tales como; proyecciones de demanda, capacidades de los puertos y del entorno logístico que determinan los beneficios reales y los plazos en que éstos se producirían, para que las decisiones de localización, dimensionamiento y otras, obedezcan a los requerimientos de la industria naviera y que la comunidad esté debida y oportunamente informada.


Lo que se debe internalizar es la necesidad de un Gran Complejo Portuario formado por puertos vecinos, como son Valparaíso, San Antonio y Ventanas. Sin duda, las inversiones no deben apuntar a un solo lugar, sino a equilibrar las capacidades de frentes de ataque para finalmente garantizar la continuidad de los servicios, en un país amenazado por las fuerzas de la naturaleza (tsunamis, terremotos, marejadas anormales, etc.) y los conflictos sociales. El Estado no puede apuntar al desarrollo de un determinado territorio en desmedro de otro.

Hay mucho que planificar, con tiempo y analíticamente para llegar al tamaño óptimo y oportuno de infraestructura portuaria, para no caer en sobreofertas de sitios de atraque. Si nos basamos en cifras reales del mercado relevante de contenedores, la oferta actual de terminales para carga contenedorizada en la macrozona central es de 2 sitios de atraque en Terminal Pacífico Sur (TPS) en Valparaíso, y por parte de San Antonio 2 sitios en San Antonio Terminal Internacional (STI) y 2 más en Puerto Central (PCE). Luego, tenemos que Puerto Valparaíso transfirió 536.732 TEUs por sitio equivalente en el año 2017 y Puerto San Antonio en promedio transfirió 324.223 TEUs por sitio equivalente. A esto se agrega, la oferta en capacidad de transferencia de TEUs por año y por sitio, donde en Puerto Valparaíso se contaría con 600.000 TEUs, en comparación con 675.000 TEUs de Puerto San Antonio. De esta forma llegamos a que la ocupación media de sitios durante el año 2017 en Puerto Valparaíso corresponde a un 89% y de Puerto San Antonio es de un 48%, sin síntomas de congestión en ninguno de los dos puertos.

A todo el análisis anterior hay que agregar la eventual oferta potencial de transferencia de 1.150.000 TEUs anuales que aportaría a la oferta portuaria regional la construcción del Terminal 2 en Valparaíso que el grupo accionario australiano Global Infrastructure Fund (IFM) ha declarado llevar adelante, lo que confirma que aún hay capacidad portuaria suficiente previo a invertir en nuevas aguas abrigadas.

Lo anterior permite tener el tiempo prudente para validar y transparentar, más allá del anuncio del megapuerto en San Antonio, cuáles son las mejores alternativas de desarrollo de infraestructura y sus secuencias de incorporación, los respectivos plazos de inicio y término de obras que permitan actuar oportunamente.

En estas materias es conveniente que las nuevas autoridades escuchen también a actores privados tan relevantes como los principales navieros, los terminales concesionados, a la Cámara Marítima y Portuaria, la Asociación de Exportadores y otros, quienes convergen en sus argumentaciones respecto a preocuparse de los temas inmediatos y de corto plazo como la conectividad, productividad e institucionalidad, del sector logístico-portuario.

Bajo este contexto, lo apremiante hoy es comenzar a invertir en los factores prioritarios que componen la Red Logística de Gran Escala, para preparar e implementar la cadena de suministro y distribución de esta Red bajo una visión de Estado que vele por responder logísticamente y en forma oportuna para cuando los intereses del comercio exterior chileno lo requieran. 



20 AÑOS DE LA EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO


A dos décadas de que se constituyera legalmente la Empresa Portuaria Valparaíso, se puede observar cómo ha cambiado el escenario. El comercio exterior exigía en esos años- y aún sigue exigiendo- mayores requerimientos desde el punto de vista de capacidad y operación portuaria, lo que repercutía directamente con toda la cadena de suministro.

El aumento de carga a través del tiempo terminó por colapsar al puerto, con altos tiempos de estadía de las naves, no había soluciones tecnológicas apropiadas, congestión en las calles con camiones transitando con carga, contaminación en la ciudad, entre otros factores que no permitían un óptimo desempeño.

Ante esta situación, Puerto Valparaíso decidió reestructurar su modelo logístico reforzando la capacidad operativa y logrando que el flujo de carga y de procesos documentales e información pudiesen fluir de manera sincronizada.

El innovador sistema ha sido clave para alcanzar cifras históricas en transferencia de carga. Un claro ejemplo son 11,8 millones de toneladas movilizadas en 2017, lo que representa un incremento de 1,7 millones en comparación con el año 2016.

Dentro de las medidas implementadas por la Empresa Portuaria para mejorar la logística, se trasladaron todos los camiones desde el Acceso Norte (Barón) al Acceso Sur, se conformó la comunidad portuaria FOLOVAP, se creó la Zona de Extensión y Apoyo Logístico (ZEAL) y se invirtió en tecnología con el llamado SILOGPORT, el único PCS operativo en Chile. *“El SILOGPORT representa un camino que venimos desarrollando desde el 2008, donde se ha tratado de marcar una diferencia para el usuario del puerto de Valparaíso, las navieras, agentes de*



LA EMPRESA ESTATAL A TRAVÉS DE LOS AÑOS HA SABIDO IR ADAPTÁNDOSE A LOS CAMBIOS DE LA INDUSTRIA; FUNDAMENTALMENTE IMPLEMENTANDO UN MODELO LOGÍSTICO EFICIENTE, DESARROLLANDO PROYECTOS QUE BUSCAN SATISFACER LA DEMANDA FUTURA DE SITIOS DE ATRACQUE, MANTENIÉNDOSE ABIERTOS AL DIÁLOGO CON AUTORIDADES, GREMIOS Y TRABAJADORES Y FOMENTANDO LA RELACIÓN PUERTO- CIUDAD.

aduana, agentes de naves, transportistas, los miembros de esta comunidad logística y portuaria. Lo que hace es transparentar la información y levantar los procesos”, explicó el gerente general de EPV, Gonzalo Davagnino.

No obstante, Puerto Valparaíso está consciente que en los próximos años deben seguir asumiendo nuevos desafíos, *“Nuestro norte es buscar cuál es el modelo logístico que la sociedad requiere. De acuerdo a nuestras estadísticas hemos absorbido todo el crecimiento de la región de Valparaíso. Aumentamos en cerca del 17% nuestro tonelaje movilizado. Nuestra rotación es de 623 mil toneladas por hectárea disponible. Esto demuestra nuestra eficiencia, somos el puerto más rápido del Cono Sur”,* indica Carlos Vera, gerente de Logística de EPV.

CONCESIONES

La Empresa Portuaria Valparaíso cuenta con 4 contratos de concesión vigentes:

- **Terminal Pacífico Sur (TPS):** Adjudicación en agosto de 1999, inicio de operaciones en enero de 2000 y su plazo de concesión es de 30 años.
- **Terminal Cerros de Valparaíso S.A (TCVAL):** Adjudicación en abril de 2013, inicio de operaciones en diciembre de 2013 y su plazo de concesión es de 30 años.
- **Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP):** Adjudicación en septiembre de 2002, inicio de operaciones en diciembre de 2002 y su plazo de concesión es de 30 años.
- **ZEAL Sociedad Concesionaria S.A.:** Adjudicación en diciembre de 2007, inicio de operaciones en mayo de 2008 y su plazo de concesión es de 30 años.

Relación ciudad- puerto

Puerto Valparaíso ha demostrado con hechos, por medio de diversas actividades su preocupación por la comunidad, de manera de mantenerla informada acerca de los proyectos de desarrollo, ofreciéndole instancias de encuentro y de desarrollo social. Se destacan iniciativas como Valparaíso Puerto Plus, donde se ha incentivado a la comunidad académica a formar parte de los proyectos desarrollo portuario; el apoyo a actividades deportivas como la Copa Pancho, la rama de waterpolo, canotaje; o a actividades culturales como el Festival Puerto Ideas, Vive Muelle Prat, FestiLambe, el Túnel de la Ciencia, entre otras.

Abiertos al diálogo

A pesar de estar en presentes con el desarrollo de la comunidad y barrios porteños, a veces las empresas se ven enfrentadas a situaciones circunstanciales propias de su actividad, es así como durante el último tiempo Puerto Valparaíso se ha visto envuelto en algunas situaciones que ha sabido sobrellevar sosteniendo la visión de dialogar y llegar a consensos.

“Mi deseo en estos 20 años es avanzar del desencuentro que a ratos se instala en nuestra actividad y en la relación de ésta con otras acciones de la ciudad, hacia un diálogo fructífero, que haga posible encontrar un camino común y construir el marco desde donde profundizar el aporte de los puertos en el progreso armónico y el bienestar de los territorios en que se inserta”, señaló Raúl Urzúa, presidente de la Empresa Portuaria Valparaíso.

Mirada hacia el futuro

Puerto Valparaíso cuenta con una serie de proyectos de desarrollo portuario que buscan satisfacer el crecimiento del comercio exterior, resguardando el compromiso con la ciudad y potenciando su vocación portuaria como el primer puerto de Chile.

Dentro de los proyectos más importantes se encuentran: la **Expansión del Terminal 2**, que pretende construir un frente de atraque de 785 metros y 9,1 hectáreas de área de respaldo y 2,8 hectáreas de muelle, alcanzando una superficie total de 18,1 hectáreas, lo anterior tendría un valor de USD 500 millones; a su vez, otro de los proyectos es el **Terminal 3 Yolanda**, el cual contaría con un molo de abrigo de 2,2 kilómetros, con una capacidad para atender 3 naves Post Panamax y transferir 3 millones de TEUs anuales con una inversión de USD 2.100 millones y el **Mejoramiento de la Accesibilidad Portuaria**, con una inversión de USD 50 millones, tiene por objetivo mejorar la salida del viaducto Acceso Sur y el sector del Muelle Prat, considerando un nuevo viaducto de tres pistas de bajada (2 para TPS y 1 para TCVAl) y una de subida.

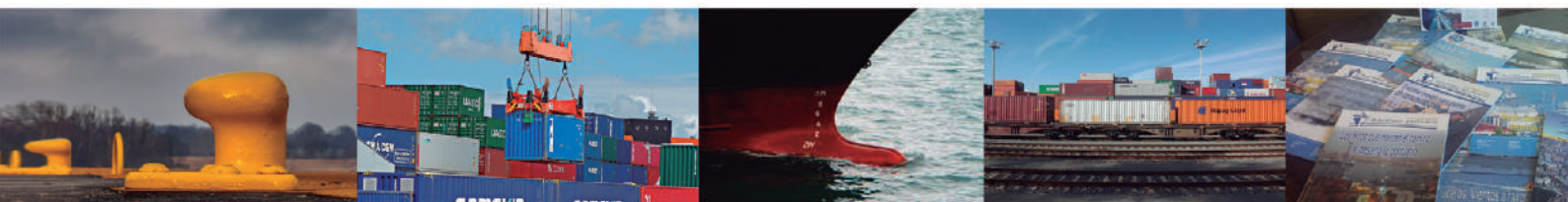


PRINCIPALES HITOS

- 1998** Se constituye legalmente la Empresa Portuaria Valparaíso.
- 1999** Finaliza la remodelación de los sitios 1, 2 y 3 de Puerto Valparaíso. Adjudicación a Terminal Pacífico Sur (TPS) la concesión del Terminal 1, compuesto por los sitios 1, 2, 3, 4 y 5.
- 2000** Demolición de almacenes y habilitación de nuevas explanadas en el Terminal 2.
- 2002** Transformación del Muelle Barón en un paseo para la comunidad porteña. Adjudicación a Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP) la concesión para operación y construcción del primer edificio de terminal de pasajeros de Chile.
- 2004** Inauguración de Puerto Deportivo en Paseo Muelle.
- 2006** Apertura a la comunidad de Paseo Costanera, entre Av. Edwards y Av. Francia emplazado en terrenos portuarios. Inicio de obras de construcción de la Zona de Apoyo Logístico, ZEAL. EPV registra la cifra histórica de crecimiento de un 40% con respecto al año anterior, con 79 millones de toneladas transferidas.
- 2007** Adjudicación a ZEAL Sociedad Concesionaria S.A. la provisión de infraestructura, equipamiento y prestación de servicios básicos en la Zona de Apoyo Logístico, ZEAL de Puerto Valparaíso.
- 2008** La ZEAL comienza sus operaciones.
- 2009** Inauguración oficial de la ZEAL.
- 2010** Implementación de Norma Valparaíso, un proyecto de desarrollo entre EPV y empresas del transporte de carga.
- 2011** Inicio del proyecto: Sistema de Información y Comunicación Logística de Comercio Exterior y Fiscalización para la Comunidad Portuaria de Valparaíso (SILCOMEX).
- 2012** Conmemoración de los 100 años del inicio de las obras del puerto.
- 2013** Adjudicación a OHL Concesiones S.A. la concesión del Terminal 2. EPV elabora su primer Plan Estratégico de Sostenibilidad.
- 2014** EPV supera por primera vez los 11 millones de toneladas y el millón de TEUS de transferencia de carga con 11.080.861 toneladas y 1.010.202 TEUs. Se implementa Siloport EPV presenta su primer Reporte de Sostenibilidad.
- 2015** EPV y EFE suscriben un acuerdo que impulsa el desarrollo del Terminal Intermodal Yolanda.
- 2016** Inauguración del nuevo edificio de Valparaíso Terminal de Pasajeros (VTP). OEA entrega a EPV Premio Marítimo de Las Américas. EPV recibe el World Travel Awards como mejor Puerto de Cruceros de Sudamérica
- 2017** Agunsa entrega proyecto de muelle exclusivo de cruceros. EPV se suma a la Asociación para la Colaboración entre Puertos y Ciudades (RETE). Adquisición de ex Palacio Subercaseaux. Extensión a TPS de la concesión del Terminal 1 Hasta el año 2029. 



Somos expertos en las áreas marítima, naviera, portuaria, transporte y toda la cadena logística.





RED LOGÍSTICA DE GRAN ESCALA, UNA VISIÓN PAÍS

PARA SER COMPETITIVOS COMO PAÍS EN LA INDUSTRIA, SE DEBEN ASUMIR GRANDES DESAFÍOS NO SÓLO EN EL ÁREA MARÍTIMO PORTUARIA, SINO TAMBIÉN EN TODA LA CADENA LOGÍSTICA.



