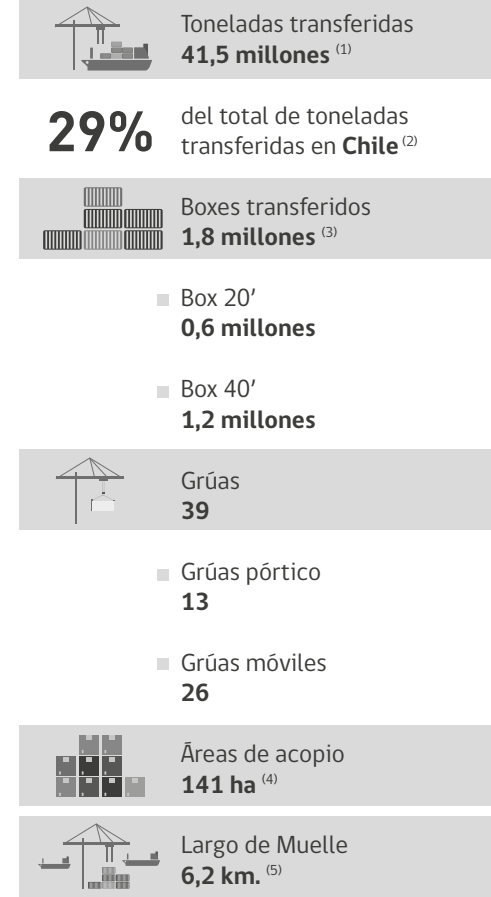


PRINCIPALES CIFRAS
a nivel país

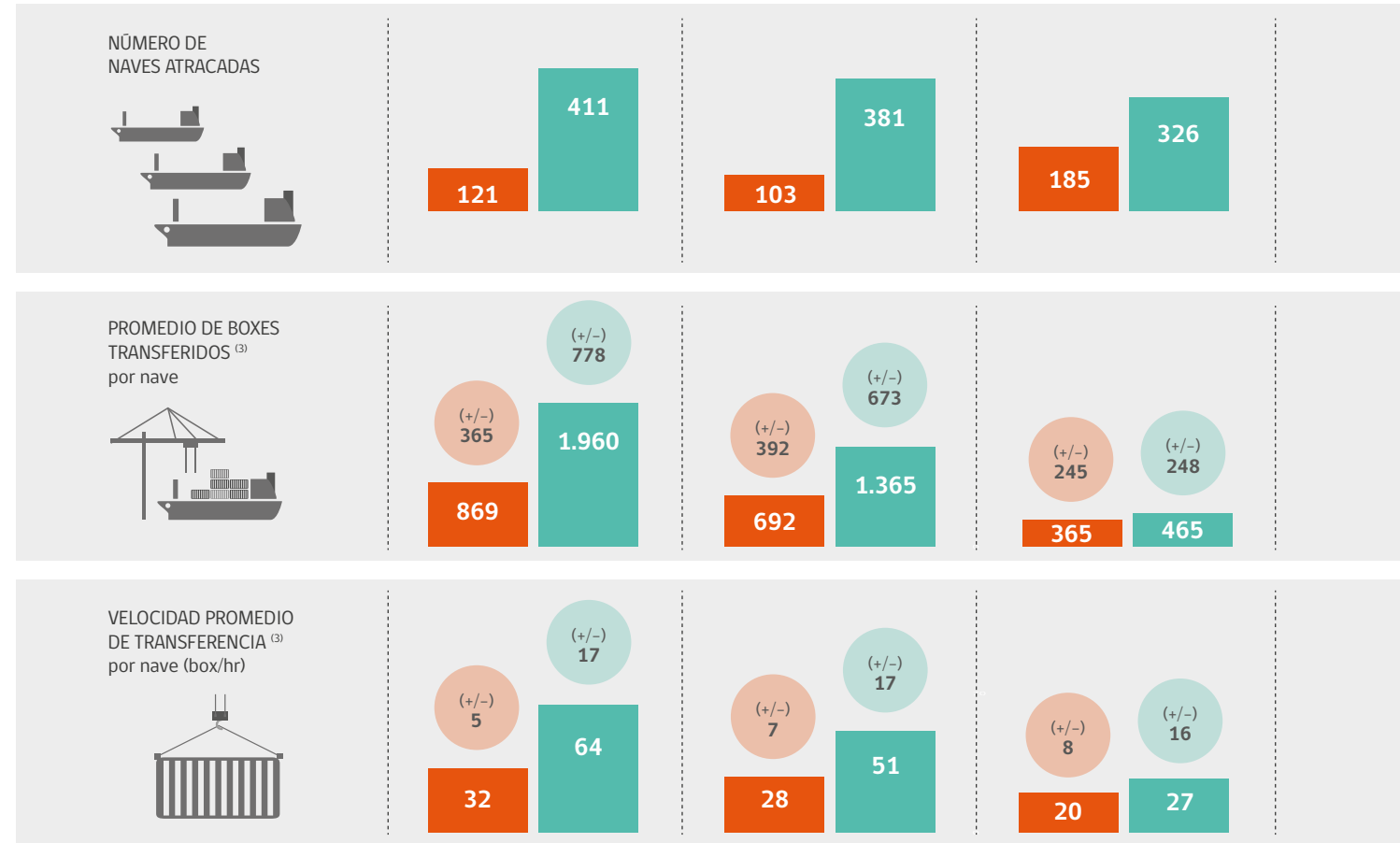
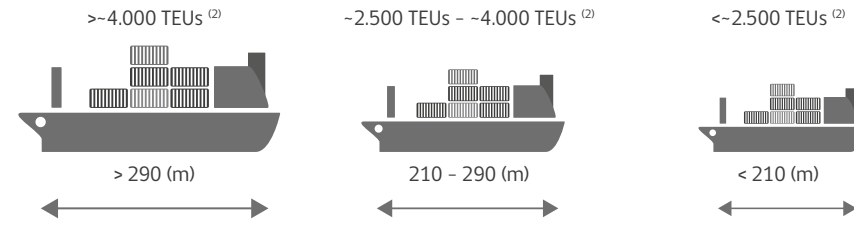


