
recursos naturales e infraestructura

Transporte marítimo regional
y de cabotaje en América Latina
y el Caribe: el caso de Chile

Jan Hoffmann



NACIONES UNIDAS



División de Recursos Naturales e Infraestructura
Unidad de Transporte

Santiago de Chile, septiembre de 2001

Este documento fue preparado por Jan Hoffmann, Oficial de Asuntos Económicos, Unidad de Transporte

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas

LC/L.1598-P

ISBN: 92-1-321902-4

ISSN: 1680-9017

Copyright © Naciones Unidas, septiembre de 2001 Todos los derechos reservados

Nº de venta: S.01.II.G.139

Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N. Y. 10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

Resumen	7
Introducción	9
I. Servicios de transporte marítimo para la integración latinoamericana	13
I.A. La integración comercial de América Latina.....	13
I.B. Servicios regulares de transporte marítimo en América Latina.....	16
I.C. Las marinas mercantes latinoamericanas.....	19
II. Transporte marítimo de Chile	25
II.A. Demanda: movimiento de carga internacional y de cabotaje	25
II.B. Oferta: servicios marítimos regulares y la marina mercante	29
II.C. La legislación chilena	34
II.D. Potenciales mejoras.....	36
II.D.1. Menores fletes	36
II.D.2. Mayor uso de capacidad ociosa	37
II.D.3. Mayor frecuencia	38
II.D.4. Mayor competencia	38
II.D.5. Waivers innecesarios.....	39
II.D.6. Más carga y negocio marítimo	40
III. Posibilidades de promover el transporte marítimo regional y de cabotaje	41
III.A. Competitividad con el transporte terrestre	41
III.B. Reducción de trámites administrativos	42
III.C. Discontinuidad de los acuerdos bilaterales	43
III.D. Acuerdo regional basado en la reciprocidad	43

III.E.	La utilización de servicios regulares internacionales para el cabotaje	44
III.F.	Riesgos y oportunidades	45
IV.	Conclusiones	47
	Bibliografía	51
	Anexos	53
	Serie Recursos Naturales e Infraestructura: números publicados	77

Índice de cuadros

Cuadro 1	Comercio bilateral marítimo entre seis principales economías sudamericanas	55
Cuadro 2	Flota operada por empresas navieras de América Latina y el Caribe	55
Cuadro 3	Empresas navieras sudamericanas que ofrecen servicios regulares contenedorizados	56
Cuadro 4	Comercio marítimo contenedorizado de Chile.....	57
Cuadro 5	Comercio marítimo contenedorizado intra-sudamericano	57
Cuadro 6	Buques que ofrecen servicios regulares desde puertos chilenos.....	57
Cuadro 7	Servicios regulares internacionales con escalas en puertos del centro y norte de Chile	61
Cuadro 8	Servicios regulares de cabotaje ofrecidos por CSAV	61
Cuadro 9	Servicios regulares de cabotaje ofrecidos por Transmares	62
Cuadro 10	Personal a bordo de nacionalidades de América Latina y el Caribe	62
Cuadro 11	Tonelaje movilizado en cabotaje por puertos chilenos	63
Cuadro 12	Capacidad de bodega de buques que ofrecen servicios regulares internacionales con escala en puertos chilenos	64
Cuadro 13	Exportaciones de Chile, principales productos, según modo de transporte.....	66
Cuadro 14	Exportaciones de Chile a Argentina, por vía marítima	66
Cuadro 15	Exportaciones de Chile a Brasil, por vía marítima.....	67
Cuadro 16	Exportaciones de Chile a Perú, por vía marítima.....	67
Cuadro 17	Importaciones de Chile desde Argentina, por vía marítima.....	67
Cuadro 18	Importaciones de Chile desde Brasil, por vía marítima	68
Cuadro 19	Importaciones de Chile desde Perú, por vía marítima.....	68
Cuadro 20	Empresas navieras con servicios regulares internacionales desde puertos chilenos.....	69
Cuadro 21	Dueños de buques portacontenedores de empresas navieras chilenas	69
Cuadro 22	Flota con bandera chilena empleada en servicios regulares.....	71
Cuadro 23	Flota con bandera chilena.....	72
Cuadro 24	Servicios regulares entre puertos sudamericanos.....	76

Índice de gráficos

Gráfico 1	Costo de transporte internacional y arancel aduanero para exportaciones hacia los Estados Unidos	10
Gráfico 2	Exportaciones de Argentina, Brasil, Chile y Perú.....	14
Gráfico 3	Importaciones de Argentina, Brasil, Chile y Perú.....	14
Gráfico 4	Comercio bilateral marítimo entre seis principales economías Sudamericanas	15
Gráfico 5	Comercio intra-Sudamericano contenedorizado por vía marítima.....	16
Gráfico 6	Servicios regulares entre principales puertos de Sudamérica	17
Gráfico 7	Capacidad de carga de buques operados por empresas latinoamericanas.....	19
Gráfico 8	Capacidad de portacontenedores operados por empresas latinoamericanas.....	20

Gráfico 9	Líneas navieras latinoamericanas	21
Gráfico 10	Personal a bordo de nacionalidades de América Latina	22
Gráfico 11	Evolución de carga marítima en Chile	26
Gráfico 12	Movimiento portuario de cabotaje por tipo de carga en Chile	26
Gráfico 13	Carga movilizada en cabotaje por puertos chilenos.....	27
Gráfico 14	Cabotaje marítimo y terrestre en Chile	27
Gráfico 15	Comercio exterior de Chile con países latinoamericanos, por vía marítima	28
Gráfico 16	Exportaciones marítimas chilenas contenedorizadas.....	29
Gráfico 17	Flota con bandera chilena que ofrece servicios regulares.....	30
Gráfico 18	Capacidad de bodega de buques que ofrecen servicios regulares internacionales con escala en puertos chilenos	32
Gráfico 19	Escalas en zonas portuarias chilenas de buques que ofrecen servicios regulares internacionales	33
Gráfico 20	La utilización de bodega en un servicio regular de péndulo.....	37

Índice de ilustraciones

Ilustración 1	Servicios regulares de Maersk-Sealand.....	18
Ilustración 2	Servicios regulares de Cosco.....	19
Ilustración 3	Buque Ro-Ro utilizado para el cabotaje de carga general en el sur de Chile	31
Ilustración 4	Buque de carga general utilizado para el cabotaje en el norte de Chile.....	31

Abreviaciones

CCNI	Compañía Chilena de Navegación Interoceánica
CSAV	Compañía Sudamericana de Vapores
CUCI	Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional. Se usa la “Revisión 3”
Dwt= TPM	Dead weight tons = toneladas de peso muerto, corresponde al peso de la carga y del combustible, virtuales y consumos requeridos para el viaje que el buque puede llevar cuando está totalmente cargado en sus marcas de verano, esto es, cuando puede navegar con seguridad.
FAK	“Freight All Kinds” – todo tipo de mercancía
Ro-ro	Buques “roll-on – roll-off” (“porta-rodante”, la carga entra y sale del buque en camiones)
Gt = TRB	Tonelaje de registro bruto: corresponde al volumen de todos los espacios interiores del buque (todos los espacios debajo de la cubierta de arqueado y los espacios cerrados en forma permanente sobre dicha cubierta) y se expresa en toneladas de 100 pies cúbicos (2.83 metros cúbicos)
TEU	“Twenty Foot Equivalent Unit” – una unidad de un contenedor de veinte pies (Medida de la capacidad de buques de transportar contenedores en un momento dado; y también medida de movimiento portuario o marítimo en un período dado. Un contenedor de cuarenta pies equivale a dos TEU)
THC	“Terminal Handling Charge” – sobrecargo que el armador cobra a su cliente, supuestamente según los costos portuarios.

Resumen

En el presente documento se analiza cómo en Chile se podrían promover los servicios de transporte marítimo nacional—el cabotaje—y los servicios marítimos regulares internacionales, a la vez facilitando una mayor integración de ambos.

A pesar de su larga costa, en Chile los principales flujos de carga general se transportan por vía terrestre, notablemente en camión. Por razones económicas y ambientales convendría aumentar el modo marítimo, es decir, el cabotaje. A nivel mundial, se observa una creciente integración internacional de los procesos de producción de bienes y servicios. Las restricciones artificiales que en la actualidad dificultan la integración de servicios de transporte son un obstáculo innecesario para la participación de Chile en la economía globalizada.

Las principales propuestas son las siguientes: primero, reducir las desventajas fiscales del cabotaje marítimo frente al transporte camionero. Segundo, reducir los requerimientos administrativos exigidos al cabotaje. Tercero, discontinuar acuerdos bilaterales que en la actualidad protegen determinados flujos internacionales. Cuarto, en foros latinoamericanos, buscar acuerdos regionales de cabotaje en base a la reciprocidad. Quinto, permitir a los servicios regulares internacionales de aprovechar su capacidad ociosa para transportar carga general también dentro de Chile. En su conjunto, estas medidas beneficiarían a los usuarios, los puertos, y los proveedores de servicios de transporte marítimo chilenos.

Introducción

El propósito de este estudio es analizar cómo se podría aumentar el porcentaje de carga que se mueve por vía marítima, tanto en el transporte marítimo nacional—el cabotaje—como también en el comercio de Chile con los demás países latinoamericanos.

En este contexto, suele surgir una discusión sobre si se requiere una marina mercante nacional para el comercio exterior nacional. A nuestro juicio, la respuesta a esta pregunta es negativa, dado que el tema del comercio nacional y las empresas navieras nacionales están cada vez más desvinculados. Por ejemplo, la empresa Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), la más grande de América Latina, genera el 82.7% de sus fletes fuera de Chile, y mueve solamente el 5.94% del volumen del comercio chileno.¹

La política marítima de Chile otorga una alta prioridad a la competitividad de su comercio exterior. Para esta competitividad, el costo de transporte juega un papel cada vez más importante. Aunque el costo unitario por milla náutica de transportar una tonelada de carga ha disminuido a lo largo de las últimas décadas, en vista de que en el marco de la globalización económica una creciente proporción de los insumos de producción se compran internacionalmente, la incidencia del costo de transporte en el precio final del producto ha seguido aumentando.

¹ Calculado sobre la base de información de Directemar, Servicio Nacional de Aduanas, y CSAV. Datos son del 1999.

El presente estudio se concentra en la carga general, sin tratar en detalle los graneles sólidos y líquidos, y se analizarán principalmente los servicios regulares de cabotaje e intra-sudamericanos. El documento consiste de tres partes:

- Primero, se describe el contexto regional latinoamericano en cuanto al comercio, los servicios de transporte marítimo, y la flota de empresas navieras.
- Segundo, se analiza la demanda y la oferta de servicios de transporte marítimo en Chile y se discute el potencial de mejorar la oferta.
- Tercero, se formulan cinco áreas de propuestas para futuras reformas.