“La Red Logística de Gran Escala (RLGE) es la concreción de una red de sistemas en la que todos los sectores involucrados, es decir, desde la conectividad marítima hasta la vial y ferroviaria, pasando por aspectos como sistema de tecnologías y normas, entre otros, se integren y avancen de manera conjunta. Ello implica una nueva forma de entender la planificación e implementación de sistemas logísticos macrozonales”, Cuenta Pública 2016 del ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicada a principios de 2017. De esta manera, el gobierno describió lo que hasta ahora es el proyecto más esperado por la industria nacional, ya que integra a todos los elementos de la cadena logística.

No obstante, si hacemos un repaso de los hechos que envuelven el concepto de Red Logística de Gran Escala, éste ya se venía gestando hace años, pero sin la connotación que tiene hoy en día. Lo podemos ver en la Cuenta Pública del ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de 2014 y los años subsiguientes.

Hito 1: Los estudios

A solicitud del ministerio de Transportes y Telecomunicaciones desde el año 2010 se han realizado diversos estudios técnicos, económicos, de negocios, de ingeniería y medioambientales por parte de las Empresas Portuarias de Valparaíso y San Antonio para determinar la zona de emplazamiento del “Puerto Hacia Afuera” como se le llamó en sus inicios. Ambos puertos diseñaron proyectos revolucionarios que tenían como objetivo satisfacer las demandas de los nuevos requerimientos del comercio exterior, donde principalmente las naves aumentaban de tamaño y se ampliaba el Canal de Panamá.

Hito 2: La eterna espera

Muchas fueron las instancias esperadas y comprometidas para dar la ansiada respuesta de la localización del Puerto de Gran Escala, pero no hubo definición concreta. Con el tiempo las respuestas por parte de las autoridades fueron cambiando el rumbo, pasando desde la importancia de la Productividad hasta el Cronograma de Inversiones, que implicaba decidir el lugar de construcción de las nuevas aguas abrigadas.

Hito 3: La convergencia entre actores públicos y privados

Durante el año 2015 la Cámara Marítima y Portuaria (CAMPORT), emitió el documento “Desafíos de la conectividad para el comercio exterior: Hacia una visión integradora del sector Marítimo y Portuario”, y en el mismo año la Comisión Estrategia 2030 de Puertos y su Logística conformada bajo el mandato del ministerio de Economía, redactó el informe “Una Plataforma Estratégica de Desarrollo para Chile”. Es así como los actores privados y públicos llegaban a convergencias en cuanto a las modificaciones que necesitaba el sector, tales como crear una autoridad portuaria-logística nacional, la integración del transporte multimodal, la existencia de una sana competencia entre puertos y los posibles beneficios compartidos entre la comunidad y el puerto, entre otros alcances.

Hito 4: La voz Oficial

Hasta mayo de 2017, no se habían dado señales significativas de cuáles serían los pasos a seguir desde el ámbito público con relación a la secuencia de inversiones en logística, sino hasta la llegada de la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Paola Tapia, quien aseguró que no se elegiría un puerto sobre el otro, sino que se potenciarían todos los puertos como una Gran Red Logística de Gran Escala que incluiría el desarrollo de carreteras y ferrocarriles, poniéndole punto final a las especulaciones.

Hito 5: No es necesario un PGE en este momento

Un punto clave en la materia y que produce un quiebre definitivo es cuando poco a poco los diversos actores públicos y privados comienzan a reconocer que con la capacidad de infraestructura portuaria que tenemos hoy con los sitios de atraque de la macro zona central en San Antonio Terminal Internacional (STI) y Terminal Pacífico Sur (TPS), sumado a los proyectos de Puerto Central (PCE) y Terminal Cerros de Valparaíso (TCVAL), no se necesita construir un megapuerto en este momento. Puesto que si se proyecta que la demanda crezca en torno al 8%, se espera que la nueva infraestructura esté funcionando alrededor de los años 2030.

Actores privados, también opinaron al respecto; tales como Søren Toft, jefe de operaciones de Maersk Line, quien expresó



Søren Toft, jefe de operaciones de Maersk Line.

que “construir un Puerto de Gran Escala en Chile no es algo apremiante (...) y que lo más importante es que mejore la infraestructura que conecta con los puertos, como caminos, líneas férreas, accesos, aduanas y el escaneo de la mercadería”, dichos que refuerzan la tesis de los actores locales de la industria y calman el ambiente. (El Mercurio, 22 de agosto de 2017)



Ricardo Klempau, gerente general MSC Chile.

A esta declaración se suma el gerente general de MSC en Chile, Ricardo Klempau, quien afirma que “la actual infraestructura portuaria cuenta con un nivel adecuado de capacidad, por lo que no sería necesario aún construir un Puerto de Gran Escala

(PGE) en la zona central. Sin embargo, dentro de tres años, el país debe tomar una decisión sobre el desarrollo de esa iniciativa, pues es una obra que puede demorar 10 años en levantarse” (El Mercurio, 22 de diciembre de 2017).

Finalmente, Daniel Fernández, presidente de la Cámara Marítima y Portuaria apunta a que el problema hoy es la logística: *“Tenemos capacidad suficiente en los puertos, pero tenemos el cuello de botella en los accesos. Y ya se está notando”*. (La Segunda, 6 marzo de 2018).



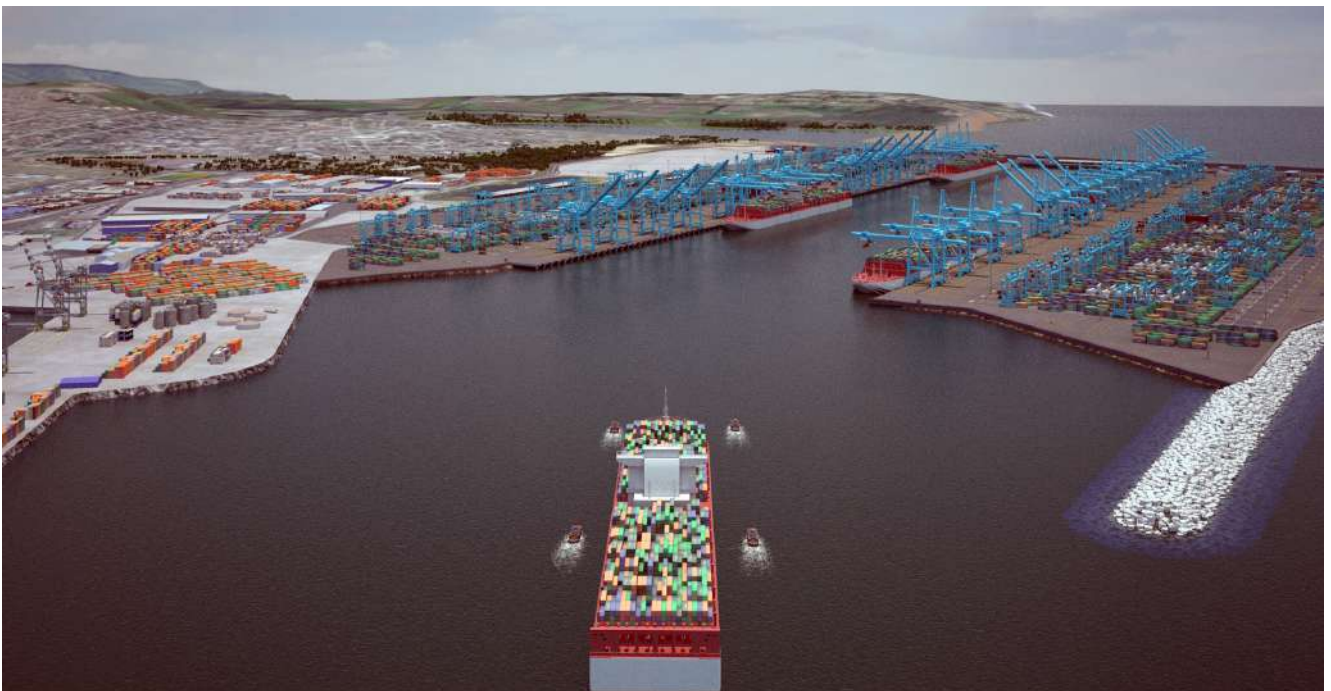
Daniel Fernández,
presidente Camport.

Hito 6: Consagración de la Red Logística de Gran Escala

El concepto de Red Logística de Gran Escala se consagra al momento en que la industria está de acuerdo en que las nuevas aguas abrigadas no son urgentes y que hoy en día, la necesidad es implementar este conjunto de proyectos integrales como una prioridad, mejorando las condiciones de servicio que existen hoy en Chile. Por otra parte, la Red Logística de Gran Escala al tener alcances de diferentes áreas debe actuar de acuerdo a una secuencia lógica de inversiones a corto, mediano y largo plazo.

Hito 7: Anuncio de Megapuerto en San Antonio

El día 17 de enero, la presidenta Michelle Bachelet anunció que la construcción del Puerto de Gran Escala sería en San Antonio. Asimismo, la Mandataria afirmó que *“se amplió la mirada inicial sobre el puerto a un concepto de Red Logística de Gran Escala. Hablamos de un puerto articulado con otros puertos, de tal manera que cada uno pueda cumplir su rol en materia de carga, de pasajeros, de cruceros, entre otros, representando un beneficio directo para las cinco regiones que cubre la macrozona central”*. Actualmente, si bien hay un anuncio presidencial de por medio el proyecto se encuentra en estudios.



El 17 de enero de 2018, Michelle Bachelet anunció la construcción del megapuerto en San Antonio.



Un gran complejo portuario garantizaría la continuidad de los servicios, permitiendo consolidar la imagen país ante la industria.

Hito 8: Decisiones de corto y mediano plazo

En la situación actual en que nos encontramos es crucial tomar decisiones a corto y mediano plazo, ya que no podemos pensar en ampliar los puertos si no contamos con vías de acceso, conexión vial y ferroviaria adecuada, suficientes espacios extraportuarios, ni políticas públicas que permitan que exista una instancia institucional que agilice el funcionamiento correcto de la cadena logística. Por esta razón, si realmente el objetivo es ser competitivos en la industria, se debe desarrollar un plan eficiente de inversiones que se adelante a la definición de expansión portuaria.

¿Cuáles son las ventajas de una Red Logística de Gran Escala?

- Una Red Logística de Gran Escala, tal como lo dice su nombre conlleva asumir desafíos de grandes proporciones, **integrando todas sus componentes simultáneamente como prioridad**: conectividad vial y ferroviaria, infraestructura- capacidad, áreas de respaldo, soluciones tecnológicas, gobernanza, entre otros y previo al énfasis y premura para materializar un megapuerto como solución a los nuevos requerimientos del comercio exterior.

- Una Red Logística de Gran Escala, es una visión país que busca **consolidar a Chile como un referente dentro de la industria**, donde haya opciones y no existan intereses políticos ni económicos, sino que busca crear las mejores condiciones para atender a las naves de nueva generación y todo lo que ello implica antes, durante y después del proceso.

- A su vez, la Red Logística de Gran Escala como visión país contempla la necesidad de **generar nuevas aguas abrigadas** para atender la demanda futura, donde sectores ya estudiados como Valparaíso, San Antonio, La Ligua o Ritoque presentan características compatibles para la creación de una infraestructura portuaria y sus respectivas redes viales y ferroviarias.

- Bajo el mismo paradigma de visión país, podemos pensar en un **Gran Complejo Portuario en la macrozona central**, donde actualmente los puertos de Valparaíso, San Antonio y Ventanas actúen como puertos complementarios, en equilibrio de condiciones y en consecuencia puedan garantizar la continuidad de servicios en el caso de alguna emergencia, como desastres naturales (terremoto o tsunami), cierres de puerto por razones meteorológicas, oceanográficas o paros portuarios, etc. 🏠



MERCADO RELEVANTE DE CONTENEDORES EN LA V REGIÓN 2017

LA TRANSFERENCIA DE CONTENEDORES TOTAL DE LA MACROZONA CENTRAL, CONSIDERANDO EL MOVIMIENTO DE TEUS DE PUERTO VALPARAÍSO Y PUERTO SAN ANTONIO CRECIÓ EN UN 9,1% EL AÑO 2017 CON RESPECTO AL AÑO ANTERIOR.

La demanda de contenedores en la macrozona central juega un papel crucial a la hora de plantearse los pasos a seguir para desarrollar de manera efectiva la Red Logística de Gran Escala. Es fundamental conocer cuál es el escenario actual de la demanda de contenedores de la V región para poder desarrollar la infraestructura portuaria en el momento adecuado y ciertamente con un tamaño óptimo, para evitar sobreoferta de sitios de atraque en un futuro.

A continuación analizaremos la demanda de transferencia total de contenedores de la V región correspondiente al año 2017 v/s 2016 con información oficial proporcionada a Marítimo Portuario por las Empresas Portuarias de Valparaíso y San Antonio.

Es así como al referirnos a Puerto Valparaíso, se considera la transferencia total de contenedores en TEUs de su concesionario Terminal Pacífico Sur (TPS) y en San Antonio por su parte, se incluye el movimiento total de contenedores de Puerto Central (PCE) y San Antonio Terminal Internacional (STI).

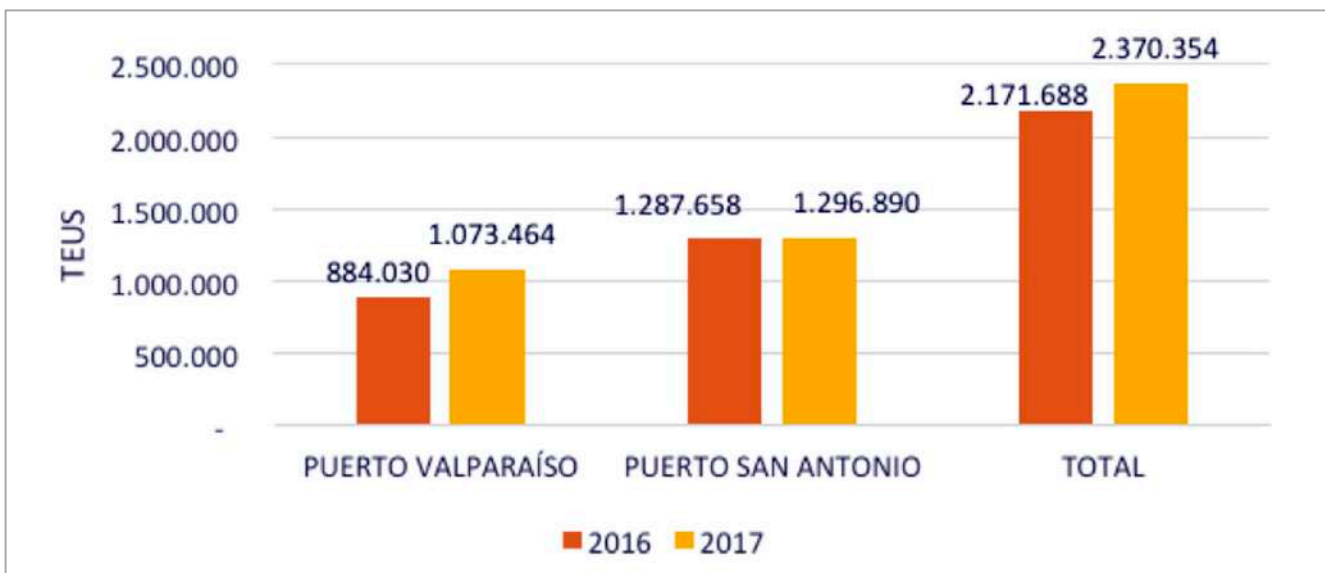
• Comparativo total regional

Durante al año 2017 el total de TEUs transferidos en la V región fue de 2.370.354, lo cual corresponde a un alza del 9,1% en comparación con el año 2016, donde el total de TEUs movilizados fue de 2.171.688.