CLASIFICACIÓN DE TERMINALES
según transferencia de carga dominante ⁽¹⁾



⁽¹⁾ El valor exacto es de 41.491.723 toneladas (incluye contenedores, graneles, carga fraccionada y falsos embarques y desembarques).
⁽²⁾ Sobre un total de 144.080.926 toneladas. Fuente: Boletín Estadístico Marítimo 2016. DIRECTEMAR (incluye exportaciones, importaciones, cabotaje y tránsito internacional).
⁽³⁾ El valor exacto es de 1.831.656 boxes.
⁽⁴⁾ Corresponde a las áreas de acopio en terminal para contenedores, graneles y carga fraccionada (no incluye zonas de apoyo logístico).
⁽⁵⁾ Corresponde al total de kilómetros de muelle de los terminales estatales concesionados.

⁽¹⁾ Se define como carga dominante a aquella que supera el 70% del total de toneladas transferidas en un terminal.



⁽¹⁾ Se consideran sólo las naves cuya transferencia de contenedores superó el 90% del total de carga transferida por ellas.
⁽²⁾ Capacidad total de carga aproximada. Fuente: Hacker, M. et al. (2010). Engineering and Technology (1a edición). Nueva York: Delmar.
⁽³⁾ La información al interior de los círculos representa la desviación estándar de los respectivos promedios.

73% del total de naves ⁽¹⁾ atracadas lo hacen en la zona centro-sur.

77% de las naves ⁽¹⁾ atracadas de más de 290 metros de eslora (más de 4.000 TEUs) lo hacen en la zona centro-sur.

2,3 VECES superior es el promedio de boxes transferidos en la zona centro-sur, respecto a la zona norte, en naves ⁽¹⁾ de más de 290 metros de eslora.