I. Servicios de transporte marítimo para la integración latinoamericana

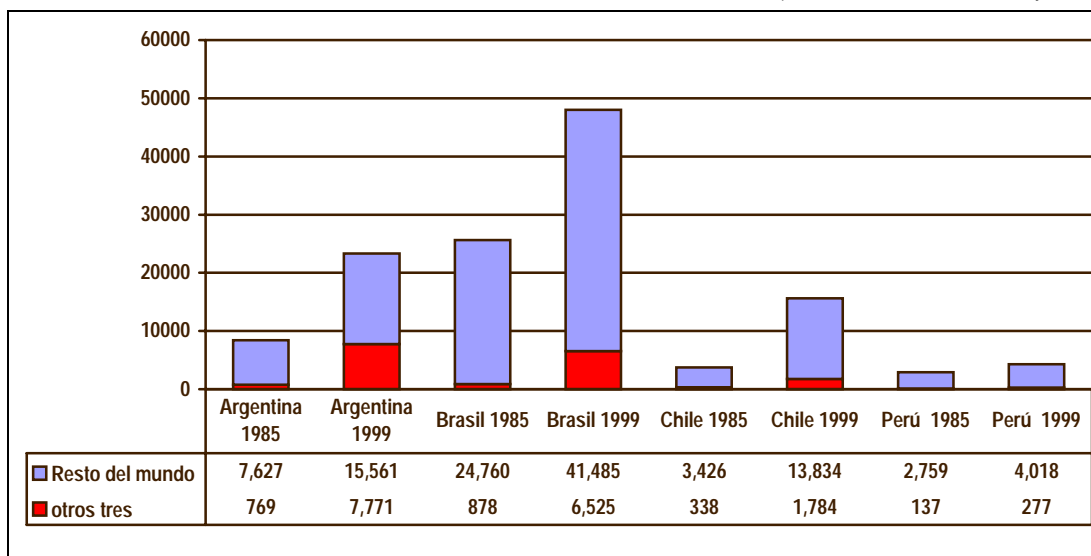
I.A. La integración comercial de América Latina

En América Latina, en la última década, el comercio intra-regional ha crecido a una tasa mayor que el comercio exterior en general. Gráfico 2 y Gráfico 3 (siguiente página) muestran el comercio exterior de Argentina, Chile, Brasil, y Perú. Para Chile, por ejemplo, la relevancia de las exportaciones a Argentina, Brasil y Perú creció de 9% a 11.4% entre 1985 y 1999. El peso relativo de las importaciones de los mismos países creció de un 15.2% a un 21.7%, un aumento relativo de 43%.

A causa de dificultades políticas y económicas, esta integración regional últimamente ha perdido ímpetus (ver por ejemplo más adelante las exportaciones chilenas contenedorizadas, Gráfico 16 en página 29). Siguen vigentes, sin embargo, el deseo político expresado por los gobiernos de la región y las expectativas que en el marco de acuerdos subregionales y también con el Acuerdo de Libre Comercio de las Américas (ALCA) volverá a crecer la relevancia relativa del comercio intra-latinoamericano.

Gráfico 2
EXPORTACIONES DE ARGENTINA, BRASIL, CHILE Y PERÚ

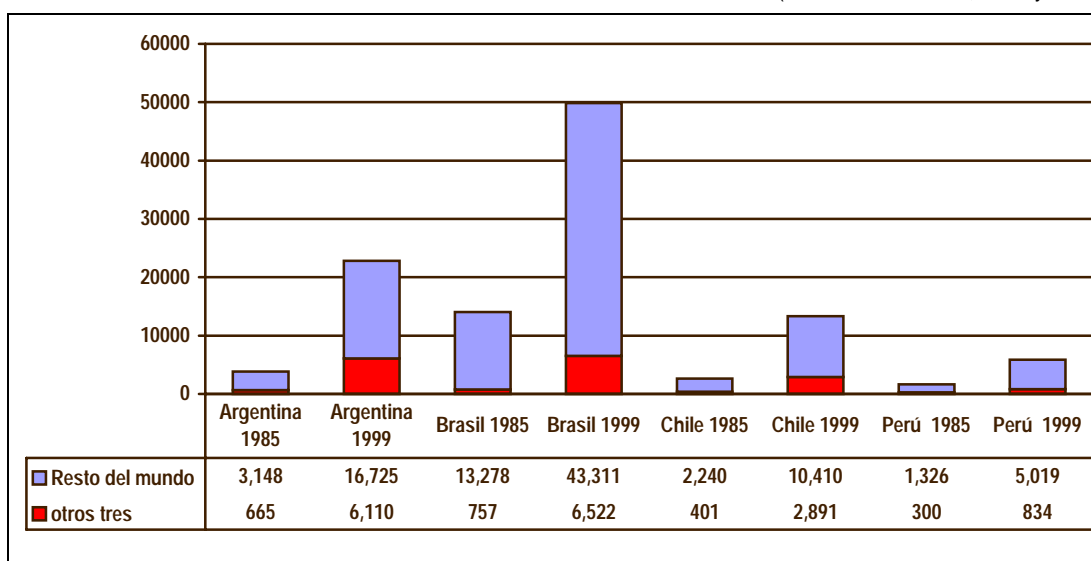
(millones de dólares, 1985 y 1999)



Fuente: Elaboraciones propias sobre la base de CEPAL, Anuario Estadístico, 2000

Gráfico 3
IMPORTACIONES DE ARGENTINA, BRASIL, CHILE Y PERÚ

(millones de dólares, 1985 y 1999)



Fuente: Elaboraciones propias sobre la base de CEPAL, Anuario Estadístico, 2000

El principal eje de movimiento de carga por vía marítima en Sudamérica es la ruta Argentina-Brasil, seguida por la ruta Brasil-Chile (Gráfico 4). Cabe notar que ambas rutas están en la actualidad parcialmente protegidas de la competencia internacional, ya que para el comercio bilateral—con excepciones—hay que utilizar buques con bandera de uno de ambos países.

Gráfico 1

COMERCIO BILATERAL MARÍTIMO ENTRE SEIS PRINCIPALES ECONOMÍAS SUDAMERICANAS
 (1999, toneladas métricas, excluyendo hulla y petróleo)

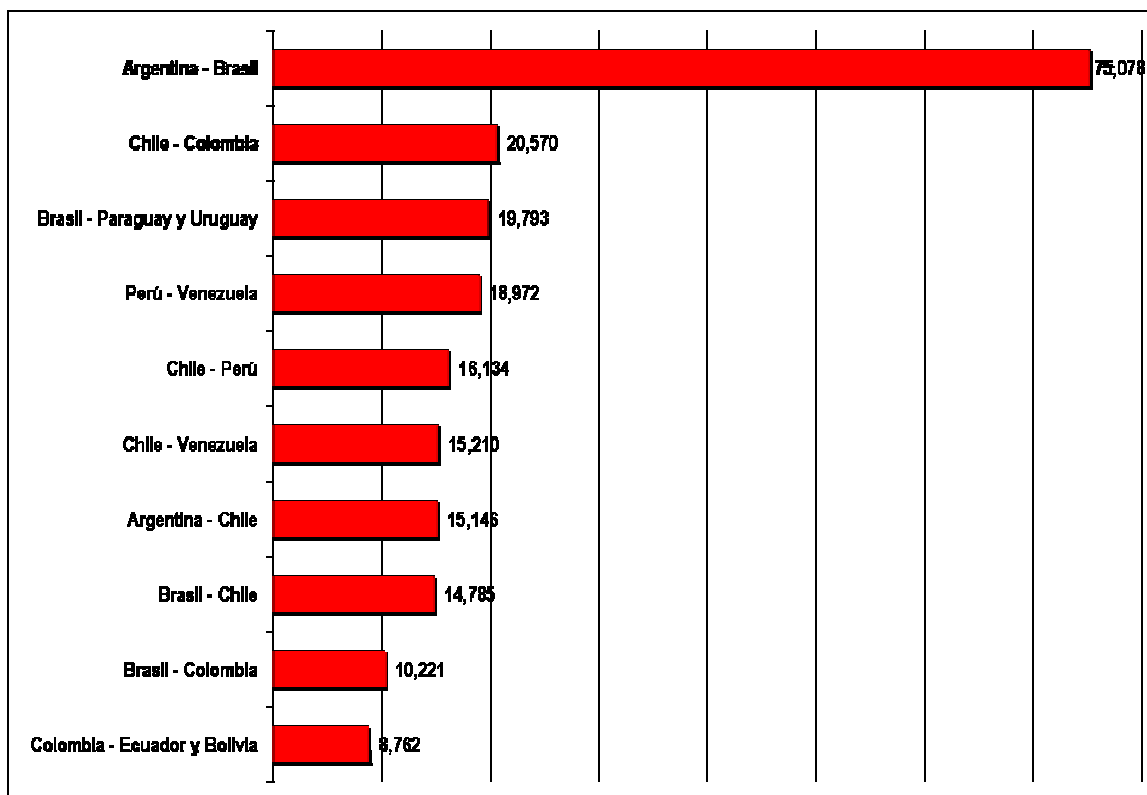


Fuente: Elaboración propia sobre datos de la Base de datos de Transporte Internacional (BTI), CEPAL.
Notas: Estimación en base de la información suministrada de los países exportadoras. Excluye productos de la CUCI 3 (petróleo y otros graneles líquidos, y hulla). El ancho de las líneas es proporcional al movimiento en toneladas métricas. Ver Anexo1 (página 55) para más detalles.

Si se considera solamente comercio contenedorizado, la predominancia de la ruta Argentina–Brasil persiste, aunque menos fuerte, ya que la tasa de contenedorización en esta ruta es relativamente baja (Gráfico 5). Destaca que en el comercio marítimo contenedorizado, los flujos entre países de la misma costa son relativamente más relevantes, lo que probablemente se debe al hecho de que están conectados por servicios regulares norte-sur (ver siguiente capítulo).

Gráfico 5

COMERCIO INTRA-SUDAMERICANO CONTENEDORIZADO POR VÍA MARÍTIMA
(diez principales flujos bilaterales, unidades de contenedores de veinte pies - TEU, 2000)



Fuente: CEPAL (2001), sobre la base de información de DRI-WEFA. Nota: Solamente se incluye carga, sin considerar transbordos y vacíos. Ver Anexo (Cuadro 5, página 57) para información más detallada.