Si desglosamos el total regional por ambos puertos, obtenemos 1.073.464 TEUs movilizados por Puerto Valparaíso en 2017, lo cual se traduce en un alza de un 21, 4% con respecto al mismo período del año 2016, donde se registró la cifra de 884.030 TEUs.

Por otra parte, la transferencia total de TEUs por Puerto San Antonio en el año 2017 fue de 1.296.890 TEUs, en comparación con el año anterior hubo un incremento de un 0,7%, donde se reportaron 1.287.658 TEUs movilizados.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES EN TERMINALES DE LA V REGIÓN EN TEUs POR PUERTO (ENERO - DICIEMBRE)



Fuente: Elaboración propia

OFERTA V/S OCUPACIÓN DE SITIOS DE ATRAQUE

| | PUERTO VALPARAÍSO | | | PUERTO SAN ANTONIO | | |
|---|-------------------|---------|-----------|--------------------|---------|-----------|
| | 2016 | 2017 | Variación | 2016 | 2017 | Variación |
| Participación Regional | 40,7% | 45,3% | 11,25% | 59,3% | 54,7% | -7,7% |
| N° de Terminales para contenedores | | 1 | | | 2 | |
| N° de sitios de Atraque | | 2 | | | 4 | |
| Transferencia en TEUs/sitio equivalente | | 536.732 | | | 324.223 | |
| Capacidad de oferta en TEUs/año/sitio | | 600.000 | | | 675.000 | |
| Ocupación media de sitios | | 89% | | | 48% | |

Tal como se vio anteriormente, el total regional de transferencia de TEUs en la V región del año recién pasado corresponde a 2.370.354, sin embargo, es interesante revisar de qué manera se reparte la carga contenedorizada en los sitios de atraque disponibles actualmente.

De esta manera, si se analiza la **participación regional** tenemos que en el año 2017 Puerto Valparaíso alcanzó un 45,3% del total regional, lo que corresponde a un incremento del 11,25% a favor si se compara su participación de un 40,7% en 2016. Por su parte, Puerto San Antonio en 2017 tuvo una participación mayoritaria con un 54,7% del total regional, sin embargo registró una baja de un 7,7% con respecto al año 2016 donde su participación regional fue de un 59,3%.

A su vez, hay que tener presente la **oferta actual de terminales para carga contenedorizada** en la macrozona central y los sitios de atraque disponibles para poder calcular la ocupación de dichos sitios. De esta forma, podemos observar que Puerto Valparaíso posee 1 terminal para atender carga de contenedores que cuenta con 2 sitios de atraque, a cargo del concesionario

Terminal Pacífico Sur (TPS). En paralelo, San Antonio presenta 2 terminales para carga contenedorizada y cada uno con 2 sitios de atraque, bajo el alero de los concesionarios: San Antonio Terminal Internacional (STI) y Puerto Central (PCE).

Luego de conocer estos datos, tenemos que Puerto Valparaíso transfirió 536.732 TEUs por **sitio equivalente** en el año 2017, es decir la totalidad de TEUs dividida en las unidades disponibles de sitios de Valparaíso. En el caso de Puerto San Antonio, se transfirió en promedio 324.223 TEUs por sitio equivalente, teniendo en consideración los 4 sitios existentes.

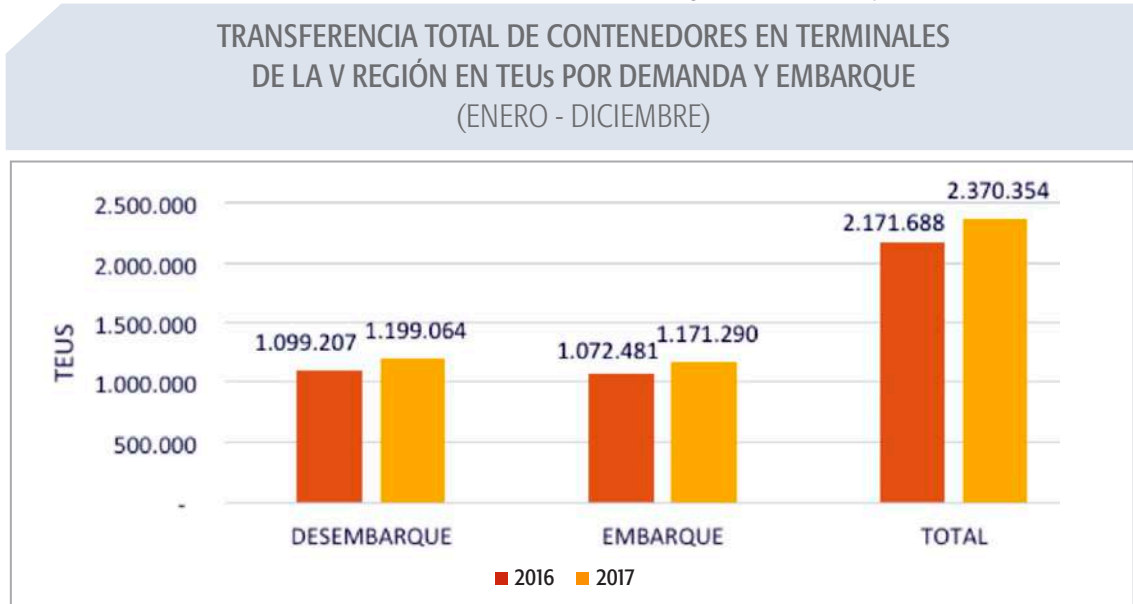
Asimismo, si analizamos la **capacidad de oferta en TEUs por año y por sitio**, tenemos que en Puerto Valparaíso se movilizan 600.000 TEUs, en comparación con los 675.000 TEUs de Puerto San Antonio.

Podemos concluir entonces, que la **ocupación media de sitios durante el año 2017** en Puerto Valparaíso corresponde a un 89% y de Puerto San Antonio es de un 48%, sin síntomas de congestión en ninguno de los dos puertos.

• **Comparativo regional: Desembarque v/s Embarque**

Retomando, el total regional de TEUs movilizados en el año recién pasado alcanzó la suma de 2.370.354 TEUs en comparación con el mismo período del año 2016 donde se llegó a los 2.171.688 TEUs.

Si desglosamos la carga contenedorizada total en términos de desembarque y embarque, obtenemos que durante el año 2017 se desembarcaron 1.199.064 TEUs, lo que representa una variación de un 9,1% con respecto a 2016 donde se llegó a 1.099.207 TEUs transferidos. En el caso del embarque, hubo un alza del 9,2% de TEUs transferidos de un año a otro, donde en 2017 se registraron 1.171.290 y en 2016 1.072.481.

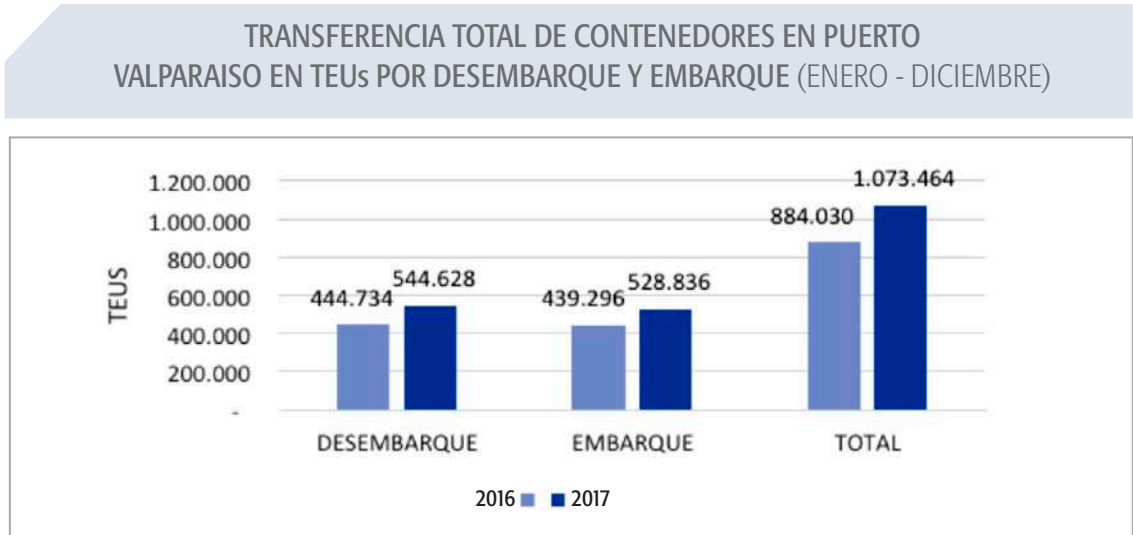


• **Comparativo por puerto: Desembarque v/s Embarque**

Puerto Valparaíso

Al momento de analizar por puerto, tenemos que en Puerto Valparaíso se desembarcaron en el año 2017 un total de 544.628 TEUs, es decir un 22,5% más en relación a los 444.734 TEUs que se desembarcaron en 2016.

Con relación al embarque, durante el año 2017 hubo un alza de un 20, 4% con respecto al mismo período de un año a otro. Es decir, 528.836

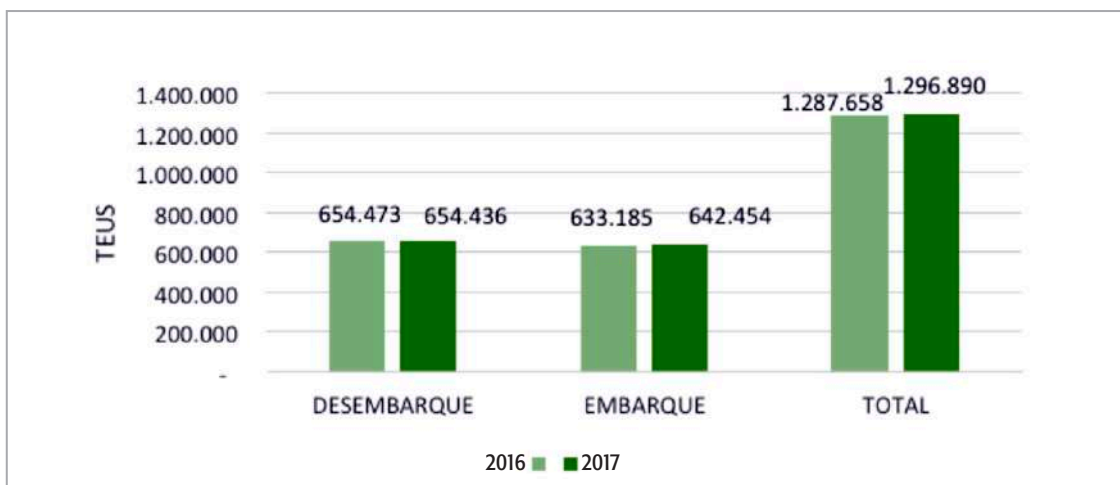


TEUs versus los 439.296 TEUs de 2016.

Puerto San Antonio

La situación de San Antonio mantiene un equilibrio de un año a otro en términos de desembarque y embarque. Durante el año 2017 Puerto San Antonio desembarcó 654.436 TEUs y el año anterior la cifra alcanzó los 654.473 TEUs, lo cual se traduce en una variación de un 0,01% menos. En cuanto al embarque, en San Antonio se movilizaron 642.454 TEUs en 2017, o sea un 1,5% más que el año anterior, con 633.185 TEUs.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES EN PUERTO SAN ANTONIO EN TEUs DESEMBARQUE - EMBARQUE (ENERO - DICIEMBRE)



Fuente: Elaboración propia





• Comparativo regional: Contenedores Llenos v/s Vacíos

Por otra parte, siempre es interesante saber si la carga contenedorizada movilizada corresponde a contenedores vacíos o llenos, ya que el proceso logístico será distinto.

Los TEUs vacíos son producto de que no hay balance de direccionalidad equivalente, por lo que la carga de contenedores de importación que llega es mayor que la cantidad de contenedores requeridos para cargas de exportación del área. Luego de esto finalmente, las líneas navieras deben reposicionar los contenedores vacíos en los puertos dentro de su tráfico.

Comenzaremos por el movimiento de contenedores llenos de los 6 sitios de atraque disponibles en la V región, donde durante el año 2017 se registró un total de 1.570.926 TEUs llenos, es decir un 4,2% más con respecto al año anterior con 1.507.873 TEUs.

No obstante, el total regional de contenedores vacíos el año pasado incrementó notoriamente con un 20,4%, donde en el año 2017 se transfirieron 799.428 TEUs en comparación con los 663.815 TEUs del año 2016.

Es así como podemos ver que durante el año 2017, un 66,2% de la carga contenedorizada correspondió a contenedores llenos y el 33,7%

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES EN TERMINALES DE LA V REGION EN TEUs : COMPARATIVO CONTENEDORES LLENOS V/S VACÍOS (ENERO - DICIEMBRE)



Fuente: Elaboración propia

restante a contenedores vacíos.