2 VECES superior es la velocidad promedio de transferencia en la zona centro-sur, respecto a la zona norte, en naves ⁽¹⁾ de más de 290 metros de eslora.

ALTA variabilidad en la cantidad y velocidad promedio de boxes transferidos para todos los tamaños de nave ⁽¹⁾ en ambas zonas.

⁽¹⁾ Se consideran sólo las naves cuya transferencia de contenedores superó el 90% del total de carga transferida por ellas.

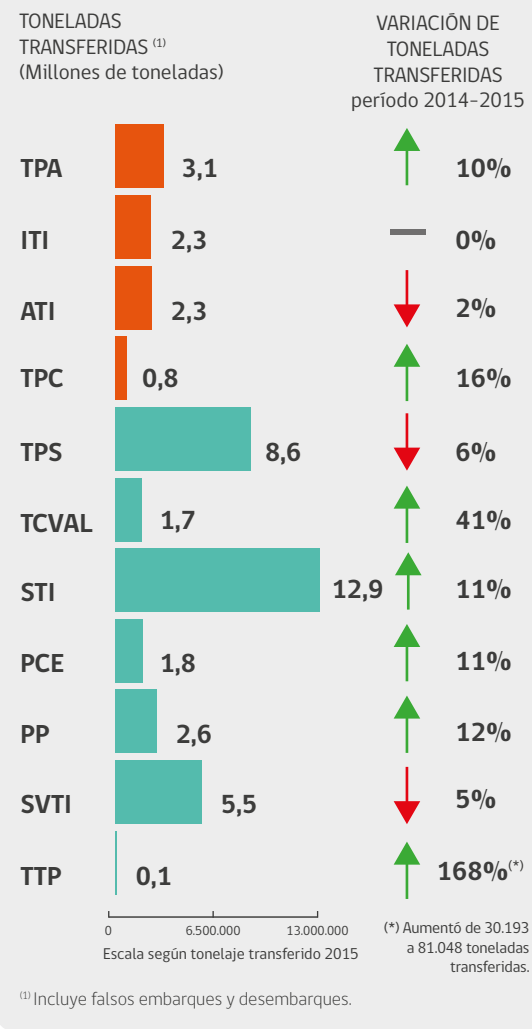
El Sistema Portuario Estatal Concesionado (SPEC) presenta grandes diferencias en sus características y rendimientos según la zona geográfica del país. Algunas de ellas se podrían explicar por la estructura productiva, la logística de distribución y los requerimientos de consumo de la población.

En términos de volumen transferido, los puertos de la zona centro-sur transfirieron, en el año 2015, un 80% de las toneladas totales y un 82% del total de boxes del SPEC, ubicándose dos de ellos dentro de los primeros 20 lugares, en transferencia de contenedores, entre 120 puertos de la región ⁽¹⁾. Incluso, si se considera la transferencia combinada entre ambos puertos, éstos se ubicarían dentro de las primeras 4 ubicaciones de dicho ranking.

Otra diferencia se manifiesta en el número de naves recaladas, donde la zona centro-sur concentró el 63% del total del SPEC. De estas recaladas, el 20% correspondieron a naves mayores a 290 metros de eslora (más de 4.000 TEUs). En la zona norte, dichas naves representaron un 15% del total de las naves recaladas en la zona.

Finalmente, en los terminales especializados en el movimiento de contenedores, la velocidad de transferencia promedio en la zona centro-sur fue más del doble que la de la zona norte, situación que podría explicarse por la existencia de mayores zonas de apoyo y mejor equipamiento. Sin embargo, en la zona centro-sur, hubo mayor variabilidad en las velocidades de transferencia, observándose, incluso, naves atendidas con velocidades menores al promedio de la zona norte.

⁽¹⁾ Fuente: CEPAL. Ranking 2015 de puertos contenedores de América Latina y el Caribe.