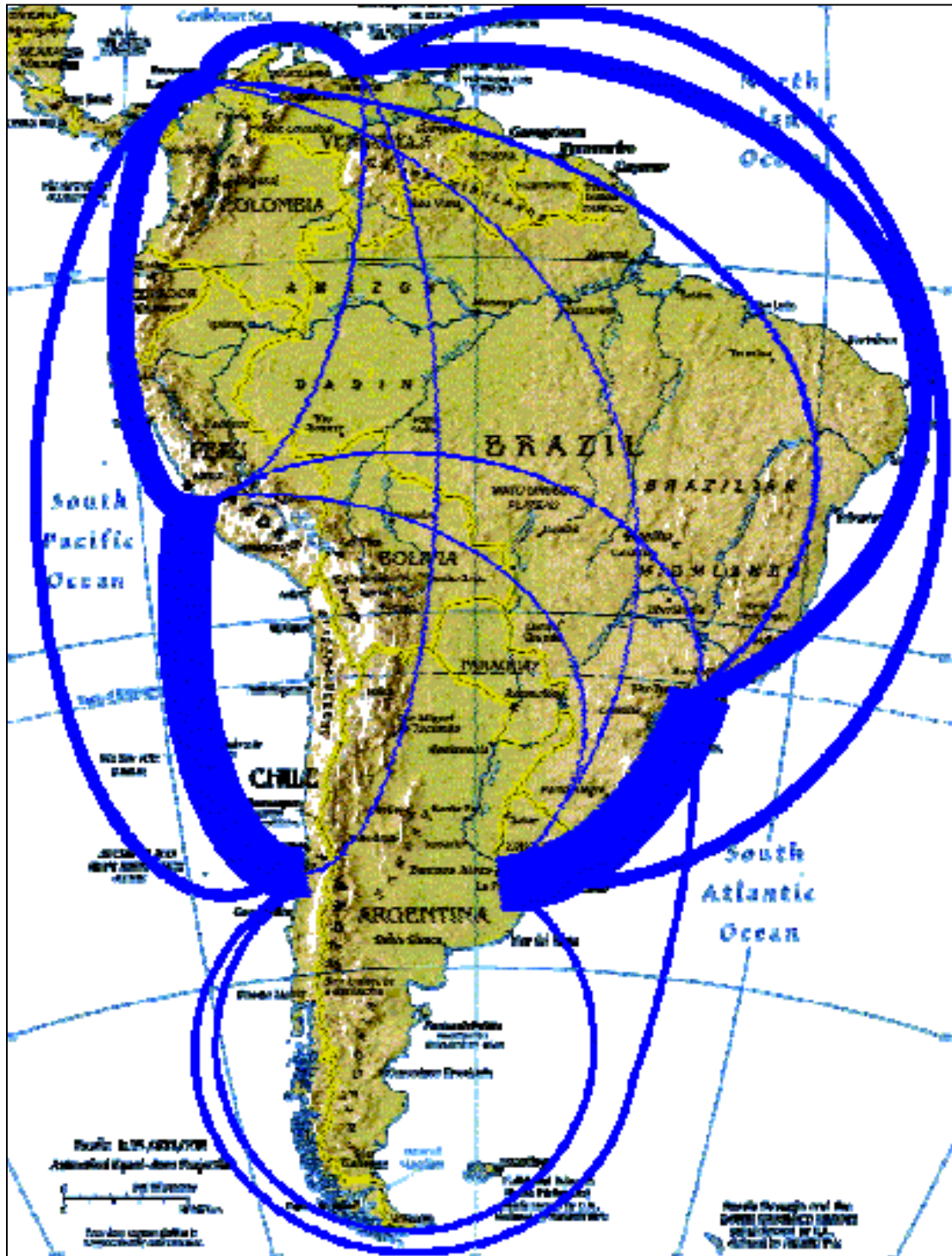
En cuanto al comercio contenedorizado por vía marítima del conjunto de América Latina y el Caribe, entre el 11% (caso de Brasil) y el 35% (caso de México) de los flujos de comercio se realizan con otros países de América Latina y el Caribe. Brasil tiene un elevado comercio con sus países vecinos que se mueve por vía terrestre, lo que explica en parte la baja participación del comercio contenedorizado por vía marítima.

I.B. Servicios regulares de transporte marítimo en América Latina

El Gráfico 6 muestra los servicios intra-regionales entre los dos principales puertos de cada costa. Se observa que la mayor oferta existe en las rutas norte-sur. Comparando el Gráfico 4 (página 15) con Gráfico 6 (página 17) se observa además que la oferta de líneas regulares no refleja necesariamente la demanda del comercio intra-regional, sino más bien la demanda por servicios de transporte regular entre Sudamérica y los mercados en Asia, América del Norte, y Europa.

Gráfico 6 SERVICIOS REGULARES ENTRE PRINCIPALES PUERTOS DE SUDAMÉRICA

(número de opciones de servicios, junio 2001)



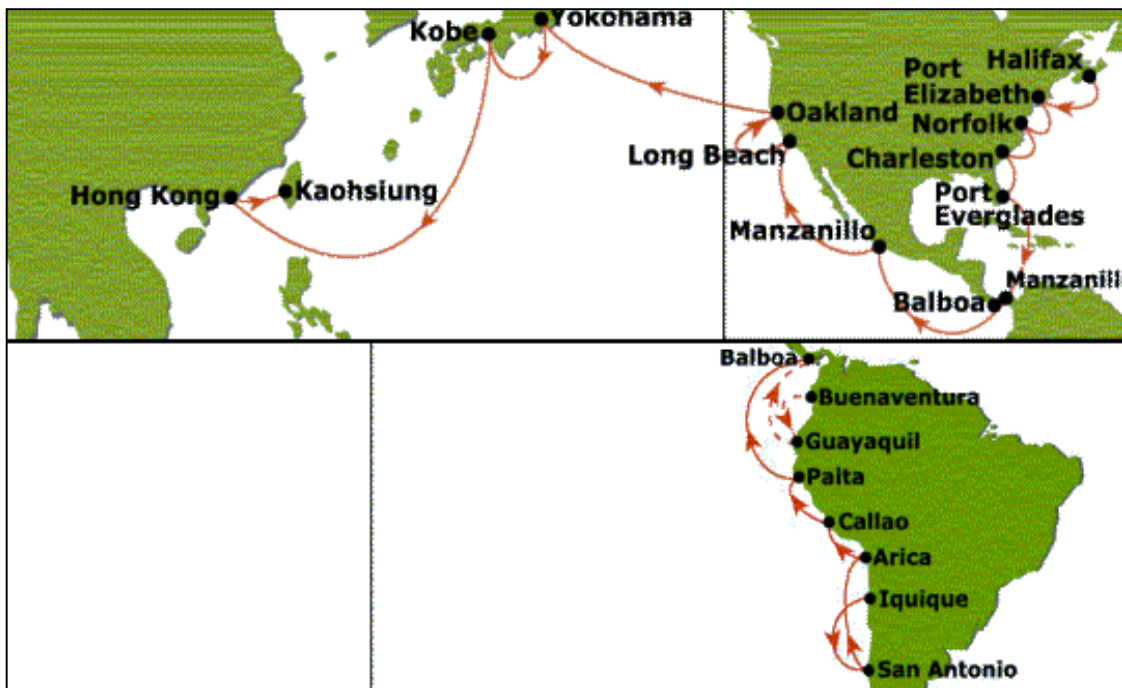
Fuente: Elaboraciones propias sobre la base de Containerization International, www.ci-online.co.uk (2 de junio 2001). **Nota:** El ancho de las líneas es proporcional al número de servicios y empresas navieras. Un servicio conjunto ofrecido por dos empresas se cuenta dos veces; una empresa que ofrece dos servicios regulares distintos se cuenta también dos veces. Ver Anexo (Cuadro 24, página 76) para información más detallada.

La flota de portacontenedores empleada en servicios regulares desde Sudamérica es de 456 buques con una capacidad total de 604765 TEU, lo que da un promedio de 1326 TEU por buque, casi todos llevando sus propias grúas. Los cinco buques más grandes con 3428 TEU cada uno, sin grúas propias, son de Evergreen, seguidos por cuatro buques de P&O Nedlloyd con 3409 TEU cada uno, ya con grúas propias (elaboración propia en base de www.ci-online.co.uk, 1 junio 2001).

En el caso de América Central y México, se registran 302 buques con una capacidad total de 584 651 TEU, lo que da un promedio de 1 936 TEU por buque. Eso es casi el 50% mayor que el promedio para América del Sur, lo que se explica sobre todo por los buques que cruzan y hacen escala en el Canal de Panamá. Los buques más grandes son de tipo Panamáx de Hapag Lloyd, siendo el mayor el Singapore Express con 4 890 TEU, seguidos por buques de Maersk-Sealand.

En este contexto, cabe recordar que las rutas de líneas regulares de América Latina forman parte de redes globales. Las siguientes dos ilustraciones muestran ejemplos de como puertos chilenos se conectan con rutas regionales e inter-regionales, según mapas puestos en Internet por empresas navieras. En ambos ejemplos, la nacionalidad de los diferentes puertos parece tener poca relevancia para el ilustrador.

Ilustración 1
SERVICIOS REGULARES DE MAERSK-SEALAND



Fuente: www.maersk.com (agosto 2001).

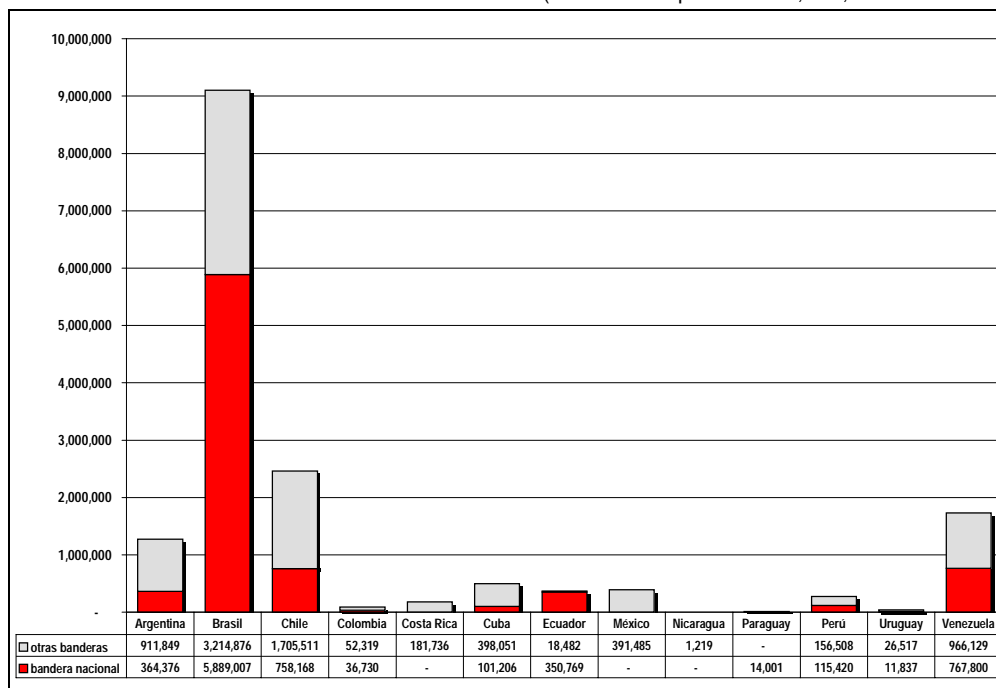
Ilustración 2
SERVICIOS REGULARES DE COSCO



Fuente: www.cosco.com (agosto 2001).

I.C. Las marinas mercantes latinoamericanas

Gráfico 7
CAPACIDAD DE CARGA DE BUQUES OPERADOS POR EMPRESAS LATINOAMERICANAS
(toneladas de peso muerto, dwt, al 1 enero 2001)

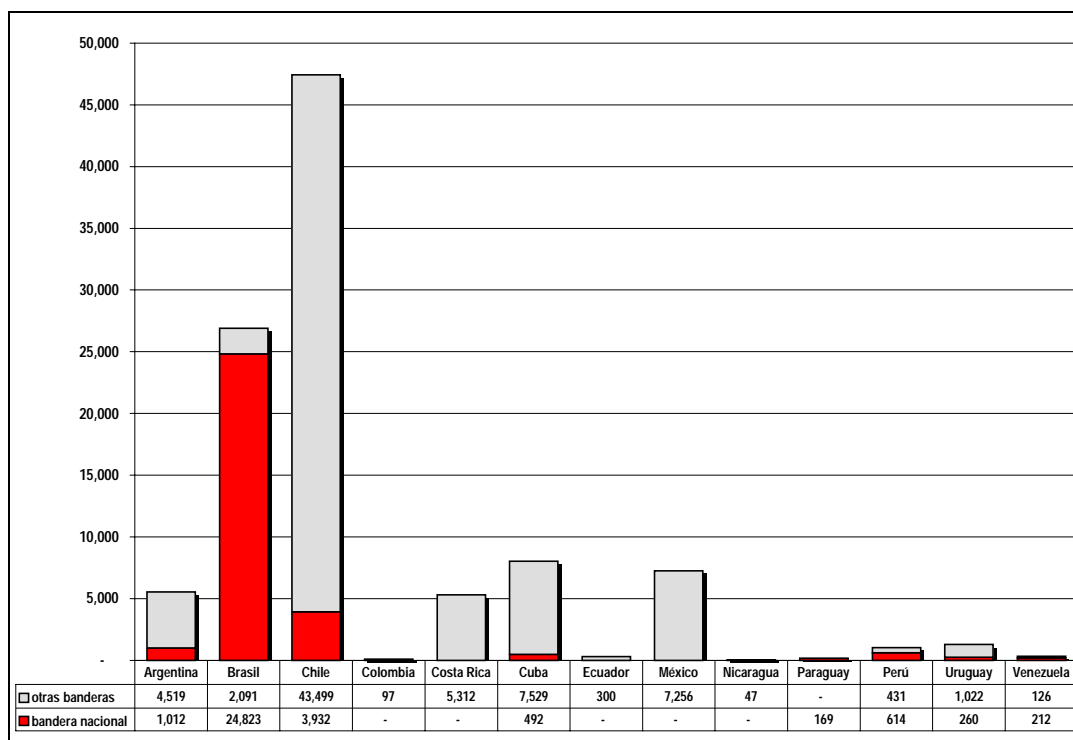


Fuente: Elaboraciones propias, sobre la base de información suministrada por Fairplay, Londres. Nota: Incluye todos los buques mayores 300 Gt (toneladas de registro bruto). Ver Anexo (Cuadro 2, página 55) para datos más detallados.