• **Comparativo por puerto: Contenedores Llenos v/s Vacíos**

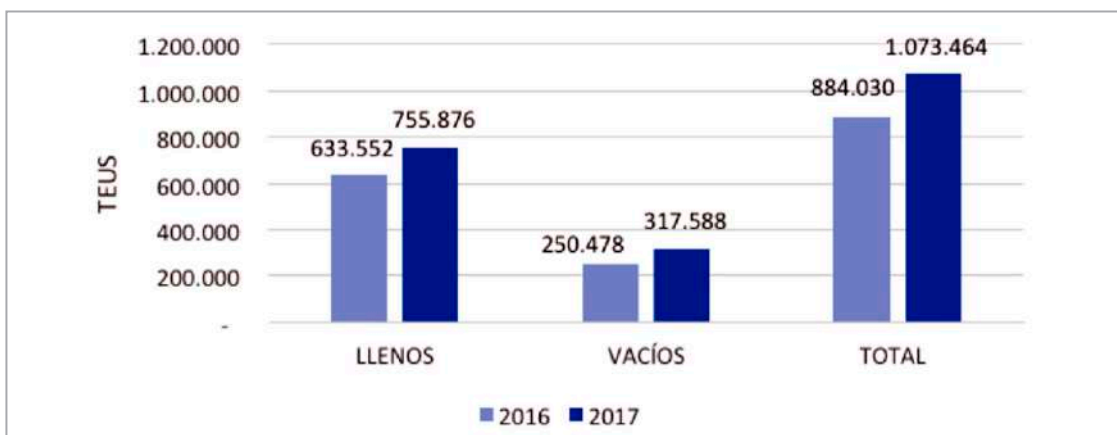
Puerto Valparaíso

En el caso de Puerto Valparaíso, en total el año 2017 se movilizaron 1.073.462 TEUs, de los cuales 755.876 corresponden a contenedores cargados y 317.588 a contenedores vacíos. Es decir que del total de TEUs de Valparaíso el año pasado, el 70,41% pertenece a contenedores llenos y el 29,58% a contenedores vacíos.

En el año 2016 por su parte, se transfirieron 884.030 TEUs en Puerto Valparaíso, donde 633.552 eran contenedores cargados y 250.478 fueron contenedores vacíos. Por lo tanto, un 71,6% de los TEUs de Valparaíso corresponde a contenedores a llenos y el 28,3% restante a contenedores vacíos.

A esto, podemos añadir que de 2017 a 2016, incrementó la cantidad de contenedores llenos transferidos en Valparaíso en un 19,3% y de la misma manera, los contenedores vacíos aumentaron en el período 2017- 2016 en un 26,8% .

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES EN PUERTO VALPARAISO: COMPARATIVO CONTENEDORES LLENOS V/S VACIOS (ENERO - DICIEMBRE)



Fuente: Elaboración propia

DESCÁRGALA GRATIS

SILOGPORT MÓVIL

GET IT ON Google Play

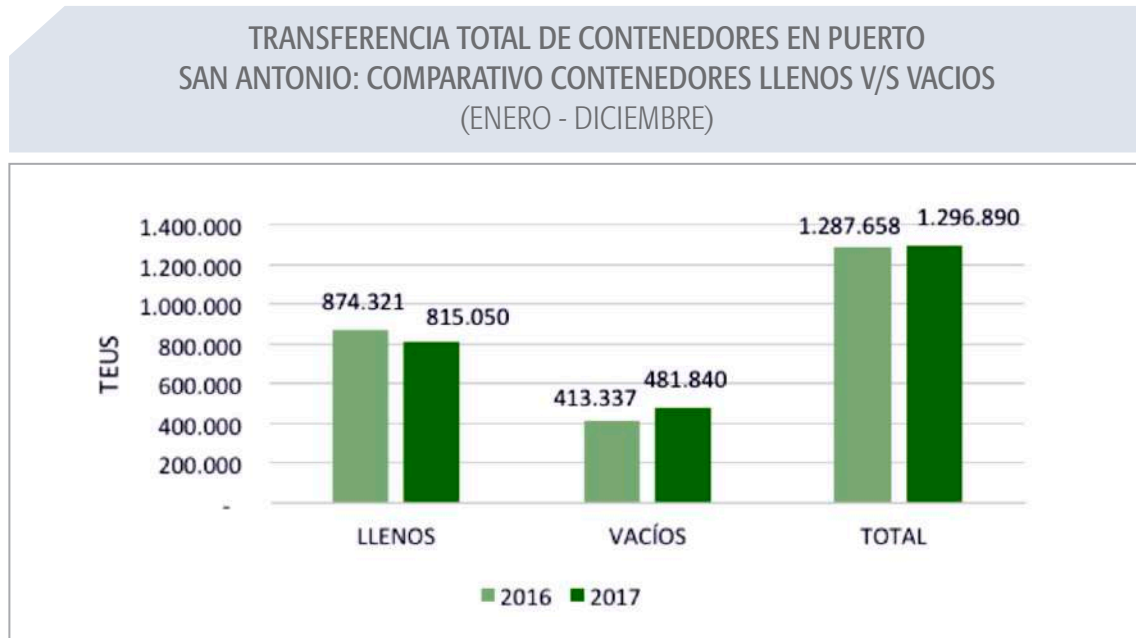
Available on the App Store

Puerto San Antonio

En Puerto San Antonio se transfirieron durante el año 2017 1.296.890 TEUs, de los cuales 815.050 TEUs corresponden a contenedores llenos y 481.840 TEUs a contenedores vacíos. De esta forma, del total de la carga en TEUs en San Antonio en 2017, un 62,84% corresponde a contenedores llenos y el restante 37,12% a contenedores vacíos.

Al referirnos al movimiento del año 2016 de Puerto San Antonio, se registraron 1.287.658 TEUs, de los cuales 874.321 TEUs corresponden a contenedores llenos y 413.337 TEUs corresponden a vacíos. Entonces, del total de carga contenedorizada el año 2016 un 67,9% pertenece a contenedores llenos y el 32,09% a contenedores vacíos.

Es así como se puede ver que la carga en TEUs de San Antonio de 2017 a 2016, descendió en un 6,8% en cuanto a los contenedores llenos, no



obstante, aumentó la cantidad de contenedores vacíos en un 16,6%.

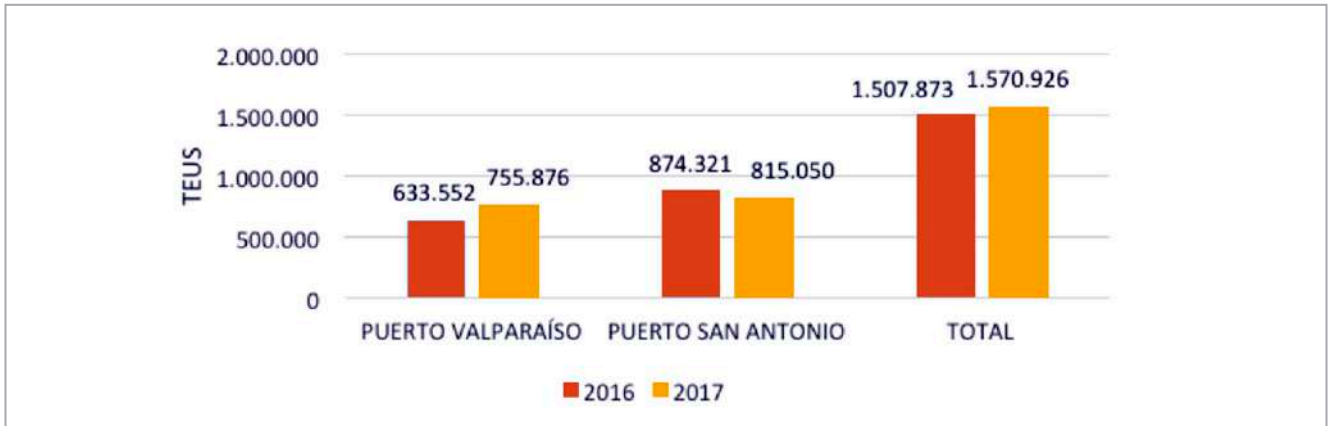
• Resumen comparativo contenedores llenos regional

Si ahora comparamos el total de los contenedores cargados por puerto, obtendremos que en Puerto Valparaíso en el año 2017, llegaron 755.876 TEUs y en Puerto San Antonio 815.050 TEUs (1.570.926 TEUs en total). Es decir que Valparaíso comprendió el 48,1% del total de las unidades Full, mientras que San Antonio fue el 51,9% restante.

La situación del año anterior, fue diferente ya que Puerto Valparaíso representó el 42% de los contenedores llenos, mientras que San Antonio alcanzó el 58%, con 633.552 TEUs y 874.321 TEUs respectivamente. (1.507.873 TEUs en total).

Podríamos decir entonces que de un año a otro (2016- 2017), en Puerto Valparaíso los contenedores llenos aumentaron en un 14,5%, en contraposición a Puerto San Antonio donde los contenedores llenos disminuyeron en un 10,5%.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES LLENOS EN TERMINALES DE LA V REGION EN TEUs POR PUERTO (ENERO - DICIEMBRE)



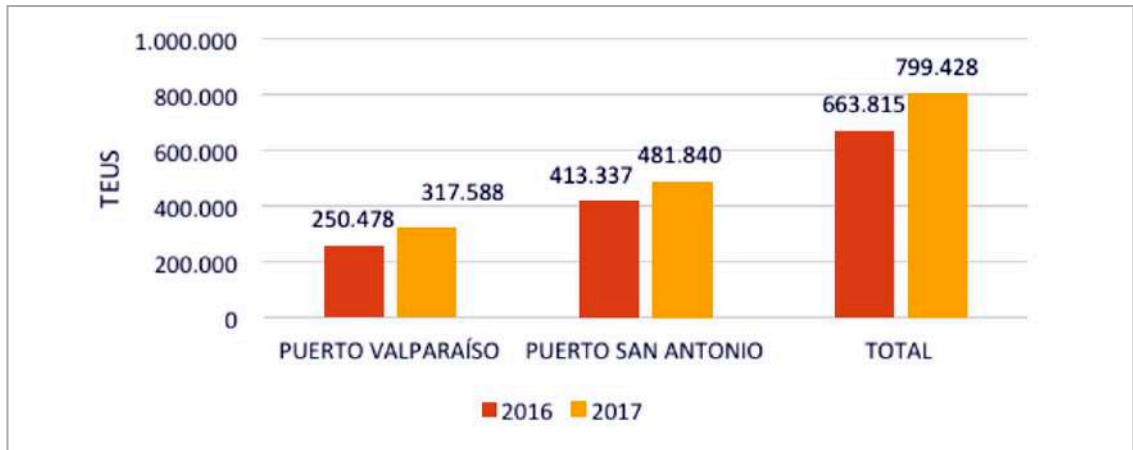
Fuente: Elaboración propia



• **Resumen comparativo contenedores vacíos regional**

Luego de revisar la carga regional contenedorizada en TEUs cargados en la V región, analizaremos los TEUs vacíos por ambos puertos. En el caso de Puerto Valparaíso durante el año 2017 se llegó a la cifra de 317.588 TEUs, mientras que en San Antonio se llegó a 481.840 TEUs vacíos.

TRANSFERENCIA TOTAL DE CONTENEDORES VACIOS EN TERMINALES DE LA V REGION EN TEUs POR PUERTO (ENERO - DICIEMBRE)



Fuente: Elaboración propia



Finalmente, podemos decir de la carga total contenedorizada regional TEUs llenos v/s vacíos:

En **Puerto Valparaíso** del total de la carga contenedorizada en TEUs en 2017 (1.073.464 TEUs) el 70,41% corresponde a contenedores llenos (755.876 TEUs), mientras que el otro 29,58% fueron contenedores vacíos (317.588 TEUs). El año anterior sin embargo, del total de carga contenedorizada (884.030 TEUs) el 71,66% correspondió a contenedores cargados (633.552 TEUs) y el 28,3% restante a contenedores vacíos (250.478 TEUs). De esto podemos decir que en período 2016-2017, la variación de carga contenedorizada llena fue de un 19,3% , en cambio la variación de los TEUs vacíos fue de un 26,8% .

Por su parte, en **Puerto San Antonio**, del total de su carga en 2017 (1.296.890 TEUs) el 62,84% correspondió TEUs cargados (815.050 TEUs), mientras que el 37,15% restante fueron contenedores vacíos (481.840 TEUs). No obstante, del total de su carga en el año 2016 (1.287.658 TEUs) el 67,9% fueron contenedores llenos (874.321 TEUs), mientras que el 32,09% fueron contenedores vacíos (413.337 TEUs). Por lo que la variación

RESUMEN COMPARATIVO REGIONAL TRANSFERENCIA CONTENEDORES LLENOS V/S VACÍOS

| | PUERTO VALPARAÍSO | | | PUERTO SAN ANTONIO | | |
|------------------------|-------------------|--------|-----------|--------------------|--------|-----------|
| | 2016 | 2017 | Variación | 2016 | 2017 | Variación |
| Participación Regional | | | | | | |
| TEUs vacíos | 37,70% | 39,70% | 5,30% | 62,30% | 60,30% | -3,20% |
| TEUs llenos | 42,00% | 48,10% | 14,50% | 58,00% | 51,90% | -10,50% |
| TEUs totales | 40,7% | 45,3% | 11,3% | 59,3% | 54,7% | -7,7% |

de 2017 a 2016 de contenedores llenos fue de -6,8% y de contenedores de vacíos fue de un 16,6%.

En resumen, podemos decir lo siguiente:

- La carga total contenedorizada transferida por ambos puertos de la V región fue de 2.370.354 TEUs en 2017, lo que se traduce como un alza de un 9,1% con respecto al año anterior.
- De esta carga en TEUs, la participación de San Antonio fue del 54,4% y Valparaíso 45,3% en 2017
- Del total, un 49,4 % pertenece a TEUs embarcados y el 50,5% a TEUs desembarcados en el año 2017 en la V región.
- Asimismo, del total de la carga contenedorizada entre ambos puertos en 2017, un 66,2% de los TEUs correspondió a contenedores llenos y el 33,7% restante a contenedores vacíos.
- El desglose de TEUs llenos y vacíos en 2017 presenta que de los TEUs llenos el 51,9% fueron de San Antonio y 48,1% de Valparaíso. Por su parte, de los TEUs vacíos el 60,3% provenían de San Antonio y el 39,7% restante fueron de Valparaíso.