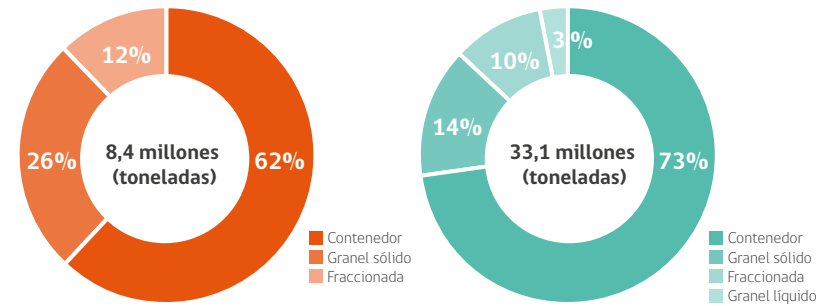
NÚMERO DE NAVES ATRACADAS



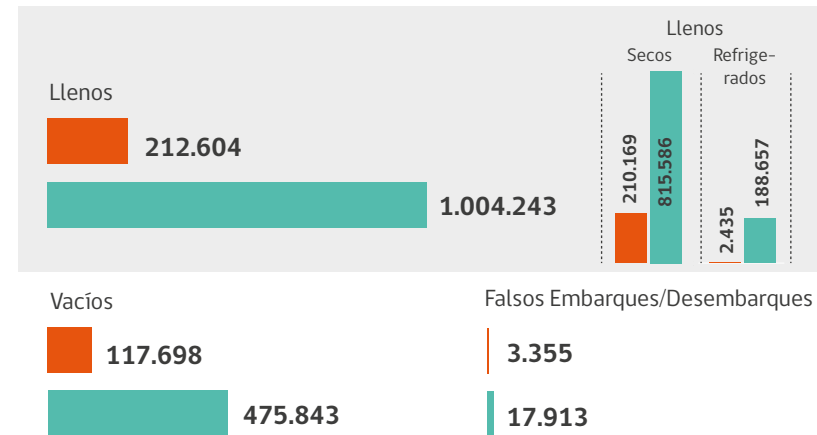
ESLORA PROMEDIO (Metros)



ESTRUCTURA DE LA CARGA TRANSFERIDA (Porcentaje del total de toneladas transferidas)



ESTRUCTURA DE LOS BOXES TRANSFERIDOS



INCREMENTOS EN EQUIPAMIENTO período 2014-2015



⁽¹⁾ Entró en operación en abril de 2015.

⁽²⁾ Corresponden a 2 Súper-Post-Panamax, las cuales entraron en operación en noviembre de 2015.

⁽³⁾ Entró en operación en diciembre de 2015 tras encontrarse fuera de servicio durante 2014.

El Observatorio Logístico es una iniciativa del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) en coordinación con otros actores clave como CEPAL, CORFO, SEP, INE, Universidades, entre otros.

El Observatorio busca proveer información relevante para el sector del transporte y logística de cargas, para lo cual, durante el presente año, se trabaja en el perfeccionamiento de los procesos de recolección, análisis y difusión de información. Como parte de las actividades relacionadas con este proceso se cuenta la mejora del sitio web, ampliándolo hacia un portal completo de información y datos del sector, y el desarrollo de un sistema de almacenamiento y análisis de datos portuarios.

En este mismo sentido, el presente Boletín Marítimo Portuario busca difundir información clave que permita mejorar el entendimiento de las características y la operación del Sistema Estatal Concesionado. Esta tercera edición presenta una caracterización a nivel de macrozonas de nuestro país, la cual permite entender el contexto general de funcionamiento, según la especialización de los terminales.

Las futuras ediciones de este boletín pasarán a un soporte digital, en línea y actualizado, gracias a un proyecto conjunto con SEP.

Agradezco a todos los participantes, en especial a las Empresas Portuarias Estatales por su buena disposición y aporte. Los invito a seguir involucrados en esta iniciativa clave de nuestro Ministerio.

Andrés Gómez-Lobo Echenique
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones



ÁMBITO MARÍTIMO PORTUARIO
Nº 3



PRODUCTIVIDAD EN TERMINALES
PORTUARIOS ESTATALES CONCESIONADOS

Septiembre, 2016