En varias publicaciones recientes de organizaciones o gobiernos de América Latina, se sigue insistiendo en las supuestas ventajas de tener una flota nacional para la “competitividad”. A la vez, se reconoce que muchas de las empresas nacionales no son competitivas internacionalmente. Una propuesta del Gobierno de Ecuador, por ejemplo, ante el Comité de Autoridades de Asuntos de Transporte Acuático (CAATA 2000) propone que “se deberá considerar la reestructuración de la flota, en función de las cargas que genera el comercio exterior del país”. ALADI (2001), dice que “la gran mayoría de los buques está registrada bajo banderas de conveniencia en el caso de las embarcaciones para transporte de graneles sólidos, lo que trae una enorme desventaja para los buques con registros nacionales sudamericanos, presentando costos operativos que llegan a ser 40% superiores a los banderas de conveniencia”. Boletín del Centro Naval (2000), de Argentina, sostiene que “no hay duda de que la Marina Mercante forma parte de la Defensa del país y representa una herramienta imprescindible de nuestro Comercio Exterior”.

El Gráfico 7 muestra la capacidad de bodega de las empresas navieras latinoamericanas. Destaca la predominancia de las empresas brasileñas, cuya flota en su mayoría utiliza la bandera nacional. La situación cambia, si se analiza únicamente la flota de portacontenedores (Gráfico 8).

Gráfico 8
CAPACIDAD DE PORTACONTENEDORES OPERADOS POR EMPRESAS LATINOAMERICANAS
(TEU, 1 enero 2001)

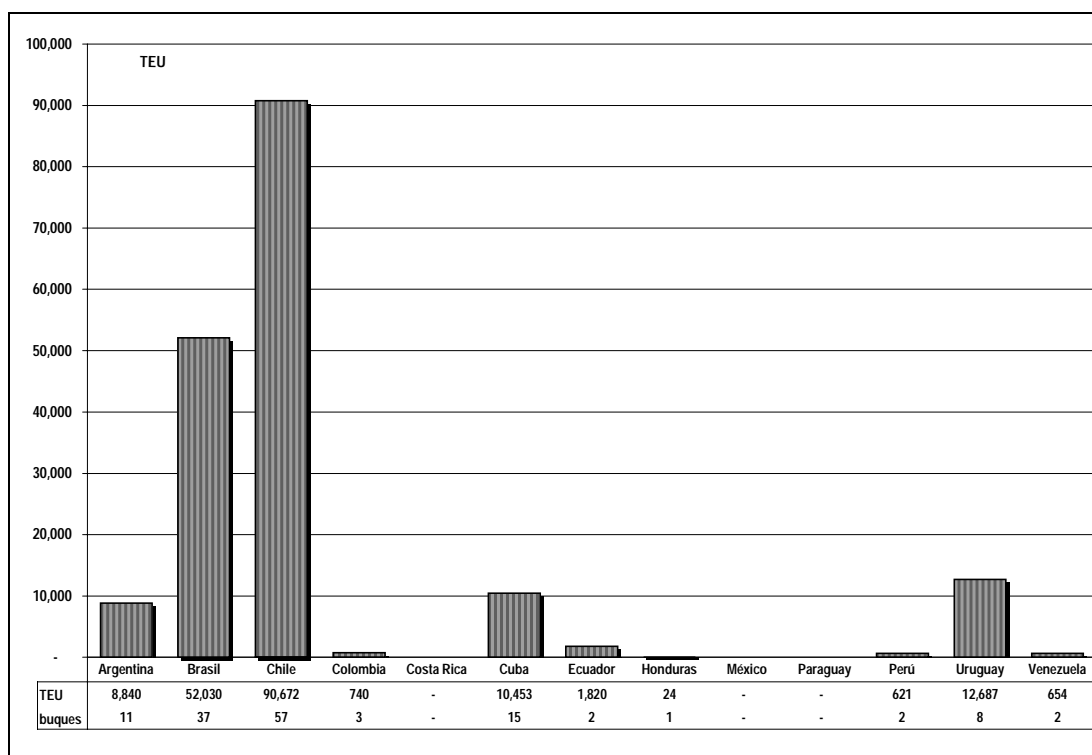


Fuente: Elaboraciones propias, sobre la base de información suministrada por Fairplay, Londres. **Nota:** Incluye todos los buques mayores de 300 Gt (toneladas de registro bruto) previstos con una capacidad de transportar contenedores. Ver Anexo (Cuadro 2, página 55) para datos más detallados.

Destaca la predominancia de las empresas chilenas, que son principalmente CSAV y CCNI (Compañía Chilena de Navegación Interoceánica), cuyos buques utilizan en su mayoría banderas extranjeras. Mientras que el Gráfico 8 incluye los buques según empresa naviera, el siguiente Gráfico 9 se refiere a los buques que forman parte de líneas regulares, incluyendo buques subcontratados y arrendados. Sin embargo, el mensaje principal no varía significativamente: líneas navieras con sede en Chile y Brasil son los principales actores de la región.

Gráfico 9
LÍNEAS NAVIERAS LATINOAMERICANAS

(TEU, junio 2001)



Fuente: Elaboraciones propias, sobre la base de Containerization International, www.ci-online.co.uk (4 junio 2001). **Nota:** Incluye buques y servicios subcontratados. Ver Anexo (Cuadro 3, página 56) para datos más detallados.

Sin duda siempre es positivo si la industria marítima genera empleo o divisas, y la política sectorial debería tener como uno de sus propósitos fomentar la competitividad de las empresas navieras nacionales. Sin embargo, es importante no mezclar este tema con la meta de garantizar los mejores servicios de transporte para la competitividad de la economía en su conjunto. Para un exportador o importador la bandera o el país sede del buque que transporta su carga no es relevante.

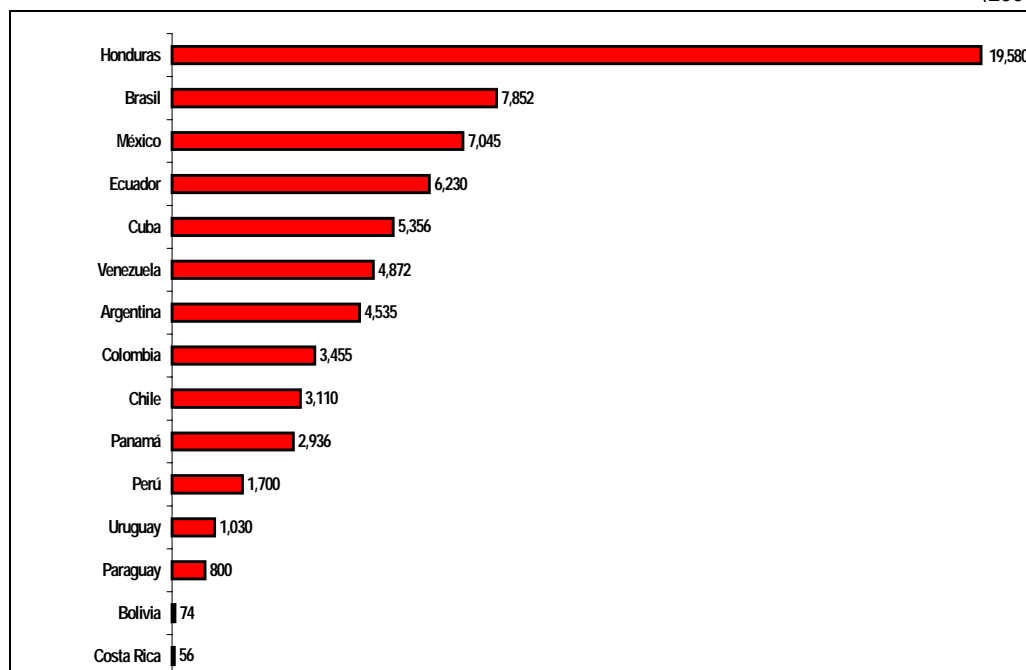
Cualquier reforma de los regímenes de cabotaje obviamente tiene un impacto sobre las “marinas mercantes” de los países latinoamericanos, sobre el empleo a bordo, y posiblemente sobre los astilleros. En el caso de Brasil, por ejemplo, Pires (2001) llegó a la conclusión que en este país las medidas proteccionistas y subsidios a la industria marítima conllevan una transferencia—cuantificable y significativa—de beneficios económicos desde los usuarios del transporte hacia los astilleros y proveedores privados nacionales, siendo el saldo del impacto económico total negativo.

La definición de lo que es la “marina mercante nacional” tiene cada vez menos que ver con los oferentes de los servicios de transporte. La “marina mercante chilena”, por ejemplo, está definida como buques con bandera y propietario chileno. Sin embargo, es muy común que un

servicio ofrecido por una línea naviera A, en realidad, implica el transporte de un contenedor en un buque operado por empresa B, cuya propiedad es de una empresa con sede en un país D, con capital de país E, utilizando la bandera de país F, empleando marinos de país G, transportando carga entre J y H. Por ejemplo, la empresa Libra de Brasil sigue siendo empresa brasileña a pesar de que fue comprada por CSAV de Chile, y muchos de sus buques utilizan la bandera liberiana. El 90% de los buques que ofrecen servicios en el nombre de CCNI, y el 95% de los que lo hacen para la CSAV, son arrendados y, por ejemplo, de propietarios alemanes (Dyner Liners 2001).

Teniendo en cuenta estas realidades, hay que interpretar con cierto cuidado estadísticas sobre las “marinas mercantes” en América Latina. En el Anexo (a partir de página 53, Cuadro 2, Cuadro 21, Cuadro 22 y Cuadro 23) se muestran algunos datos sobre la “flota chilena”. Estas tablas y gráficos se tienen que tomar solamente como indicativos, puesto que se trata de distintas fuentes y fechas para las diferentes tablas, y el nombre del buque y su bandera de un buque se cambian fácilmente. También hay que diferenciar si se incluyen todos los buques, o solamente buques de carga, y a partir de qué tamaño y según qué criterio, si ofrecen servicios regulares, y si estos son internacionales o de cabotaje.

Gráfico 10
PERSONAL A BORDO DE NACIONALIDADES DE AMÉRICA LATINA
(2000)



Fuente: BIMCO/ ISF, citado en CEPAL, Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe, LC/W.001, www.eclac.cl/transporte/perfil (agosto 2001). **Nota:** Ver Anexo (Cuadro 10, en página 62) para información más detallada.