- Por último, considerar que en la V región tenemos actualmente 6 sitios de atraque entre los 2 puertos, 4 en San Antonio y 2 en Valparaíso; donde la ocupación media por sitios de atraque es de un 89% en Puerto Valparaíso y un 48% en Puerto San Antonio

Consideraciones finales

Al momento de desarrollar una Red Logística de Gran Escala en la macrozona central, en primer lugar se debe considerar la oferta de sitios actuales de atraque v/s la demanda en TEUs, ya que sólo de esta manera es posible generar bajo criterios y cifras reales los futuros frentes de atraque en aguas abrigadas que Chile necesita. En consiguiente, se podrá optar por estructuras de tamaño óptimo y evitar situaciones de sobreoferta en sitios de atraque que solo significan altos costos económicos. Por otra parte, la Red Logística de Gran Escala no se limita a infraestructura portuaria, sino que abarca toda la cadena de suministro. Por lo que lo más lógico es comenzar por invertir en el hinterland para avanzar en materias urgentes como conectividad vial y ferroviaria, mejorar los accesos a los puertos, generación de estaciones intermodales, entre otros. 🚢



Luego de 100 años, científicos buscarán el Endurance.

ENDURANCE: HUNDIMIENTO EN LA ANTÁRTICA

UN NAUFRAGIO QUE PODRÍA HABER TERMINADO CON LAS VIDAS DE TODA UNA TRIPULACIÓN, TERMINÓ POR CONVERTIRSE EN UNA DE LAS BATALLAS MÁS ÉPICAS POR SOBREVIVIR EN EL POLO SUR.

Desde el puerto de Plymouth, Inglaterra zarpó el barco *Endurance*, comandado por explorador Ernest Shackleton el día 8 de agosto de 1914. La travesía fue financiada en gran parte por la Sociedad Real de Geografía británica, y consistía en navegar por el mar de Weddell, desembarcar cerca de la bahía Vahsel y realizar una marcha transcontinental hacia el mar de Ross, atravesando el Polo Sur.

El *Endurance* era un buque moderno para la época, de origen noruego, construido en 1912 y muy resistente con 43,9 metros de eslora, 7,6 metros de manga y un peso de 356 toneladas.

Ya en enero de 1915 el barco llegó al Mar de Weddell, al sureste de la península Antártica, donde debió resistir las incesantes condiciones meteorológicas. Al cabo de 6 días la nave quedó atascada en el hielo comprimido a su alrededor por la fuerza de la corriente de aire.

La tripulación la componían 28 hombres, quienes hicieron todos los intentos por liberar al barco del hielo, no obstante no obtuvieron los resultados esperados.

El 27 de octubre, Shackleton registró: *"La posición era latitud 69 ° 5'S, longitud 51 ° 30'W. La temperatura era de -8.5 ° F, soplab una brisa suave del sur y el sol brillaba en un cielo despejado. Después de largos meses de incesante ansiedad y tensión, después de momentos en que la esperanza latía alto y en ocasiones el panorama era negro, nos hemos visto obligados a abandonar el barco, que está aplastado más allá de toda esperanza de ser enderezado, estamos vivos y bien, y tenemos tiendas y equipos para la tarea que tenemos ante nosotros. La tarea es llegar a la tierra con todos los miembros de la Expedición. Es difícil escribir lo que siento"*.

Ante el desolador escenario, instalaron cinco tiendas de campaña a casi 100 metros de la nave, pero debieron moverse cuando comenzó a dividirse el hielo debajo de ellos. El llamado "Ocean Camp" se estableció en un témpano espeso y grueso a una milla y media de lo que se estaba convirtiendo rápidamente en el naufragio del *Endurance*.

Hasta que finalmente el día 21 de noviembre, el *Endurance* se hundió dejando a todos sus hombres a la deriva.



Miembros de la tripulación en la isla Elefante.



El *Endurance* naufragó en 1915.

"Por lo tanto, después de un año de incesante batalla con el hielo, habíamos regresado... a casi la misma latitud que nos habíamos dejado con tantas esperanzas y aspiraciones doce meses antes, pero en qué condiciones diferentes ahora! Nuestro barco se estrelló y perdió y nosotros a la deriva en un pedazo de hielo a merced de los vientos" Shackleton, en diciembre de 1915.

En abril de 1916, ya se acentuaba el frío del invierno y los navegantes viendo como su barco yacía en las aguas antárticas, escaparon en tres botes salvavidas y emprendieron una travesía que los conduciría a la desierta Isla Elefante. A más de un año y medio acampando, primero sobre los témpanos de hielo y luego en la Isla Elefante, el capitán con otros 5 tripulantes hacían los intentos de cruzar 1.287 kms en un bote para buscar auxilio en las islas Georgia del Sur, donde sabían que había una ballenera.

Fue en ese entonces que afortunadamente consiguió la ayuda de la Armada de Chile en agosto de 1916, quienes dispusieron del escampavía *Yelcho*, al mando del experimentado Piloto Luis Pardo Villalón. Finalmente, el *Yelcho* logró rescatar a la tripulación del *Endurance* el día 30 de agosto de 1916. La pesadilla había terminado, fueron 137 días en la isla Elefante más 128 días desde que Shackleton se había ido con su pequeña tripulación en el bote *James Caird* en busca de ayuda.

Años más tarde en 1921, Shackleton volvió a la Antártica para realizar investigaciones y mapear la zona, pero esta vez no tuvo la suerte de regresar. Producto de un ataque cardíaco este heroico explorador fallece en 1922 a bordo del *Quest*, en Georgia del Sur. Shackleton fue sepultado a solicitud de su esposa en Georgia del Sur, cerca de la ballenera donde pidió ayuda para rescatar a su tripulación. Hoy en día su tumba es visitada por científicos y turistas, quienes recuerdan la valentía de este viajero.



La tripulación intentando sacar al *Endurance* de hielo.

De regreso al Mar de Weddell

A más de un siglo del naufragio, un grupo de científicos británicos confirmaron que en enero de 2019 se internarán en el mar de Weddell a investigar el área donde ocurrió el naufragio del *Endurance* a cargo de Julian Dowdeswell, director del SPRI (Scott Polar Research Institute) y académico de la Universidad de Cambridge.

Sin embargo, el principal objetivo de la expedición será estudiar la gran plataforma de hielo Larsen C, desde donde en julio de 2017 se desprendió un iceberg de 6.000 km². Dowdeswell, por su parte declaró a la BBC que: *“En nuestro estudio del Larsen utilizaremos vehículos subacuáticos autónomos. Pero si podemos acercarnos a la zona donde se cree que está el Endurance, los enviaremos bajo el hielo para hacer una inspección”*.

El equipo estará compuesto por geólogos marinos, geofísicos, glaciólogos, oceanógrafos y biólogos marinos reclutados por el Scott Polar Research Institute (SPRI) de la Universidad de Cambridge, la Universidad de Oxford, la Universidad de Canterbury (Nueva Zelanda), la Universidad de Ciudad del Cabo y la Fundación Nekton, quienes irán en el buque de investigación *S.A. Agulhas II*. 



Restos del *Endurance*, antes de sumergirse en el fondo del mar.

IFM GLOBAL INFRASTRUCTURE FUND PASA A CONTROLAR EL T2

Luego de la venta de OHL Concesiones a la empresa australiana IFM Global Infrastructure Fund, el proyecto de expansión del Terminal Dos en el puerto de Valparaíso pasó a manos de la firma. Desde la empresa oceánica se refirieron al proyecto T2, que busca aumentar la capacidad portuaria, manifestando su intención de continuar la tramitación en curso y que actualmente está radicado en el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).

Por otra parte, el gerente general de Puerto Valparaíso, Gonzalo Davagnino, igualmente se manifestó a esta decisión de los nuevos inversionistas, argumentando que es el único y último

frente de atraque portuario del país que dispone de aguas abrigadas, algo que es un activo tremendamente importante, ya que invertir en aguas abrigadas es extremadamente caro, del orden de los 1.500 millones de dólares.

El ejecutivo agregó además que el ingreso del fondo australiano debe interpretarse como una positiva señal para el futuro del proyecto, pues disipa cierta incertidumbre que algunos actores habían tratado de instalar, otorgando una serie de certezas respecto de la inversión comprometida en el marco de la concesión del Terminal 2.



PUERTO MEJILLONES ES RATIFICADO CON SELLO PROPYME

El ministerio de Economía, Fomento y Turismo otorgó a Puerto Mejillones la ratificación del Sello ProPyme por tercer año consecutivo, lo cual corrobora las buenas prácticas que mantiene el terminal con sus proveedores.

De esta forma, el terminal recibió esta certificación con un cumplimiento del 100%, siendo un reflejo de que la compañía garantiza las mejores condiciones para micros, pequeñas y medianas empresas, confirmando su compromiso con los emprendedores tanto a nivel local como nacional.

El gerente general de Puerto Mejillones, Francisco Mayol, explicó que: *“Estamos muy orgullosos de ser reconocidos, nuevamente, como un socio confiable para los proveedores y en especial para aquellos que están en su etapa de emprendimiento. Como compañía nos interesa mucho fomentar el desarrollo de los proveedores de menor tamaño”*.

Agregó además que: *“Las pequeñas y medianas empresas que se han visto beneficiadas con nuestras políticas de administración y finanzas pertenecen en un porcentaje relevante a proveedores locales, lo cual nos impulsa a seguir apoyándolos tanto con este tipo de acciones como también con iniciativas que vayan en pro del desarrollo social de Mejillones y la región de Antofagasta”*.

Dentro de las prácticas por las que se ha destacado a Puerto Mejillones están las facilidades de pago a Pymes, como cancelar sus facturas dentro de los 30 días de su recepción, lo cual es una ventaja para los medianos y pequeños prestadores de servicios. A esto se añade una comunicación diaria y directa lo que facilita la relación del terminal con sus proveedores, promoviendo así un compromiso transparente y duradero.

EPI ADJUDICÓ TRABAJOS DE LA SEGUNDA ETAPA DE RECONSTRUCCIÓN DEL TERMINAL MOLO

Luego de analizar las ofertas técnicas y económicas en el marco de la licitación "Reposición del frente de Atraque N°1, segunda Etapa EPI", ID: 2213-4- LQ17, la Empresa Portuaria Iquique (EPI), adjudicó el proyecto a la empresa "Consortio Constructor de Cantabria" por la suma total de \$10.127.011.845.

El proyecto se ejecutará en un plazo de 308 días corridos y busca dejar alineado el Frente de Atraque N°1 en una extensión de 400 metros con un reforzamiento para la instalación de grúas tipo Gantry para atender naves de mayor envergadura.

El gerente general de EPI, Alfredo Leiton, indicó que *"estas obras constituyen un importante avance para seguir proyec-*

tando nuestro puerto hacia el futuro. Hoy nos preparamos para nuevos desafíos, potenciando día a día la entrega de un servicio eficiente, seguro, competitivo y a la vanguardia de nuevos negocios y mercados".

En el proceso de Licitación participaron un total de 6 empresas, de las cuales 3 fueron seleccionadas acorde al cumplimiento de las bases administrativas, entre ellas: Empresa Constructora Belfi S.A; Flesan S.A y Consortio Constructor de Cantabria. Los trabajos se inician en abril 2018 y serían la continuación del proceso de reconstrucción iniciado tras los terremotos del 1 y 2 de abril de 2014.



PUERTO SAN ANTONIO PUBLICÓ MEMORIA ANUAL 2017

Puerto San Antonio publicó su Memoria Anual 2017 con toda la información referente a la gestión de los concesionarios Puerto Central, San Antonio Terminal Internacional y Puerto Panul.

La publicación se enmarca dentro del compromiso de la empresa con la transparencia activa, donde aparecen publicados los estados financieros, se detalla la relación ciudad-puerto, el trabajo de los concesionarios, los proyectos en ejecución de Puerto San Antonio y las iniciativas que van en directo beneficio de los sanantoninos, en distintas materias como cultura, educación, deporte, turismo y sostenibilidad. Dentro de los principales hitos se encuentran el arribo de 10 cruceros con un total de 25.704 pasajeros al concesionario PCE, la realización de un plan de relacionamiento de Puerto San Antonio con la comunidad que ha permitido fortalecer los vínculos entre los habitantes de la comuna y el puerto; y el desarrollo de seminario de legislación portuaria fueron algunos de los hechos más relevantes del año 2017.

PUERTO CORONEL ADQUIRIRÁ DOS NUEVAS GRÚAS PORTACONTENEDORES

Puerto Coronel comunicó la inversión de US\$30 millones para incorporar dos nuevas grúas portacontenedores, que se sumarán a las dos ya existentes.

Javier Anwandter, gerente general de Puerto Coronel, indicó que *“La infraestructura que tenemos en la actualidad es suficiente para la demanda actual y de corto plazo. Pero apostamos por crecer con una visión de futuro y estar preparados para las transformaciones en el mercado naviero y las mejores perspectivas del comercio exterior”*.

Las grúas existentes alcanzan hasta la fila 19 de contenedores y las nuevas llegarán hasta la fila 23, en línea con el desarrollo de los buques de carga. Asimismo, su incorporación permitirá pasar de un promedio de 85 movimientos de contenedores por hora a cerca de 120, lo que disminuirá el tiempo de gestión de las naves.

Las nuevas grúas que serán desarrolladas por la china ZPMC, tienen un alcance de 65 metros, una capacidad de carga bajo spreader de 65 toneladas y de carga bajo gancho, de 75 toneladas, además de una altura de carga sobre rieles de 50 metros.



EPV EXTIENDE LA CONCESIÓN DEL TERMINAL 1 A TPS HASTA 2029

La Empresa Portuaria de Valparaíso (EPV) confirmó la extensión en 10 años de la concesión del Terminal 1 del Puerto de Valparaíso a su concesionario Terminal Pacífico Sur S.A. (TPS) por medio de un hecho esencial enviado a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS).

De esta manera, el plazo del contrato concesión de TPS que comenzó en diciembre de 1999 se extenderá hasta el año 2029, adicionando una década de explotación de la infraestructura portuaria principal de Valparaíso.

Cabe destacar que el contrato de concesión establecía el derecho de TPS a extender por 10 años la concesión, originalmente entregada por 20 años, siempre y cuando desarrollara un proyecto de inversión mayor en su área concesionada, en específico el reforzamiento sísmico de los sitios 4 y 5. Por lo que el concesionario determinó la necesidad de ampliar en 120 metros el sitio 3, aumentando así su frente de atraque hasta 740 metros.

CSAV LOGRA UTILIDADES POR US\$ 11 MILLONES EN EL CUARTO TRIMESTRE DE 2017

Utilidades por US\$ 11 millones obtuvo la Compañía Sud Americana de Vapores en el último trimestre de 2017. Este resultado se explica por el segmento de portacontenedores, donde en los últimos tres meses del año Hapag-Lloyd, naviera alemana de la cual CSAV es el principal accionista, obtuvo utilidades por US\$ 25 millones. A esto se añade la fusión con United Arab Shipping Company (UASC); la positiva evolución de los costos unitarios de transporte; y el aumento en los volúmenes transportados son los principales factores que explican el buen desempeño operacional de la firma germana durante el cuarto trimestre, la cual se ubicó en el primer lugar de rentabilidad entre sus pares en dicho periodo.