En cuanto al empleo a bordo, la globalización del sector ha conllevado que éste está también cada vez más desvinculado de las “marinas mercantes nacionales”. Muchos países latinoamericanos, notablemente Honduras, Ecuador, y Cuba, están exportando mano de obra que trabaja en buques con banderas extranjeras (Gráfico 10). En Brasil, la situación es más tradicional ya que marinos y oficiales brasileños trabajan en buques con bandera nacional. La mayoría del personal a bordo chileno trabaja para empresas navieras chilenas, aunque no necesariamente bajo el

pabellón nacional. En términos relativos, para Honduras, el empleo a bordo es equivalente al 0.3% de la población, mientras que para Brasil solamente al 0.005%, y para Chile al 0.02%.

Cabe reiterar que estas observaciones de ninguna manera se deben interpretar en el sentido de que no sería ventajoso crear empleo e ingresos de divisas para el país manteniendo empresas navieras fuertes y competitivas. También puede ser de interés estratégico militar contar con buques de propiedad y bandera nacional; para lograr este objetivo existen varias alternativas.

Sin embargo, reiteramos que en casi todos los países del mundo el comercio exterior se transporta en su mayoría en buques extranjeros, y los buques nacionales en su mayoría generan sus ingresos con el comercio exterior de terceros países. O sea, la “marina mercante nacional” de ninguna manera se puede considerar equivalente a la oferta de servicios de transporte para el comercio exterior nacional.

II. Transporte marítimo de Chile

II.A. Demanda: movimiento de carga internacional y de cabotaje

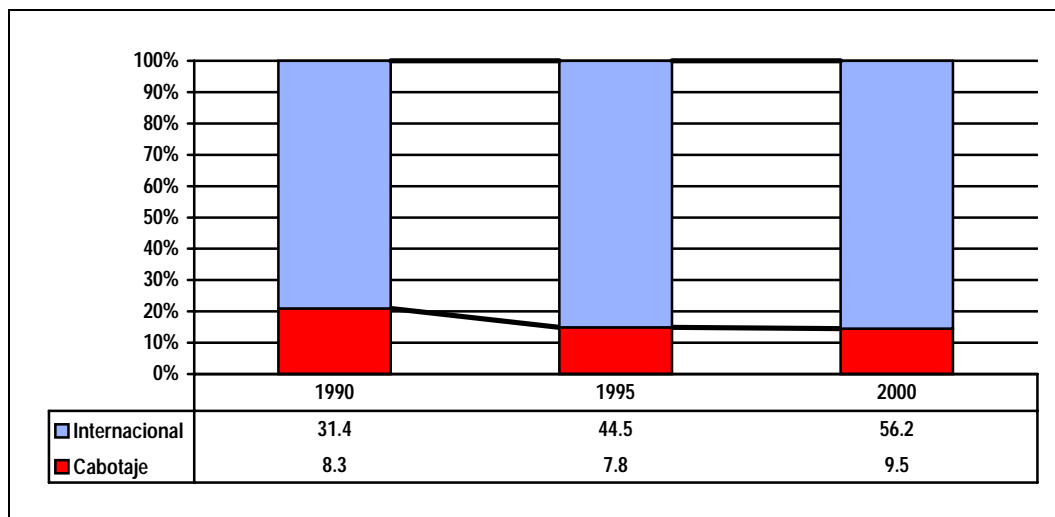
Chile tiene una economía abierta que depende en gran parte del transporte marítimo para mover su comercio exterior. En cuanto al volumen, más del 96% de las exportaciones se mueven por vía marítima (ver Cuadro 13, en página 66). De estas exportaciones marítimas, aproximadamente el 13% tienen como destino a otros países de América Latina y el Caribe (CEPAL 2001, datos de 1998).

En cuanto al tráfico portuario, el 75% corresponde al comercio exterior, incluyendo carga en tránsito de países vecinos, y el 25% restante es cabotaje. La participación del cabotaje en los flujos marítimos registrados por las empresas navieras es el 14.5% (Gráfico 11).² De éste cabotaje, el 56% corresponde a granel líquido, y menos del 11% es carga general (Gráfico 12). Los principales flujos de cabotaje de carga general tienen lugar entre los puertos del sur de Chile, donde por las condiciones geográficas el transporte por camión en muchos casos no es viable. Generalmente, los camiones llegan por vía terrestre a Puerto Montt, y desde este puerto van en buques ro-ro a Chacabuco y Punta Arenas. El segundo principal flujo de cabotaje de carga general es el que conecta los puertos de la zona central—San Antonio y Valparaíso—por vía marítima con los puertos del norte y sur del país (Gráfico 13).

² En el tráfico marítimo de Chile, la participación del cabotaje es $14.5\% = 9.5 / (9.5 + 56.2)$. En el tráfico portuario de Chile, la participación del cabotaje es $25.3\% = 19 / (19 + 56.2)$.

Gráfico 11
EVOLUCIÓN DE CARGA MARÍTIMA EN CHILE

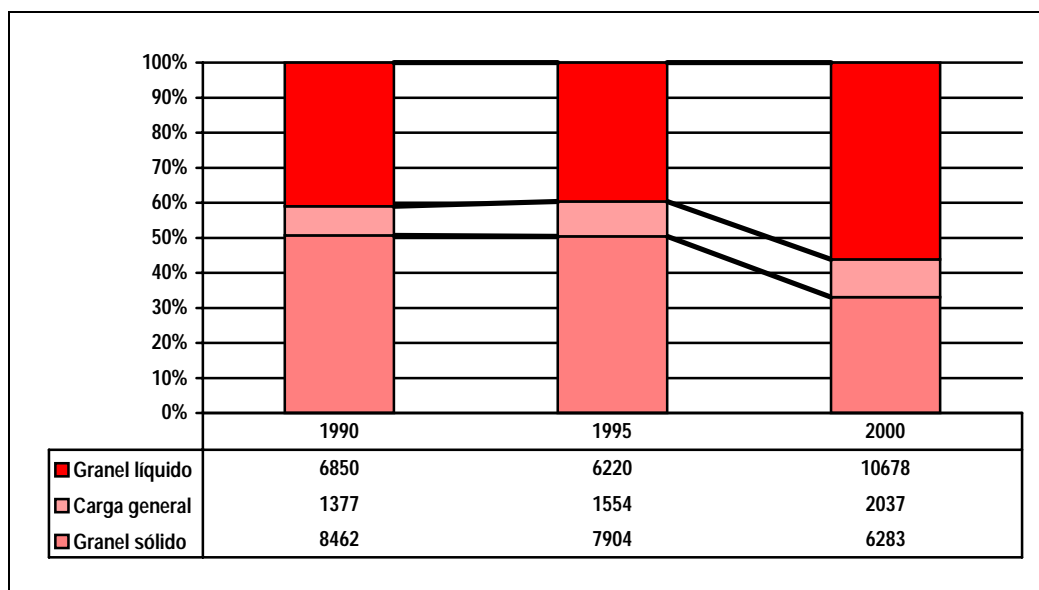
(millones de toneladas, 1990 – 2000)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de Ricardo Alberto Munita Leiva y Enzo Mario Ponta Escubet, Diagnóstico del Cabotaje, Universidad de Santiago de Chile, 1999 (datos para el 1990 y 1995), y Cámara Marítimo y Portuaria de Chile, Memoria Anual, 2000 (datos para el 2000). **Nota:** En esta comparación cada tonelada de carga de cabotaje está contada una sola vez, aunque por definición pase por dos puertos nacionales.

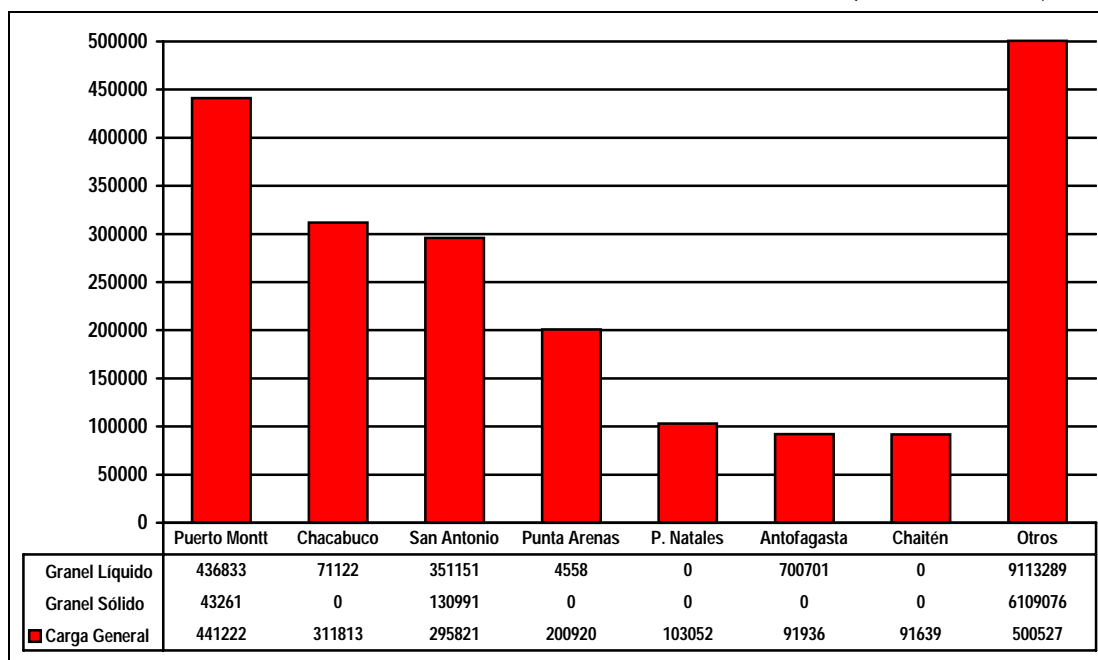
Gráfico 12
MOVIMIENTO PORTUARIO DE CABOTAJE POR TIPO DE CARGA EN CHILE

(miles de toneladas, 1990 – 2000)



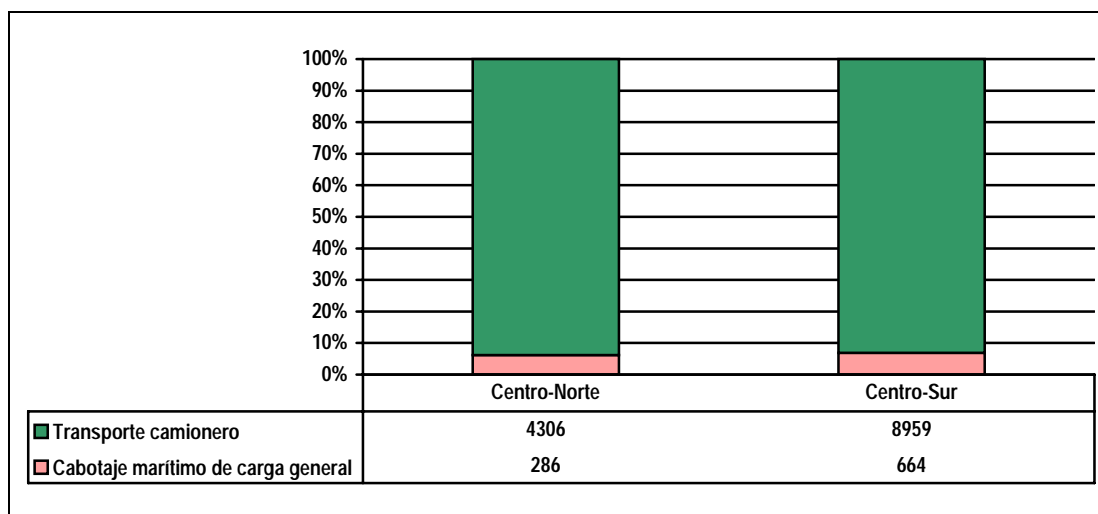
Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de Ricardo Alberto Munita Leiva y Enzo Mario Ponta Escubet, Diagnóstico del Cabotaje, Universidad de Santiago de Chile, 1999 (datos para el 1990 y 1995), y Cámara Marítimo y Portuaria de Chile, Memoria Anual, 2000 (datos para el 2000). **Nota:** En esta comparación cada tonelada de carga de cabotaje está contada dos veces dado que pasa por dos puertos nacionales.

Gráfico 13
CARGA MOVILIZADA EN CABOTAJE POR PUERTOS CHILENOS
(toneladas métricas, 2000)



Fuente: Directemar, según Cámara Marítima y Portuaria de Chile, Memoria Anual No 57, mayo 2001. **Nota:** El gráfico solamente muestra la carga general. Ver Anexo (Cuadro 11, página 63) para datos más detallados.

Gráfico 14
CABOTAJE MARÍTIMO Y TERRESTRE EN CHILE
(miles de toneladas de carga general, 1998)



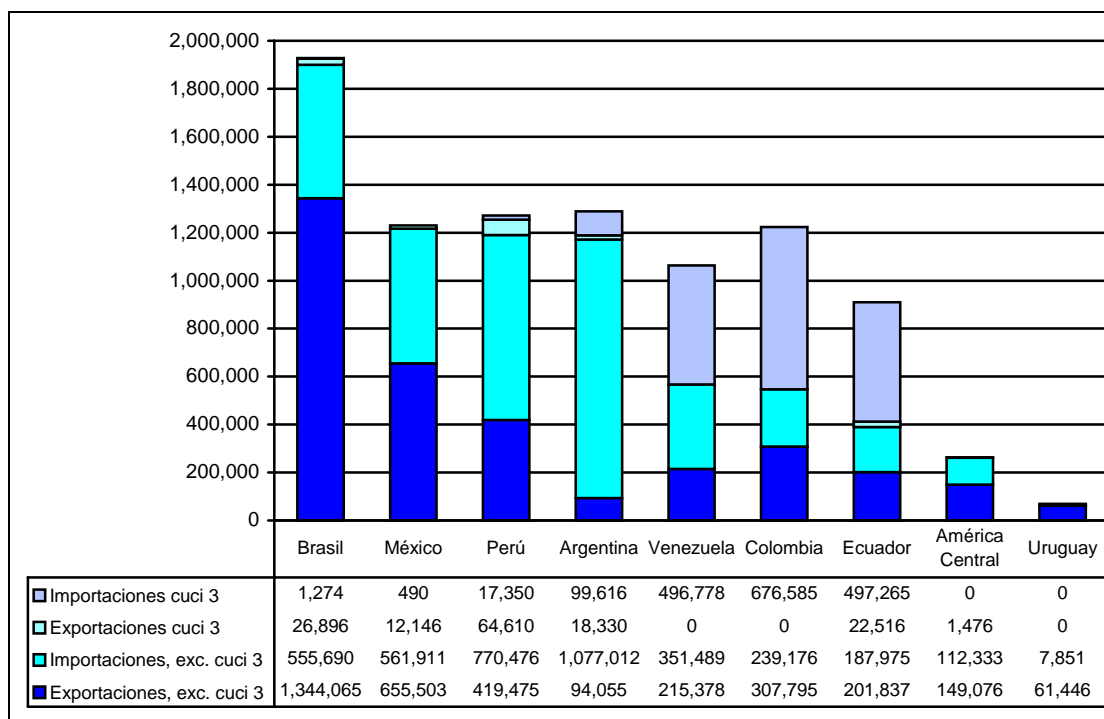
Fuente: Elaboración propia sobre la base de información de Ricardo Alberto Munita Leiva y Enzo Mario Ponta Escubet, Diagnóstico del Cabotaje, Universidad de Santiago de Chile, 1999. **Nota:** En esta comparación se miden los flujos de carga y no el movimiento portuario. Solamente se incluyen flujos entre ciudades que están a una distancia de por lo menos 500 km.

Para completar la descripción de la demanda, cabe notar también el flujo de carga camionera entre la zona central de Chile y las ciudades del norte y del sur del país, todas a una distancia mayor de 500 km de la capital Santiago (Gráfico 14). Combinando el cabotaje marítimo de carga general con el transporte por camión, en el tramo norte, el flujo del centro hacía las regiones es el doble del flujo desde las regiones hacía el centro—3 versus 1,5 millones de toneladas. En la ruta sur, el flujo está aproximadamente equilibrado con algo menos de 5 millones de toneladas en ambas direcciones (Munita et. al, 1999; datos para el 1998).

Comparando la carga movilizada por camión y por cabotaje marítimo de carga general en el tramo centro-norte de Chile, el modo marítimo solamente alcanza una participación del 6.2% del total. Si se lograra, hipotéticamente, que tan solo el siete por ciento de la carga que en la actualidad se moviliza por carretera en las largas distancias entre el centro de Chile las regiones del norte se trasladara al modo marítimo, eso duplicaría el flujo de cabotaje marítimo de carga general.

En cuanto al comercio exterior, Brasil, México, Perú, y Argentina son los países latinoamericanos con los cuales Chile mantiene el mayor volumen (toneladas) de comercio marítimo (Gráfico 15). Se importan altos volúmenes de materias primas energéticas a granel (Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional – CUCI, capítulo 3) de Colombia (hulla), Ecuador y Venezuela (petróleo). Dos tercios de las exportaciones a Argentina son alcoholes, fenoles y sus derivados (CUCI 512).

Gráfico 15
COMERCIO EXTERIOR DE CHILE CON PAÍSES LATINOAMERICANOS, POR VÍA MARÍTIMA
(toneladas métricas, 1999)

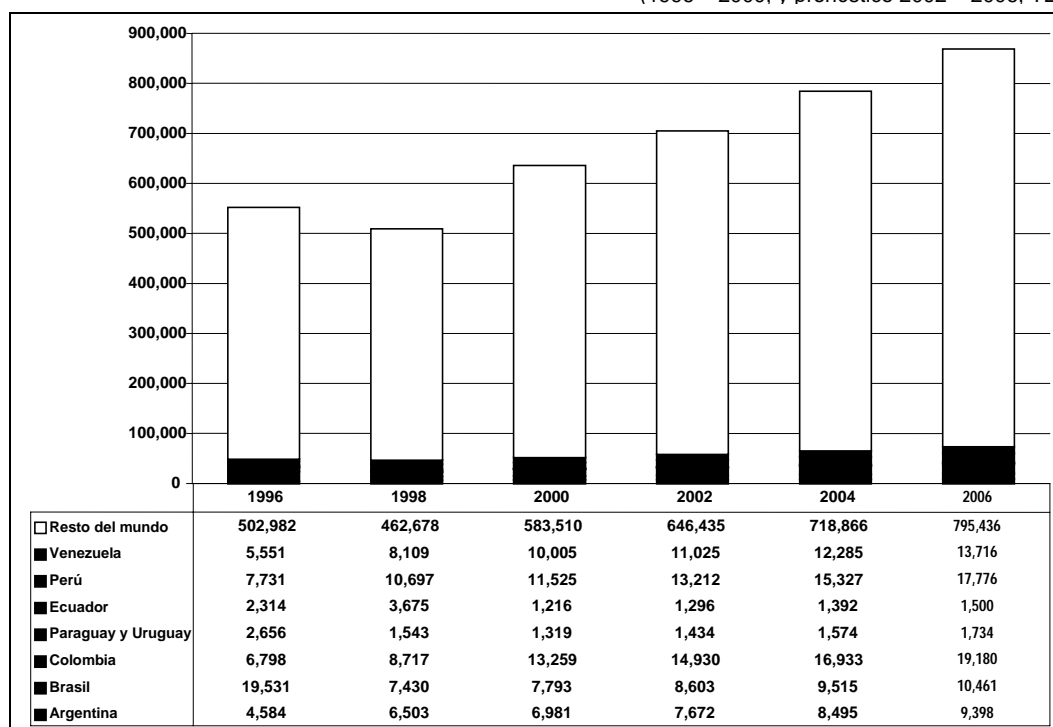


Fuente: CEPAL, Base de datos de Transporte Internacional (BTI). **Nota:** En el Anexo (a partir de página 66) se describen más detalladamente las importaciones y exportaciones marítimas de Chile a Argentina, Brasil, y Perú.

Mirando solamente el comercio exterior marítimo contenedorizado, el principal cliente de Chile en Sudamérica en el 2000 fue Colombia, seguido por Perú y Venezuela (Gráfico 16). Las exportaciones de Chile a Brasil bajaron fuertemente desde el 1996 como consecuencia de la crisis económica en éste país. En su conjunto, después de haber aumentado su participación a inicios de los años 90, ahora las exportaciones chilenas a Sudamérica se están manteniendo en un rango de 8.2 a 9.2% del total de las exportaciones chilenas al mundo.

Gráfico 16
EXPORTACIONES MARÍTIMAS CHILENAS CONTENEDORIZADAS

(1996 – 2000, y pronóstico 2002 – 2006, TEU)



Fuente: DRI-WEFA, robert.west@dri-wefa.com, agosto 2001. **Nota:** No incluye tránsitos y contenedores vacíos.

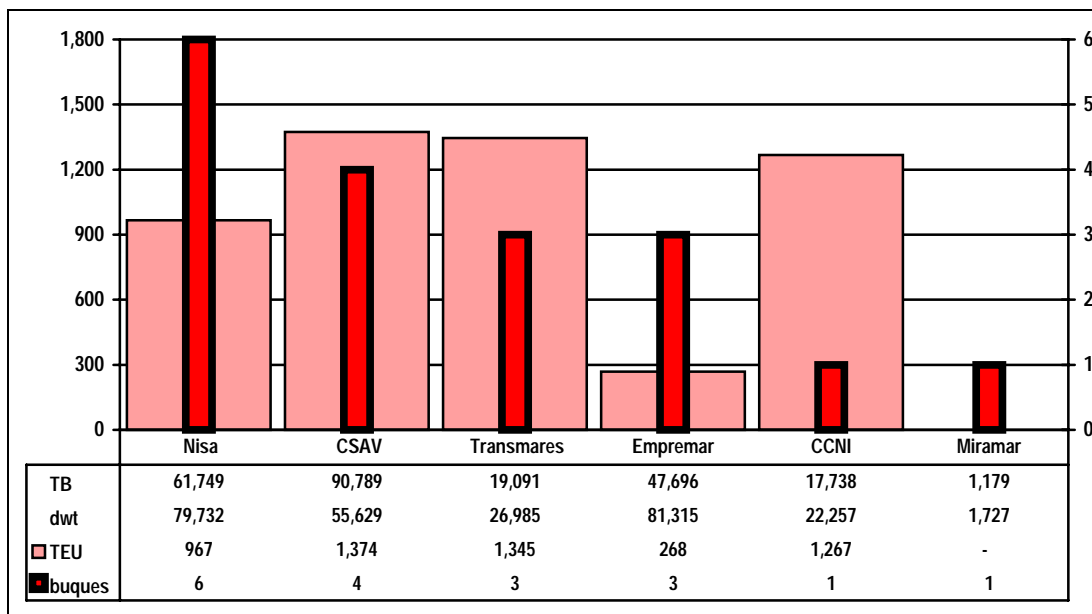
Comparando el comercio marítimo en general con el comercio marítimo contenedorizado, se observa una mayor contenedorización en comercio de Chile con los países de la costa oeste y norte de Sudamérica que en el comercio con los países del MERCOSUR en el lado Atlántico del continente. Una de las explicaciones posiblemente es la opción de usar los servicios regulares norte-sur que hacen escala en puertos sudamericanos como “way-port” (ver también Gráfico 6, página 17).