Otro efecto relevante en los resultados del último trimestre del año fue el registro de una utilidad

por badwill de US\$15 millones asociada a la compra del 2,9% adicional de Hapag-Lloyd, que le permitió a CSAV pasar del 22,6% al 25,5% que posee actualmente. Este efecto se vio parcialmente compensado por un cargo de impuestos diferidos en el trimestre de alrededor de US\$7 millones.

El gerente general de CSAV, Oscar Hasbún, destacó el buen desempeño de Hapag-Lloyd en el cuarto trimestre. *"En un mercado que se mantiene desafiante, los resultados obtenidos dan cuenta de la sólida posición competitiva en la que estamos. La rápida integración con UASC nos ha permitido comenzar a capturar sinergias, las que nos ayudarán a enfrentar la negativa evolución de tarifas que estamos observando en el primer trimestre de este año"*.



ATI CUMPLE 15 AÑOS COMO CONCESIONARIO



Antofagasta Terminal Internacional (ATI) conmemoró junto a sus trabajadores los 15 años como concesionario del Frente de Atraque N°2 del Puerto de Antofagasta.

Cristian Wulf, gerente general de ATI, reconoció a los trabajadores de la concesionaria, quienes desempeñan una labor importante en el terminal. *“Gracias al trabajo en conjunto y al compromiso de los trabajadores, es que se ha logrado estos 15 años de historia, entregar un servicio de excelencia a nuestros clientes y ser un aporte para la región de Antofagasta, siendo los trabajadores un pilar fundamental en la organización”.*

A su vez, el ejecutivo recalcó los principales avances obtenidos en el último tiempo, como las operaciones con contenedores volteables que permiten trabajar de una manera más segura y eficiente, como parte de las acciones comprometidas en el Acuerdo de Producción Limpia; mejoras en los rendimientos operacionales; la búsqueda de nuevas cargas y cargas de proyecto; las pruebas operacionales para aumentar la altura de ola que permitirán tener mayor competitividad; y el fortalecimiento del plan de relaciones comunitarias en que se siguió dando a conocer el puerto a más de 3.000 personas en 2017, entre otros avances. 🇨🇱



TERMINAL 3 YOLANDA, PIEZA CLAVE DE LA RED LOGÍSTICA DE GRAN ESCALA



ESTA INFRAESTRUCTURA AYUDARÁ A ATENDER LA DEMANDA PROYECTADA A PARTIR DE FINES DE LA PRÓXIMA DÉCADA, TENIENDO EN CONSIDERACIÓN EL CRECIMIENTO DEL MERCADO DE TRANSFERENCIA MARÍTIMA Y LA IMPORTANCIA DE CHILE, EN PARTICULAR LA V REGIÓN, EN LA CADENA LOGÍSTICA MUNDIAL.

La industria marítima de contenedores está enfrentando cambios, principalmente mediante la consolidación de alianzas como **Ocean Alliance** (conformada por CMA CGM, CSCL, OOCL y Evergreen); **2M** (Maersk y MSC); **The Alliance** (UASC, Hapag-Lloyd) y la reciente **ONE** (Ocean Network Express) que la integran las japonesas ex The Alliance: Yang Ming, "K" Line, MOL y NYK. Asimismo, ha habido nuevas adquisiciones tales como; la danesa Maersk Line que compró a Hamburg Süd; lo mismo ocurrió con CMA CGM que adquirió a NOL y APL; Cosco Shipping a OOCL; la fusión de Hapag-Lloyd con UASC, o la quiebra de la mayor naviera de Corea del Sur, Hanjin Shipping que dejó 540.000 contenedores varados en el mar.

La industria naviera consolidada está ejerciendo entonces una mayor presión sobre los terminales portuarios a nivel mundial, ya que espera llevar las tarifas y costos a niveles inferiores, ambos factores que aumentan el riesgo en el negocio y su retorno.

Ante este nuevo escenario del mercado, los puertos como los operadores de terminales enfrentarán los desafíos de naves más grandes y mayores costos, la mantención y reducción de los tiempos en puerto. Esto conlleva nuevos requerimientos de carácter urgente en nuestro país, como contar principalmente con infraestructura necesaria y conectividad.

Por su parte, Puerto Valparaíso cuenta con un proyecto que pretende hacer frente a los nuevos retos de la industria, se trata del Terminal 3 Yolanda (T3), que se alza como una de las posibles piezas del engranaje que forma la Red Logística de Gran Escala.

• ¿En qué consiste el T3?

El proyecto Terminal 3 Yolanda (T3), denominado "a escala de la ciudad", se compone por un terminal portuario que consta de tres sitios para el atraque de naves de carga y cruceros, los cuales en su conjunto conforman un muelle de 1.282 metros, con 38 hectáreas de respaldo ganadas al mar y la construcción de un nuevo molo de abrigo de más de 2 kilómetros de longitud. Esta instalación permitirá atender tres naves New Post Panamax en forma simultánea.

El T3 considera a su vez nuevos accesos viales y ferroviarios al nuevo terminal, así como una nueva Zona de Extensión de Apoyo Logístico ubicada en la zona alta de las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar.

Cabe destacar que el Terminal 3 Yolanda prevé construirse en dos fases, la primera tendrá una capacidad anual de atención de, 1,7 millones de TEUs y la segunda otros 0,55 millones.

Actualmente, *"Es un proyecto que está en etapa de estudios de ingeniería y que deberá además trabajarse en conjunto a los diversos actores de la ciudad"*, señaló el gerente de desarrollo y concesiones de Puerto Valparaíso, Franco Gandolfo, en el marco del encuentro de la industria marítima y portuaria mundial, TOC Américas, efectuado en Lima en el mes de octubre.

• Un proyecto "a escala de la ciudad"

El Terminal 3 Yolanda busca ser un proyecto "a escala de la ciudad", con un tamaño óptimo acorde a su geografía, respetando el crecimiento urbano y sustentado en la demanda de TEUs proyectada para la próxima década para la macrozona central. Según un estudio de la Consultora Marítimo Portuario para el año 2030, se espera una tasa de crecimiento de 1,2%, con una demanda de 2.735.061 TEUs, donde por parte de Valparaíso se prevé 1.113.363 de TEUs y para San Antonio 1.621.699 de TEUs.

De la misma manera, el proyecto busca reimpulsar la vocación portuaria de Valparaíso y así potenciar sus actividades derivadas como el turismo, servicios, conocimiento y patrimonio.

• Proyectos complementarios para el T3

Hasta ahora, nos hemos referido a la infraestructura portuaria, pero no podemos ampliar nuestros puertos y dejar en una segunda instancia una parte fundamental de la cadena logística, como son los accesos, vías de tránsito de cargas y recintos extraportuarios; lo cual constituyen decisiones de mediano plazo, anteriores a la generación de aguas abrigadas.



El Terminal 3 Yolanda es un proyecto a escala de la ciudad (imagen referencial).

En el caso del puerto de Valparaíso, en el futuro se requerirá la construcción de nuevas (o mejoradas) y eficientes vías de acceso terrestres y en lo ideal férreas. Según el *Plan Nacional de Desarrollo Portuario: Accesibilidad Vial y Portuaria 2017*, documento emitido por el ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el ministerio de Obras Públicas existe una serie de proyectos que buscan solucionar las deficiencias logísticas.

Mejoramiento del Acceso Sur

De acuerdo a las estimaciones de la consultora IPS-Halcrow, el actual Acceso Sur podría verse limitado en 2021. De la misma manera, la capacidad de la vía podría quedar insuficiente en el mediano plazo, ya que la altura de los túneles es de 4.20 metros, medida que no es apta para las cargas sobredimensionadas de equipos para la minería, centrales eléctricas o industrias.

EL PROYECTO T3 CONSTA DE TRES SITIOS PARA EL ATRAQUE DE NAVES DE CARGA Y CRUCEROS, LOS CUALES EN SU CONJUNTO CONFORMAN UN MUELLE DE 1.282 METROS, CON 38 HECTÁREAS DE RESPALDO GANADAS AL MAR Y LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO MOLO DE ABRIGO DE MÁS DE 2 KMS. DE LONGITUD.



Debido a lo anterior, la idea planteada por el *Plan Nacional de Desarrollo Portuario: Accesibilidad Vial y Portuaria 2017*, señala como proyecto la construcción de una nueva estructura vial que incluirá tres 3 pistas de bajada y una 1 pista de subida en el acceso a los terminales. Además de la construcción de un paso vial soterrado con dos 2 pistas que permitirá la circulación de camiones y vehículos en el sector Muelle Prat. Inversión: [MM\$] 13.900

Mejoramiento y habilitación R 60CH (La Pólvara)

Existen riesgos asociados a la seguridad vial para usuarios de la Ruta 60 CH, entre la Ruta 68 y el puerto de Valparaíso, debido a marcadas pendientes y por fenómenos climatológicos propios de la zona como la densa niebla.

Dentro de las soluciones propuestas por el documento se considera mejorar el estándar del camino para una velocidad de operación de 80 Km/hr en tramo Laguna Verde-Placilla y de 70 Km/h en tramo de fin de calzada de 4 pistas y salida del túnel 1. De la misma forma, se contempla la modificación

geométrica y conexión sector enlace Las Cenizas (incluye conexión avenida Décima-con Camino La Pólvara); la modificación geométrica de los enlaces con conexión El Vergel, acceso al cementerio y al vertedero, sector ZEAL-Laguna Verde, camino costero y conexión ZEAL-Camino La Pólvara; la creación vial de servicio o caleterías sector Placilla hasta sector cementerio; y el mejoramiento conexiones Placilla Oriente - Poniente y enlace Cardenal Samoré.

Inversión: [MM\$] 61.031

Mejoramiento de Ruta 68

En la Ruta 68 se observa congestión producto de vehículos livianos en los tramos Santiago -Túnel Lo Prado y Casablanca - Acceso a Puerto de Valparaíso. Como solución a mediano plazo se propone la ampliación de terceras pistas en el tramo Santiago - Túnel Lo Prado, el mejoramiento de enlaces, construcción de nuevas calles de servicio y puentes, entre otras obras que permitan otorgar capacidad operativa hasta la futura licitación entre 2020-2025.

Inversión: [MM\$] 149.393 (Preliminar)

Terminal Intermodal Valparaíso

El Terminal Intermodal Valparaíso (TIV) proyecta fomentar el transporte ferroviario de la carga de Puerto Valparaíso. Dentro de sus principales obras de infraestructura se pretende aumentar de longitud algunos desvíos entre Limache y Alameda, la conexión de la vía puerto que une el sector Barón-Yolanda con los terminales portuarios para el tránsito de camiones y trenes, y el desplazamiento de la vía Metro Valparaíso hacia avenida España para aumentar el área disponible de la Terminal Intermodal Valparaíso.

Esta estación intermodal permitiría el acopio de contenedores y la operación para la transferencia de contenedores a través de grúas RTG para la carga y descarga desde el tren al camión de porteo (o a piso) y viceversa. Se estima que la concreción del Terminal Intermodal Valparaíso tendría un costo aproximado de US\$ 95 millones, incluyendo la adquisición de terrenos, desarrollo de infraestructura y la compra de equipamiento necesario. 🚧



EMPORCHA CERRÓ TEMPORADA DE CRUCEROS CON INNOVADOR HITO TECNOLÓGICO

La última recalada del verano se vivió de manera diferente en la Empresa Portuaria Chacabuco (EMPORCHA), ya que la operación del crucero "Sirena" fue transmitida vía Facebook Live para los más de mil seguidores que visualizaron las maniobras. El crucero que llegó con 700 pasajeros, cerró la temporada de Cruceros 2017-2018, la cual estuvo marcada por las diversas actividades que se desarrollaron para recibir a los más de 20 mil pasajeros que llegaron a la región de Aysén, en 16 naves, entre los meses de octubre y marzo.

Cabe señalar que para Emporcha este es un año decisivo para seguir aprovechando el auge que está teniendo Chile en el ámbito internacional y potenciar su posición de líder en la logística portuaria, que no sólo contempla Puerto Chacabuco, sino que se extiende a Melinka, Raúl Marín Balmaceda, Puerto Gala, Aguirre y Puerto Cisnes.



PCE ESPERA 26 CRUCEROS PARA LA PRÓXIMA TEMPORADA



La temporada 2017- 2018 fue histórica para San Antonio, ya que por primera vez recibía cruceros en sus instalaciones, donde Puerto Central (PCE) fue el encargado de recibir a las 26 naves que recalaron.

El primer trasatlántico en llegar fue el "Norwegian Sun", el día 24 de abril de 2017, lo cual cerraba la temporada 2016- 2017, luego de seis meses y para el inicio de la temporada 2017- 2018 llegaron poco a poco los 25 barcos turísticos restantes.

Carlos Báez, gerente comercial de Puerto Central indicó que el terminal de PCE movilizó a cerca de 90 mil pasajeros durante el periodo que concluyó con el arribo del "Celebrity Infinity" y se espera que la próxima temporada lleguen 26 naves más, las cuales ya se encuentran programadas.

El actual terminal de PCE tiene 4 mil metros cuadrados y es capaz de operar con 7 mil turistas de manera simultánea. Ante la infraestructura existente Báez declaró que, "Hay que hacer *mantención al terminal, seguir mejorando las instalaciones para que cada vez sea más cómodo para los pasajeros, líneas navieras y autoridades*".

30% AUMENTÓ EL MOVIMIENTO DE LOS CRUCEROS AUSTRALES

De acuerdo al balance de los principales operadores turísticos de Magallanes, el sector de los cruceros australes registró un alza que fluctúa entre 25% y 30% en comparación con el movimiento de la temporada pasada.

Los tres grandes operadores de la zona son Cruceros Australes, Cruceros Skorprios y Oceanwide Expedition; los cuales movilizaron a 32.644 pasajeros en la temporada, ofreciendo recorrer canales y glaciares.

Con respecto a los operadores menores, que cuentan con programas full day para avistamiento de ballenas o visitas a las pingüíneras, también sacaron cálculos positivos durante la temporada.


El promedio anual de crecimiento de la industria en la zona austral llega a un 20% durante los últimos años.