II.B. Oferta: servicios marítimos regulares y la marina mercante

Tal como ya se explicó en Capítulo I, es importante destacar que el mercado para la mayoría de las empresas navieras no se limita al cabotaje o al comercio exterior nacional, sino los ingresos se generan en gran parte fuera del país. Del mismo modo, la mayor parte de la oferta de servicios de transporte internacional proviene de empresas extranjeras. Sería por eso un error considerar que la flota nacional—con o sin bandera nacional—sería automáticamente equivalente a la oferta de servicios de transporte para el comercio exterior nacional. Es más: aunque se considerasen solamente las empresas nacionales, ellas muchas veces trabajan con buques arrendados o

subcontratados . En el caso de CSAV, por ejemplo, 86 000 TEU del total de 91 000 de la capacidad de los buques operados son arrendados, y en el caso de la empresa CCNI 18 000 TEU de un total de 20 000 (Dyner Liners 2001). Solamente en el caso del cabotaje o en algunas rutas protegidas, como es parcialmente la entre Brasil y Chile, los buques nacionales pueden considerarse como determinantes de la potencial oferta de servicios de transporte (Gráfico 17).

Gráfico 17
FLOTA CON BANDERA CHILENA QUE OFRECE SERVICIOS REGULARES
(julio 2001)



Fuentes: Elaboraciones propias, sobre la base de Fairplay (www.ships-register.com), Clarkson Research Studies (www.clarksons.net/), Containerization International (www.ci-online.co.uk), Directemar, y páginas web de las empresas a inicios de julio 2001. **Notas:** Solamente se incluyen buques de empresas chilenas con bandera chilena que ofrecen servicios regulares, excluyendo buques que transportan graneles líquidos y buques que no son de carga. El gráfico muestra los TEU (unidades de contenedores de veinte pies) en la escala izquierda, y el número de buques en la escala derecha. Ver también Anexo (Cuadro 22, página 55) para información más detallada.

En el caso de la carga general, en el sur de Chile, la principal oferta de servicios se realiza con buques ro-ro de la empresa Nisa Navegación (ver por ejemplo Ilustración 3). Hacia el norte, son más bien buques de carga general y multipropósito de las empresas CSAV y Transmares (ver por ejemplo Ilustración 4).

Ilustración 3

BUQUE RO-RO UTILIZADO PARA EL CABOTAJE DE CARGA GENERAL EN EL SUR DE CHILE



Foto: Jan Hoffmann, febrero 2000. **Nota:** El buque Evangelistas tiene las siguientes características: dueño Nisa Navegación S.A.; TEU: 100; velocidad de servicio: 13,5 nudos; tripulación: 26; año de construcción: 1972; Gt: 1535; Dwt: 1776. **Fuente:** www.ci-online.co.uk (julio 2001).

Ilustración 4

BUQUE DE CARGA GENERAL UTILIZADO PARA EL CABOTAJE EN EL NORTE DE CHILE

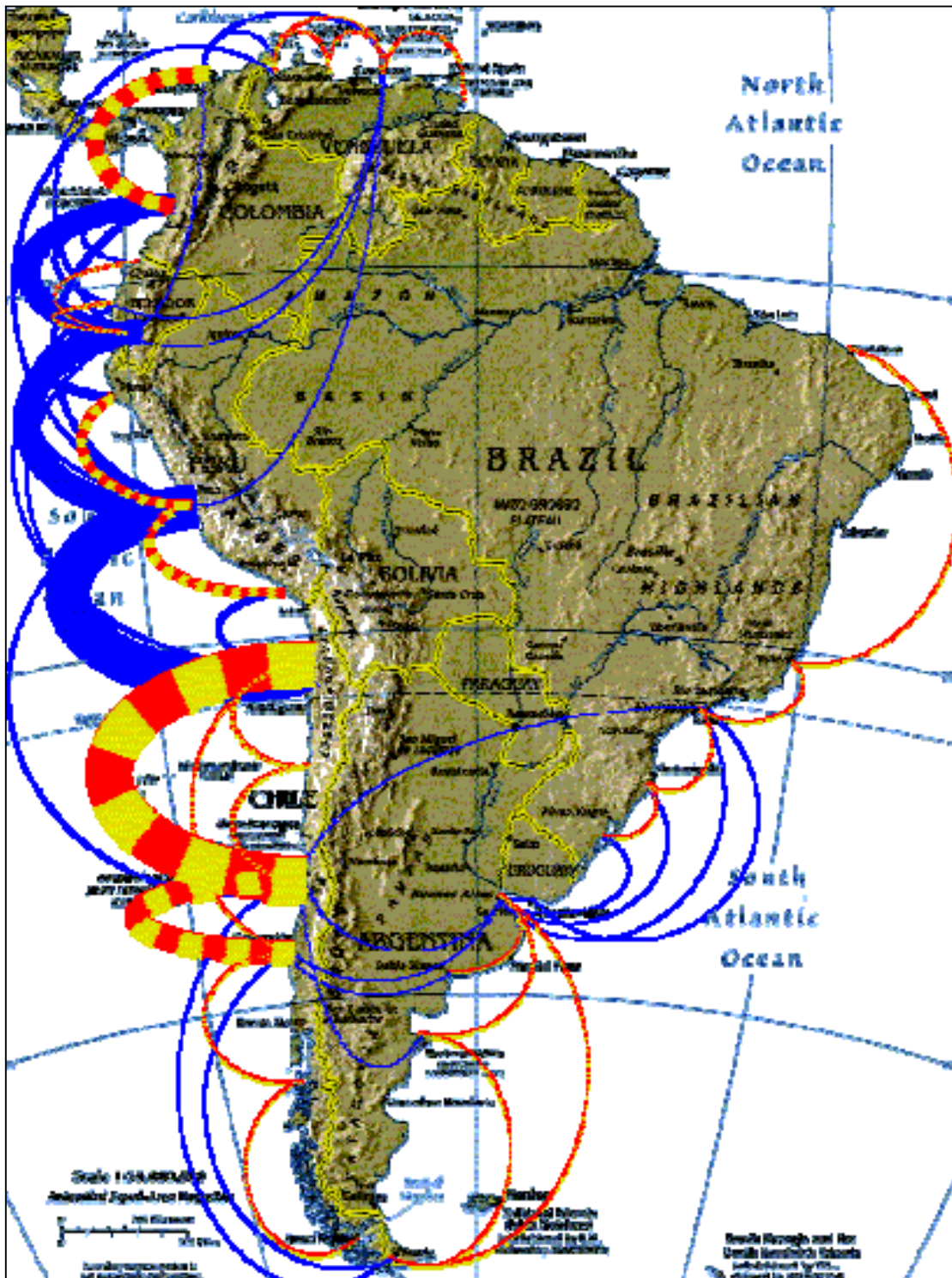


Foto: Jan Hoffmann, octubre 2000. **Nota:** El buque Copihue tiene las siguientes características: dueño Transmares Naviera Chilena Ltda; TEU: 440 ; Reefer TEU: 48; velocidad de servicio: 16 nudos; tripulación: 22; año de construcción: 1978; Gt: 7436; Dwt: 10480; longitud: 130 m; número de grúas: 5. **Fuente:** www.ci-online.co.uk, (julio 2001).

La legislación vigente limita la oferta de servicios de cabotaje a buques chilenos, con bandera chilena. La oferta potencial sería mayor si se incluyesen los servicios regulares realizados por buques de otros propietarios y/o con otras banderas, incluyendo sobre todo buques que ya de todas formas hacen escala en puertos chilenos pero a los que se les está prohibido transportar carga entre dos puertos nacionales (Gráfico 18).

Gráfico 18
CAPACIDAD DE BODEGA DE BUQUES QUE OFRECEN SERVICIOS REGULARES
INTERNACIONALES CON ESCALA EN PUERTOS CHILENOS

(toneladas de peso muerto, Dwt, enero y febrero 2001)

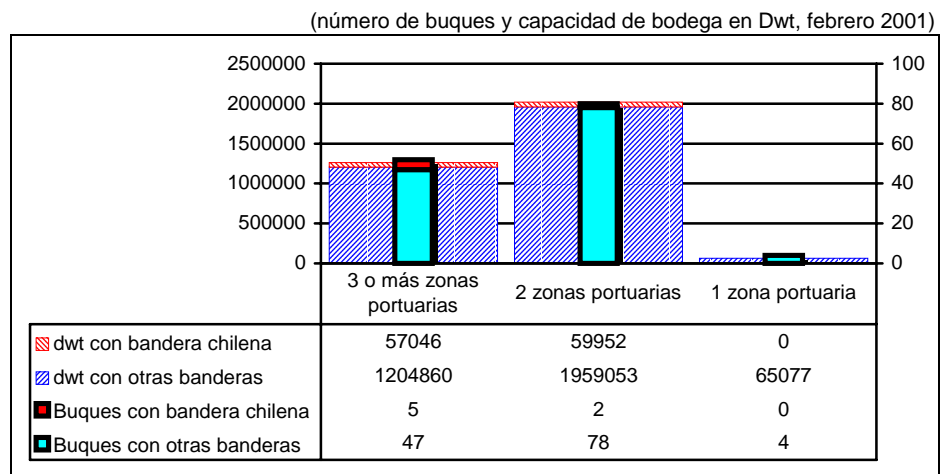


Fuente: Elaboraciones propias, sobre la base de Cámara de Comercio de Santiago, Movimiento Marítimo, febrero 2001. Nota: El ancho de las líneas es proporcional a la bodega acumulada de los buques que ofrecen servicios en cada ruta. Las líneas interrumpidas representan rutas nacionales en las cuales buques extranjeros no pueden ofrecer servicios de transporte. Para información más detallada ver Anexo (Cuadro 12, página 64)

Para enero y febrero del 2001, la Cámara de Comercio de Santiago (2001) publica servicios regulares internacionales por un total de 136 buques con una capacidad de bodega de 3.3 millones Dwt que hacen escala en puertos chilenos. De estos buques, solamente siete (con 117 000 Dwt) utilizan la bandera chilena.

Sin embargo, 125 de los restantes 129 buques también hacen escala en más de un puerto chileno (Gráfico 19), aunque se les esta prohibido transportar carga entre ellos. Los buques internacionales pueden cargar y descargar únicamente mercadería cuya procedencia o destino es extranjero, pero ninguna carga proveniente de otro puerto chileno. En otras palabras, existe un importante número de servicios regulares que no se puede aprovechar para el transporte de carga dentro del país. La ruta por la cual más buques internacionales pasan es la que une la zona portuaria norte (I y II Región chilena) con la zona portuaria central (V Región), lo que se ilustra con la línea más gruesa en Gráfico 18. Cabe aclarar que éstos números no se refieren a servicios mensuales, sino al número de buques totales que participan en un servicio regular cuyo itinerario fue conocido a la fecha de la publicación de Cámara de Comercio (2001).

Gráfico 19
ESCALAS EN ZONAS PORTUARIAS CHILENAS DE BUQUES QUE OFRECEN SERVICIOS REGULARES INTERNACIONALES



Fuente: Elaboraciones propias sobre la base de Cámara de Comercio de Santiago, Movimiento Marítimo, febrero 2001. La bandera y Dwt: Fairplay, www.ships-register.com (mayo 2001). **Nota:** Los siete buques con bandera chilena incluidos en la publicación de la Cámara de Comercio de Santiago son: Andino, Condor, Copihue, Corcovado, Don Raul, Imperial, Laja. Ver Anexo (Cuadro 22, página 71) para información más detallada.