EPV APRUEBA MUELLE PARA CRUCEROS PROPUESTO POR AGUNSA

La Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) aceptó la propuesta de un muelle de uso dedicado para cruceros realizada en diciembre de 2017 por AGUNSA, por lo que deberá modificar su Calendario Referencial de Inversiones en su Plan Maestro 2018.

La propuesta, desarrollada por AGUNSA en trabajo conjunto con la firma holandesa Royal Haskoning DHV, considera una superficie aproximada de 2.300 metros cuadrados, en el sector de tierra, donde se puedan instalar las oficinas de operación del muelle y áreas de consolidación de cargas y estacionamiento, además de un puente de acceso, que consiste en una plataforma de concreto con un ancho de 10 metros y 200 metros de longitud.

Asimismo, contará con una plataforma de atraque de concreto armado, montada sobre pilotes con un ancho de 30 metros y un largo de 203 metros, la que permitiría albergar 2 sitios para la atención de dos buques de eslora de 300 metros en forma simultánea, - la mayoría de los buques que recalán hoy-, que está concebida además para poder ampliarse en el futuro, permitiendo recibir buques de mayor dimensión. Se considera también el uso de sistemas de amarres, de última generación del tipo ShoreTension. 






Agentes de Aduana de la Cámara Aduanera de Chile y autoridades celebraron sus 79 años de historia.

CÁMARA ADUANERA CELEBRA ANIVERSARIO NÚMERO 79

EL ENCUENTRO REALIZADO EN EL ESPACIO SPORTING CLUB DE VIÑA DEL MAR CONTÓ CON LA PRESENCIA DE AUTORIDADES, SOCIOS DEL GREMIO Y DIVERSOS ACTORES DEL SECTOR LOGÍSTICO.

El día 20 de abril se conmemoró el aniversario 79 de la Cámara Aduanera de Chile, la cual fue fundada en Valparaíso en 1939 y actualmente reúne a 208 Agentes de Aduanas, con operaciones desde Arica a Punta Arenas.

La celebración estuvo marcada por temas contingentes como la modernización de la estructura de gestión, estatutos y apoyar los cambios que favorecen al comercio del país.

A todo este proceso de cambios, se suma la renovación del directorio a cargo del presidente del gremio, Cristian Herrera, quien declaró que: *“Como expertos en comercio exterior, tenemos un trabajo importante de apoyar el potenciamiento de éste, participando y aportando con nuestra experiencia los avances que se están haciendo en el Ministerio de Hacienda, así como con Sicex, Aduana y con todas las demás organizaciones vinculadas”*. 



1.- Nuevo directorio de la Cámara Aduanera de Chile A.G: Pedro Santibáñez, Pamela Ortega, Gonzalo Recabal, Deborah Vallejos, Cristian Herrera, presidente de la Cámara Aduanera de Chile A.G., Jorge Mac Ginty y Ramón Espejo. 2.- Francisco Chahúan, senador de la República; Cristian Herrera, presidente de la Cámara Aduanera de Chile A.G.; Javier Uribe, subdirector de Fiscalización de la Dirección Nacional de Aduanas, y Ramiro Mendoza, ex contralor general de la República. 3.- Jorge Martínez, intendente de Valparaíso y Ramiro Mendoza, ex contralor genral de la República. 4.- Maureen Macowan, Luz Marina Herrera, Mónica Fernández, Carmen Gloria Fernández, Marlene Mewes y Déborah Vallejos. 5.- Kenneth Werner, vicepresidente de la Cámara Nacional de Comercio; Ricardo Mewes, presidente del directorio de ChileValora; María Paulina Achurra, secretaria general de la Cámara Aduanera de Chile A.G.; Javier Uribe, subdirector de Fiscalización Servicio Nacional de Aduanas, y Sebastián Vío, ex director de la Cámara Aduanera de Chile A.G. 6.- Felipe Santibáñez recibió el premio "Mérito Gremial 2018" de manos de Cristian Herrera, presidente de la Cámara Aduanera de Chile A.G.

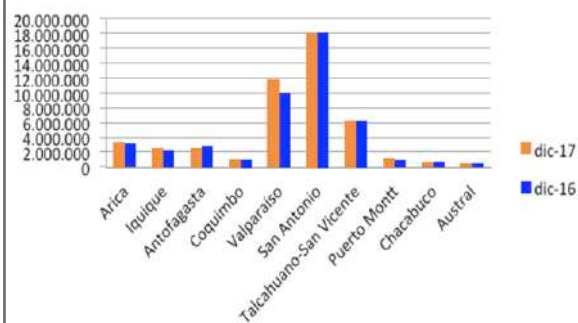
Resumen puertos SEP

Transferencia de Carga (ton.)

| Empresa Portuaria | Dic-17 | Dic-16 | Var 17/16 |
|------------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| Arica | 3.152.938 | 3.089.182 | 2,06% |
| Iquique | 2.448.930 | 2.205.371 | 11,04% |
| Antofagasta | 2.504.627 | 2.751.018 | -8,96% |
| Coquimbo | 930.758 | 829.675 | 12,18% |
| Valparaíso | 11.696.168 | 9.974.479 | 17,26% |
| San Antonio | 17.949.042 | 18.210.121 | -1,43% |
| Talcahuano-San Vicente | 6.110.380 | 6.187.388 | -1,24% |
| Puerto Montt | 1.025.076 | 827.511 | 23,87% |
| Chacabuco | 564.529 | 523.888 | 7,76% |
| Austral | 510.620 | 471.795 | 8,23% |
| Total | 46.893.068 | 45.070.429 | 4,04% |

Fuente: SEP

Carga Total Puertos Públicos
Diciembre de 2017-2016 (ton.)



Fuente: SEP

Puerto de Arica

Transferencia de Carga diciembre 2016 versus diciembre 2017 (ton.)

| Carga | Carga | | | Total | Variación Porcentual |
|-------|---------------------|-----------------|---------|-----------|----------------------|
| | General Fraccionada | Contenedorizada | Granel | | |
| 2016 | 229.756 | 2.209.560 | 649.866 | 3.089.182 | |
| 2017 | 287.632 | 2.311.710 | 553.596 | 3.152.938 | 2,06% |

Fuente: SEP

Empresa Portuaria Arica
Diciembre 2016 versus Diciembre 2017 (ton.)



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Arica (ton.)

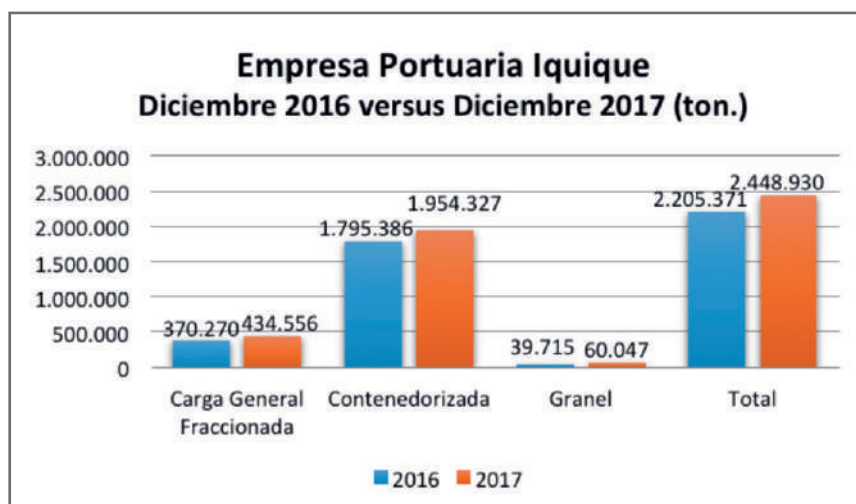
| Valores Mensuales | Carga Fracc. 2017 | Contenedorizada 2017 | Graneles 2017 | Total 2017 |
|-------------------|-------------------|----------------------|----------------|------------------|
| Mes | | | | |
| Enero | 46.122 | 190.561 | 51.038 | 287.721 |
| Febrero | 8.374 | 202.674 | 50.224 | 261.272 |
| Marzo | 46.755 | 183.633 | 44.077 | 274.465 |
| Abril | 20.045 | 200.794 | 26.104 | 246.943 |
| Mayo | 22.514 | 190.278 | 54.704 | 267.496 |
| Junio | 4.632 | 166.728 | 47.084 | 218.444 |
| Julio | 26.320 | 115.929 | 52.210 | 194.459 |
| Agosto | 20.238 | 260.762 | 68.581 | 349.581 |
| Septiembre | 24.636 | 215.740 | 34.085 | 274.461 |
| Octubre | 30.295 | 194.663 | 32.209 | 257.167 |
| Noviembre | 16.996 | 190.428 | 54.787 | 262.211 |
| Diciembre | 20.705 | 199.520 | 38.493 | 258.718 |
| Total | 287.632 | 2.311.710 | 553.596 | 3.152.938 |

Fuente: SEP

Transferencia de Carga diciembre 2016 versus diciembre 2017 (ton.)

| Carga General Fraccionada | Carga Contenedorizada | Granel | Total | Variación Porcentual |
|---------------------------|-----------------------|--------|-----------|----------------------|
| 370.270 | 1.795.386 | 39.715 | 2.205.371 | |
| 434.556 | 1.954.327 | 60.047 | 2.448.930 | 11,04% |

Fuente: SEP



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Iquique (ton.)

| Valores Mensuales | Carga Fracc. 2017 | Contenedorizada 2017 | Graneles 2017 | Total 2017 |
|-------------------|-------------------|----------------------|---------------|------------------|
| Enero | 39.127 | 148.550 | 22.391 | 210.068 |
| Febrero | 26.772 | 117.074 | 0 | 143.846 |
| Marzo | 32.298 | 164.926 | 11.745 | 208.969 |
| Abril | 35.283 | 162.557 | 0 | 197.840 |
| Mayo | 33.907 | 169.837 | 0 | 203.744 |
| Junio | 34.949 | 176.194 | 4.694 | 215.837 |
| Julio | 41.588 | 161.216 | 0 | 202.804 |
| Agosto | 38.399 | 172.872 | 6.798 | 218.069 |
| Septiembre | 36.033 | 164.182 | 0 | 200.215 |
| Octubre | 37.086 | 165.084 | 0 | 202.170 |
| Noviembre | 41.471 | 177.438 | 14.419 | 233.328 |
| Diciembre | 37.643 | 174.397 | 0 | 212.040 |
| Total | 434.556 | 1.954.327 | 60.047 | 2.448.930 |

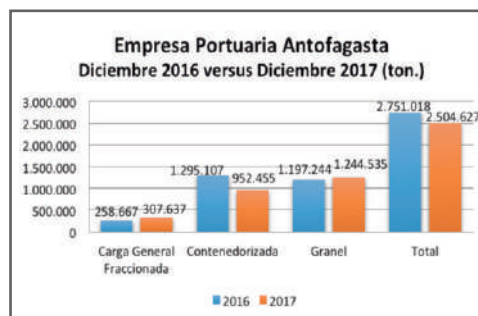
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Antofagasta

Transferencia de Carga diciembre 2016 versus diciembre 2017 (ton.)

Fuente: SEP

| Carga | Carga | | | Variación |
|---------------------|-----------------|-----------|-----------|------------|
| General Fraccionada | Contenedorizada | Granel | Total | Porcentual |
| 258.667 | 1.295.107 | 1.197.244 | 2.751.018 | |
| 307.637 | 952.455 | 1.244.535 | 2.504.627 | -8,96% |



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Antofagasta (ton.)

| Valores Mensuales | | | | |
|-------------------|-------------------|----------------------|------------------|------------------|
| Mes | Carga Fracc. 2017 | Contenedorizada 2017 | Graneles 2017 | Total 2017 |
| Enero | 18.084 | 95.575 | 138.377 | 252.036 |
| Febrero | 34.215 | 72.826 | 70.090 | 177.131 |
| Marzo | 18.239 | 77.187 | 91.420 | 186.846 |
| Abril | 16.367 | 66.567 | 53.114 | 136.048 |
| Mayo | 32.342 | 66.908 | 111.308 | 210.558 |
| Junio | 10.435 | 92.655 | 127.961 | 231.051 |
| Julio | 14.400 | 48.443 | 57.515 | 120.358 |
| Agosto | 16.570 | 91.599 | 134.375 | 242.544 |
| Septiembre | 16.869 | 81.515 | 112.773 | 211.157 |
| Octubre | 45.467 | 90.453 | 76.069 | 211.989 |
| Noviembre | 45.820 | 76.747 | 138.941 | 261.508 |
| Diciembre | 38.829 | 91.980 | 132.592 | 263.401 |
| Total | 307.637 | 952.455 | 1.244.535 | 2.504.627 |

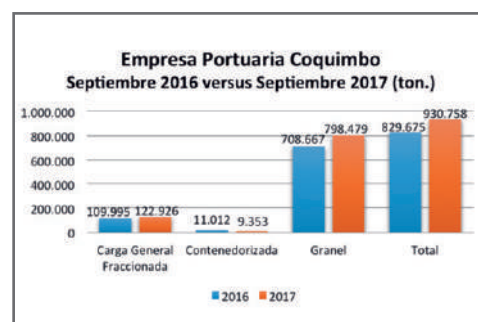
Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

Transferencia de Carga diciembre 2016 versus diciembre 2017 (ton.)

Fuente: SEP

| Carga | Carga | | | Variación |
|---------------------|-----------------|---------|---------|------------|
| General Fraccionada | Contenedorizada | Granel | Total | Porcentual |
| 109.995 | 11.012 | 708.667 | 829.675 | |
| 122.926 | 9.353 | 798.479 | 930.758 | 12,18% |



Fuente: SEP

Puerto de Coquimbo

Carga Transferida Total Puerto Coquimbo (en ton.)

| Valores Mensuales | | | | |
|-------------------|----------------------|-------------------------|------------------|----------------|
| Mes | Carga Fracc. 2017 | Contenedorizada 2017 | Graneles 2017 | Total 2017 |
| Enero | 33.839 | 2.475 | 58.807 | 99.103 |
| Febrero | 2.812 | 0 | 101.269 | 104.573 |
| Marzo | 16.747 | 0 | 81.888 | 98.634 |
| Abril | 6.018 | 294 | 63.707 | 69.725 |
| Mayo | 0 | 0 | 59.942 | 59.942 |
| Junio | 0 | 0 | 41.034 | 41.034 |
| Julio | 3.764 | 0 | 73.026 | 76.790 |
| Agosto | 20.502 | 6 | 64.759 | 85.261 |
| Septiembre | 7.317 | 0 | 70.180 | 77.818 |
| Octubre | 4.332 | 0 | 54.491 | 59.145 |
| Noviembre | 19.263 | 0 | 97.301 | 116.564 |
| Diciembre | 8.333 | 8.238 | 32.073 | 42.168 |
| Total | 122.926 | 11.012 | 798.479 | 930.758 |

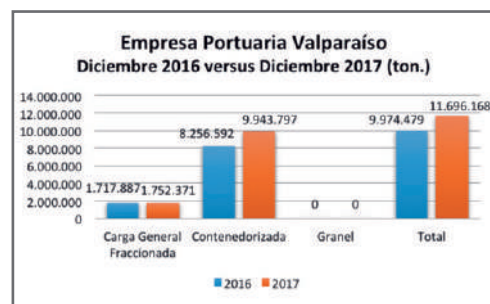
Fuente: SEP

Puerto de Valparaíso

Transferencia de Carga diciembre 2016 versus diciembre 2017 (ton.)

Fuente: SEP

| Carga | Carga | | Granel | Total | Variación Porcentual |
|-------|---------------------|-----------------|--------|------------|-------------------------|
| | General Fraccionada | Contenedorizada | | | |
| 2016 | 1.717.887 | 8.256.592 | 0 | 9.974.479 | |
| 2017 | 1.752.371 | 9.943.797 | 0 | 11.696.168 | 17,26% |



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto Valparaíso (ton.)

| Valores Mensuales | | | | |
|-------------------|----------------------|-------------------------|------------------|-------------------|
| Mes | Carga Fracc. 2017 | Contenedorizada 2017 | Graneles 2017 | Total 2017 |
| Enero | 154.408 | 639.582 | 0 | 793.990 |
| Febrero | 171.410 | 738.492 | 0 | 909.902 |
| Marzo | 225.329 | 943.566 | 0 | 1.168.896 |
| Abril | 112.771 | 842.277 | 0 | 955.048 |
| Mayo | 179.388 | 827.727 | 0 | 1.007.115 |
| Junio | 169.809 | 897.570 | 0 | 1.067.379 |
| Julio | 73.574 | 884.095 | 0 | 957.669 |
| Agosto | 175.447 | 885.677 | 0 | 1.061.124 |
| Septiembre | 127.401 | 851.132 | 0 | 978.532 |
| Octubre | 134.335 | 780.683 | 0 | 915.017 |
| Noviembre | 106.753 | 730.416 | 0 | 837.169 |
| Diciembre | 121.748 | 922.578 | 0 | 1.044.326 |
| Total | 1.752.371 | 9.943.797 | 0 | 11.696.168 |

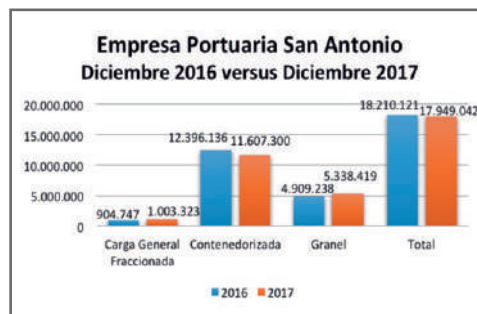
Fuente: SEP

Puerto de San Antonio

Transferencia de Carga diciembre 2016 versus diciembre 2017 (ton.)

Fuente: SEP

| Carga General | Carga Fraccionada | Carga Contenedorizada | Granel | Total | Variación Porcentual |
|---------------|-------------------|-----------------------|-----------|------------|----------------------|
| 904.747 | 1.003.323 | 12.396.136 | 4.909.238 | 18.210.121 | |
| 1.003.323 | | 11.607.300 | 5.338.419 | 17.949.042 | -1,43% |



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto San Antonio (ton.)

| Valores Mensuales | Carga Fracc. 2017 | Contenedorizada 2017 | Graneles 2017 | Total 2017 |
|-------------------|-------------------|----------------------|------------------|-------------------|
| Enero | 66.484 | 951.373 | 431.998 | 1.449.856 |
| Febrero | 47.774 | 952.998 | 413.998 | 1.414.770 |
| Marzo | 153.754 | 1.071.692 | 428.152 | 1.653.598 |
| Abril | 101.995 | 1.038.758 | 306.814 | 1.447.567 |
| Mayo | 81.073 | 948.814 | 279.634 | 1.309.520 |
| Junio | 111.040 | 933.489 | 274.729 | 1.319.259 |
| Julio | 59.870 | 979.118 | 554.424 | 1.593.412 |
| Agosto | 99.102 | 1.020.777 | 578.241 | 1.698.121 |
| Septiembre | 75.685 | 938.446 | 551.460 | 1.565.590 |
| Octubre | 62.563 | 878.875 | 497.848 | 1.439.285 |
| Noviembre | 71.076 | 909.666 | 587.842 | 1.568.583 |
| Diciembre | 72.908 | 983.295 | 433.279 | 1.489.482 |
| Total | 1.003.323 | 11.607.300 | 5.338.419 | 17.949.042 |

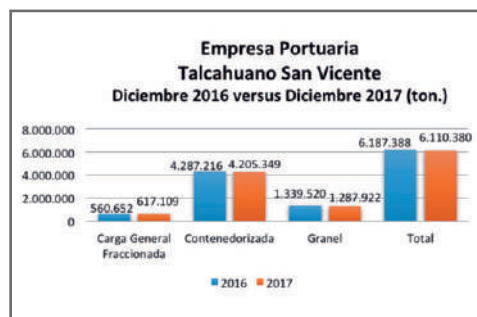
Fuente: SEP

Puerto Talcahuano – San Vicente

Transferencia de Carga diciembre 2016 versus diciembre 2017 (ton.)

Fuente: SEP

| Carga General | Carga Fraccionada | Carga Contenedorizada | Granel | Total | Variación Porcentual |
|---------------|-------------------|-----------------------|-----------|-----------|----------------------|
| 560.652 | 617.109 | 4.287.216 | 1.339.520 | 6.187.388 | |
| 617.109 | | 4.205.349 | 1.287.922 | 6.110.380 | -1,24% |



Fuente: SEP

Puerto Talcahuano – San Vicente

Carga Transferida Total Puerto Talcahuano - San Vicente (ton.)

| Valores Mensuales | | | | |
|-------------------|-------------------|----------------------|------------------|------------------|
| Mes | Carga Fracc. 2017 | Contenedorizada 2017 | Graneles 2017 | Total 2017 |
| Enero | 58.003 | 368.892 | 170.706 | 597.601 |
| Febrero | 37.605 | 266.934 | 67.044 | 371.583 |
| Marzo | 66.258 | 408.158 | 67.956 | 542.371 |
| Abril | 79.235 | 304.765 | 149.936 | 533.936 |
| Mayo | 65.389 | 431.335 | 0 | 496.724 |
| Junio | 35.013 | 302.948 | 104.214 | 442.174 |
| Julio | 54.233 | 420.710 | 133.967 | 608.909 |
| Agosto | 46.615 | 446.165 | 154.501 | 647.281 |
| Septiembre | 46.865 | 287.073 | 72.446 | 406.383 |
| Octubre | 29.179 | 305.191 | 198.196 | 532.566 |
| Noviembre | 42.227 | 196.483 | 61.228 | 299.938 |
| Diciembre | 56.490 | 466.697 | 107.729 | 630.915 |
| Total | 617.109 | 4.205.349 | 1.287.922 | 6.110.380 |

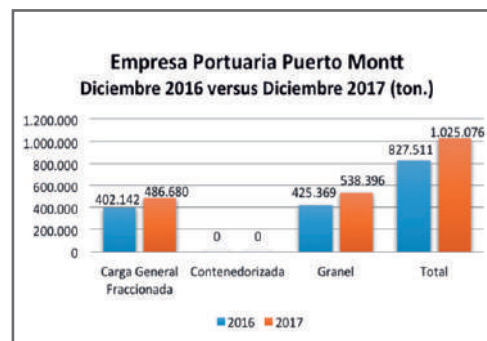
Fuente: SEP

Empresa Portuaria de Puerto Montt

Transferencia de Carga diciembre 2016 versus diciembre 2017 (ton.)

Fuente: SEP

| Carga General | Carga Fraccionada | Carga Contenedorizada | Granel | Total | Variación Porcentual |
|---------------|-------------------|-----------------------|-----------|--------|----------------------|
| 402.142 | 0 | 425.369 | 827.511 | | |
| 486.680 | 0 | 538.396 | 1.025.076 | 23,87% | |



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Puerto Montt (ton.)

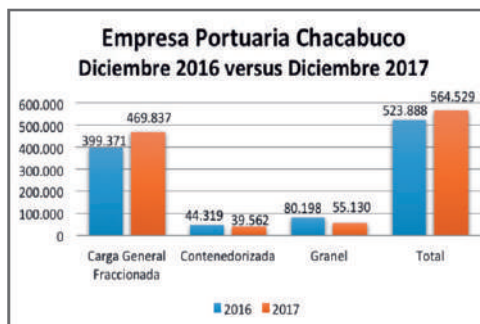
| Valores Mensuales | | | | |
|-------------------|-------------------|----------------------|----------------|------------------|
| Mes | Carga Fracc. 2017 | Contenedorizada 2017 | Graneles 2017 | Total 2017 |
| Enero | 36.156 | 0 | 32.941 | 69.097 |
| Febrero | 36.510 | 0 | 29.162 | 65.672 |
| Marzo | 39.612 | 0 | 57.404 | 97.016 |
| Abril | 37.209 | 0 | 79.858 | 117.067 |
| Mayo | 32.312 | 0 | 55.743 | 88.055 |
| Junio | 31.508 | 0 | 35.613 | 67.121 |
| Julio | 37.623 | 0 | 51.079 | 88.702 |
| Agosto | 40.471 | 0 | 31.525 | 71.996 |
| Septiembre | 39.370 | 0 | 82.435 | 121.805 |
| Octubre | 52.258 | 0 | 32.504 | 84.762 |
| Noviembre | 57.705 | 0 | 14.619 | 72.324 |
| Diciembre | 45.946 | 0 | 35.513 | 81.459 |
| Total | 486.680 | 0 | 538.396 | 1.025.076 |

Fuente: SEP

Transferencia de Carga diciembre 2016 versus diciembre 2017 (en ton.)

Fuente: SEP

| Carga | Carga | | | Variación |
|---------------------|-----------------|--------|---------|------------|
| General Fraccionada | Contenedorizada | Granel | Total | Porcentual |
| 399.371 | 44.319 | 80.198 | 523.888 | |
| 469.837 | 39.562 | 55.130 | 564.529 | 7,76% |



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Puerto de Chacabuco (ton.)

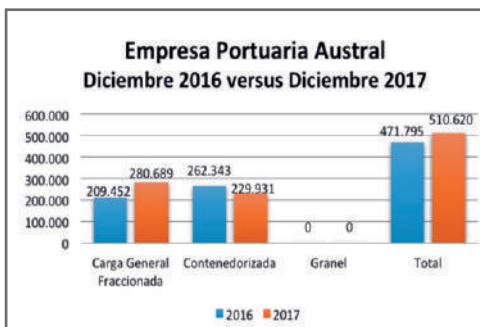
| Valores Mensuales | | | | |
|-------------------|-------------------|----------------------|---------------|----------------|
| Mes | Carga Fracc. 2017 | Contenedorizada 2017 | Graneles 2017 | Total 2017 |
| Enero | 40.140 | 4.003 | 685 | 44.828 |
| Febrero | 42.151 | 2.629 | 11.646 | 56.426 |
| Marzo | 39.671 | 3.347 | 439 | 43.457 |
| Abril | 34.536 | 2.867 | 11.629 | 49.032 |
| Mayo | 38.654 | 4.179 | 436 | 43.269 |
| Junio | 37.408 | 3.047 | 689 | 41.144 |
| Julio | 39.871 | 4.469 | 8.833 | 53.173 |
| Agosto | 38.466 | 3.264 | 648 | 42.378 |
| Septiembre | 41.006 | 3.065 | 5.688 | 49.759 |
| Octubre | 42.946 | 3.199 | 6.685 | 52.830 |
| Noviembre | 33.533 | 1.665 | 687 | 35.885 |
| Diciembre | 41.455 | 3.828 | 7.065 | 52.348 |
| Total | 469.837 | 39.562 | 55.130 | 564.529 |

Fuente: SEP

Transferencia de Carga diciembre 2016 versus diciembre 2017 (ton.)

Fuente: SEP

| Carga | Carga | | | Variación |
|---------------------|-----------------|--------|---------|------------|
| General Fraccionada | Contenedorizada | Granel | Total | Porcentual |
| 209.452 | 262.343 | 0 | 471.795 | |
| 280.689 | 229.931 | 0 | 510.620 | 8,23% |



Fuente: SEP

Carga Transferida Total Portuaria Austral

| Valores Mensuales | | | | |
|-------------------|-------------------|----------------------|---------------|----------------|
| Mes | Carga Fracc. 2017 | Contenedorizada 2017 | Graneles 2017 | Total 2017 |
| Enero | 23.143 | 17.104 | 0 | 40.247 |
| Febrero | 24.872 | 16.322 | 0 | 41.194 |
| Marzo | 16.573 | 20.418 | 0 | 36.991 |
| Abril | 28.223 | 20.253 | 0 | 48.476 |
| Mayo | 24.770 | 20.007 | 0 | 44.777 |
| Junio | 23.154 | 22.626 | 0 | 45.780 |
| Julio | 22.861 | 20.367 | 0 | 43.228 |
| Agosto | 19.147 | 21.894 | 0 | 41.041 |
| Septiembre | 16.273 | 13.652 | 0 | 29.925 |
| Octubre | 24.316 | 22.576 | 0 | 46.892 |
| Noviembre | 27.973 | 13.762 | 0 | 41.735 |
| Diciembre | 29.384 | 20.950 | 0 | 50.334 |
| Total | 280.689 | 229.931 | 0 | 510.620 |

Fuente: SEP



***SIN FRONTERAS AL SERVICIO
DE SU COMPAÑÍA***



SERVICIOS AGENCIAMIENTO MARÍTIMO

AGENTE PORTUARIO • SERVICIO DOCUMENTAL

AGENTE PROTECTOR • SERVICIO AÉREO • AGENTE EN CRUCE DE CANALES

www.saamsa.com

600 600 7226

linemanager@saamsa.com



Nuestro centro: las personas

Juntos construimos una mejor
calidad de vida y ambientes
laborales más seguros

www.ist.cl

ist
especialistas en prevención