Los buques con bandera chilena tienden a hacer más escalas en el país que los buques internacionales, los cuales no pueden aprovechar estos viajes de la misma forma, ya que se les está prohibido transportar carga dentro de Chile. Otra razón por la cual hacen más escalas en Chile los buques chilenos es que en promedio son más pequeños y no necesariamente participan en el comercio exterior, por lo cual es más factible que vayan a puertos secundarios.

Un enfoque alternativo para comparar servicios nacionales con internacionales, y sus respectivas escalas en puertos chilenos, es mirar la frecuencia mensual. En el Anexo (Cuadro 7 Cuadro 8 Cuadro 9 a partir de la página 53) se incluye información sobre los itinerarios de servicios regulares que conectan a los puertos del centro de Chile (San Antonio y Valparaíso) con los principales puertos del norte (Arica, Antofagasta, e Iquique). La conclusión es equivalente a la comparación anterior: existe un importante número de buques que hacen escala en más de un puerto chileno, pero que no pueden aprovechar estas escalas para realizar servicios de cabotaje. En concreto, para agosto 2001, se puede estimar que se realizaron 27 viajes entre el centro y el norte

de Chile en buques portacontenedores con bandera extranjera, y 48 entre el norte y el centro. La mayoría de los servicios hacía el norte hizo escalas en Antofagasta, mientras que la mayoría de los servicios norte-centro recaló en Arica e Iquique.

En cuanto al cabotaje, CSAV ofrece un servicio de cada diez días con los buques Corcovado y Imperial, y Transmares un servicio de cada quince días con los buques Copihue y Condor, que también hacen escala en puertos de Colombia, Ecuador, y Perú. O sea, si se pudiesen aprovechar las escalas de los buques internacionales, la frecuencia de servicios sería entre cinco (centro-norte) y diez (norte-centro) veces mayor que en la actualidad.

II.C. La legislación chilena*

El concepto de cabotaje está definido en Chile tanto en la legislación sobre marina mercante (DL 3059) como en la legislación aduanera (DFL N° 2/98 Ordenanza General de Aduanas). En el DL 3059 este se define como: “El transporte marítimo, fluvial y lacustre de pasajeros y de carga entre puntos del territorio nacional y entre estos y artefactos navales instalados en el mar territorial o en la zona económica exclusiva”. A su vez la Ordenanza General de Aduanas lo define como: “El transporte por mar de mercancías nacionales o nacionalizadas, o la simple navegación entre dos puntos de la costa del país, aunque sea fuera de sus aguas territoriales pero sin tocar puerto extranjero”.

Como puede apreciarse los dos conceptos son diferentes. En efecto, en cuanto a los puertos las dos definiciones diferencian solo entre puertos en un caso y entre puertos y artefactos navales en el otro. Sin embargo la mayor diferencia se produce en relación a la calidad de las mercancías a transportar, ya que la definición de la Ley de Marina Mercante solo habla de “cargas y pasajeros” sin distinguir alguno, en cambio la normativa aduanera es mucho más explícita y clasifica las cargas indicando que solo se refiere a cargas nacionales o nacionalizadas, con lo cual deja toda una apertura a las cargas en tránsito o de transbordo, situación que es mucho más clara en la normativa aduanera que en la de Marina Mercante.

Sin perjuicio de lo anterior, estos dos conceptos son los que se han venido aplicando en los dos campos, naviero y aduanero con una base legal que aparece clara a contar de 1917. Por otra parte en cuanto a las regulaciones restrictivas específicas del cabotaje, éstas aparecen en los antecedentes legales de comienzos del siglo pasado y se generan porque a esa época existía una gran cantidad de servicios marítimos que tocaban puertos chilenos en su travesía de circunvalación de Sudamérica por el Estrecho de Magallanes, los que tocaban varios puertos nacionales y levantaban cargas entre ellos, afectando a las navieras nacionales que sólo realizaban estos tráficó locales, por lo cual el Gobierno de la época se vio en la necesidad de establecer restricciones en favor de las naves nacionales. No se prohibía el cabotaje en naves extranjeras, sino lo sometía a una fuerte carga económica.

Fue la Ley N° 6415 de fecha 15 de Septiembre de 1939 que efectivamente consideró la reserva del cien por ciento del cabotaje a las naves chilenas, considerando tres mecanismos de flexibilización, como eran:

1) La Reciprocidad: facultad que la Ley concedía al Presidente de la República, para autorizar a las naves de países de Latinoamérica, a efectuar tráfico de cabotaje cuando dicho país concedían a las naves chilenas el mismo beneficio de hacer cabotaje en sus respectivos territorios.

* Este capítulo se basa en Sepúlveda (2001)

2) La Autorización Especial: facultad por medio de la cual el Presidente de la República, en casos de deficiencia del transporte de cabotaje ejecutado por naves chilenas podía autorizar a las naves extranjeras para atender el servicio.

3) La Reputación de Naves: facultad que permitía a los armadores nacionales a reputar como chilenas las naves cuyo propietario fuere chileno, residiere en Chile, y las naves se tripularan con capitán y oficiales chilenos y con 75% de tripulación chilena.

Las normas antes indicadas sólo fueron modificadas en 1956, con la dictación de la Ley N° 12 041, de Fomento de la Marina Mercante Nacional, que fue la primera norma legal en el ámbito latinoamericano que estableció diversos beneficios y exenciones tributarias para el desarrollo de la marina mercante nacional y que estableció la reserva del 50% del transporte marítimo internacional y el 100% de reserva del cabotaje para las naves chilenas. Esta normativa estuvo vigente hasta 1974 fecha en la cual se dictó el DL 466, que modernizó los beneficios y las exenciones tributarias y mantuvo el 50% de reserva para los tráficos internacionales y el 100% de reserva del cabotaje a las naves chilenas.

Es importante también citar en este recuento histórico legislativo, la dictación en 1979 del DL 2 222 Ley de Navegación, ya que en dicha normativa legal se definió el concepto de Naviero Chileno o Empresa Naviera Chilena, cuyas calificaciones establecen quienes son los beneficiarios que gozan de la reserva del cabotaje, concepto que perdura hasta hoy. En 1979, se dictó también el DL 3 059, Ley de Marina Mercante, ley que está vigente hasta hoy, con las modificaciones que se le introdujeron en 1985 y en 1988. Esta normativa adecuó las normas de fomento de la marina mercante a la nueva política económica que se comenzaba a implementar en esa época bajo los principios de un modelo de economía de mercado y donde no tenían cabida los subsidios y las franquicias tributarias. Sin perjuicio de ello el DL 3 059 retomó los conceptos del principio de la reciprocidad, el principio de la autorización especial del cabotaje a naves extranjeras bajo ciertas condiciones y el principio de la reputación de naves por armadores nacionales, que se ha citado al analizar la Ley 6 415 de 1939.

En la actualidad las normas vigentes están definidos en el DL. 3 059 y sus modificaciones. Según él, el sistema chileno de aplicación de la reserva de carga se divide en dos grandes áreas, la de tráficos de servicio exterior y la de cabotaje. En cuanto al tráfico de servicio exterior, el acceso a las cargas obedece fundamentalmente al llamado principio de la “reciprocidad”. Este principio se sostiene en la condición que Chile exige a los armadores extranjeros, los mismos requerimientos que a los armadores nacionales se exijan para tener acceso a las cargas de los países de origen de los navieros extranjeros, de tal forma que los armadores extranjeros tendrán acceso a las cargas chilenas en la misma proporción que se permita en sus propios países el acceso a las naves chilenas. Con este concepto no existe un porcentaje fijo o predeterminado de reserva de cargas, sino que el estará dado caso a caso en particular, dependiendo de la bandera o nacionalidad y matrícula de la nave de que se trate. A esta fecha sólo existe una restricción de reservas de cargas en tráficos bilaterales con Brasil, Ecuador, México, Paraguay, y Venezuela.

El tráfico de cabotaje en cambio, está regulado por un sistema estricto donde existe una norma general en la cual se establece que estos tráficos están reservados en un 100% a naves de bandera nacional, con alguna excepción para el caso de Arica. Sin perjuicio de lo anterior, la ley permite la participación de naves de bandera extranjera cuando se cumplen las siguientes condiciones: En el caso de volúmenes de cargas homogéneas superiores a 900 toneladas, y se puede convocar a una licitación pública con el procedimiento establecido en el Reglamento del DL 3 059. Para evaluar las ofertas el usuario deberá adicionar a la oferta de las naves extranjeras un porcentaje similar a la tasa general del arancel aduanero (8%). Este aumento es sólo para el efecto de evaluar la licitación y proceder a su adjudicación. En caso de volúmenes de cargas iguales o

inferiores a 900 toneladas, una excepción solamente se otorga si no existe disponibilidad de naves bajo bandera chilena de conformidad al Reglamento.

Tal como se indicó, las normas de reservas de cargas de cabotaje favorecen esencialmente a las naves de bandera nacional, sin embargo estas se expresan fundamentalmente en el concepto de empresas navieras chilenas, por lo cual es importante analizar los requisitos que la ley establece para ser calificada de empresa naviera chilena o naviero chileno. Estos requisitos son:

Objeto Social: La empresa debe establecer expresamente en sus estatutos que se dedicará al transporte marítimo.

Medio de Transporte: La empresa debe ser dueña o arrendataria de naves mercantes bajo matrícula o bandera chilena o reputar como chilenas naves mercantes extranjeras de conformidad a la Ley de Marina Mercante. Ésta ley establece que se podrán excepcionalmente reputar como naves chilenas las naves extranjeras arrendadas por empresas navieras chilenas que cumplan con determinados requisitos.

Nacionalidad: La Ley de Marina Mercante está orientada a apoyar a las empresas navieras chilenas, a las que califica de acuerdo a los requisitos que establece la Ley de Navegación para matricular una nave en Chile. En virtud de estas normas para ser considerada empresa naviera chilena o naviero chileno se requiere poseer naves de bandera nacional, en las cuales sus propietarios deben tener más del 50% del capital, ser personas naturales o jurídicas chilenas, tener el domicilio principal de sus negocios y la sede real y efectiva en Chile. Además el presidente, gerente y la mayoría de los directores o administradores deben ser chilenos.

II.D. Potenciales mejoras

Habiendo descrito la demanda y oferta de servicios de transporte marítimo, y considerando las restricciones vigentes descritas en el capítulo anterior, queda por analizar si modificaciones de la legislación y reglamentación vigente podrían potencialmente promover el cabotaje y los servicios intra-sudamericanos. Posteriormente, en el Capítulo III, se discutirá cuáles podrían ser tales modificaciones.

II.D.1. Menores fletes

Es difícil, y de todas formas fuera del alcance de este estudio, cuantificar en que medida restricciones a la competencia o una subutilización de la capacidad existente llevan a mayores fletes o una menor oferta de servicios. Un flete marítimo depende de diversos factores, entre ellos el volumen de carga, la distancia marítima, los balances de comercio, la eficiencia portuaria, el costo del petróleo, el valor y tipo de mercancía, y el nivel de competencia. Comparando, por ejemplo, los fletes marítimos de la costa del Atlántico sudamericano con los de la costa del Pacífico, éstos últimos suelen ser mayores a causa de menores volúmenes y la consecuente falta de economías de escala (Hoffmann 2000b).

Como aproximación, considerando unos fletes estándar de contenedores de veinte pies, “FAK” (todo tipo de mercancía), e incluyendo los “THC” (sobrecargos portuarios), “bunkering surcharge” (sobrecargo en función del precio del petróleo) y otros sobrecargos, se obtuvieron los siguientes fletes indicativos:

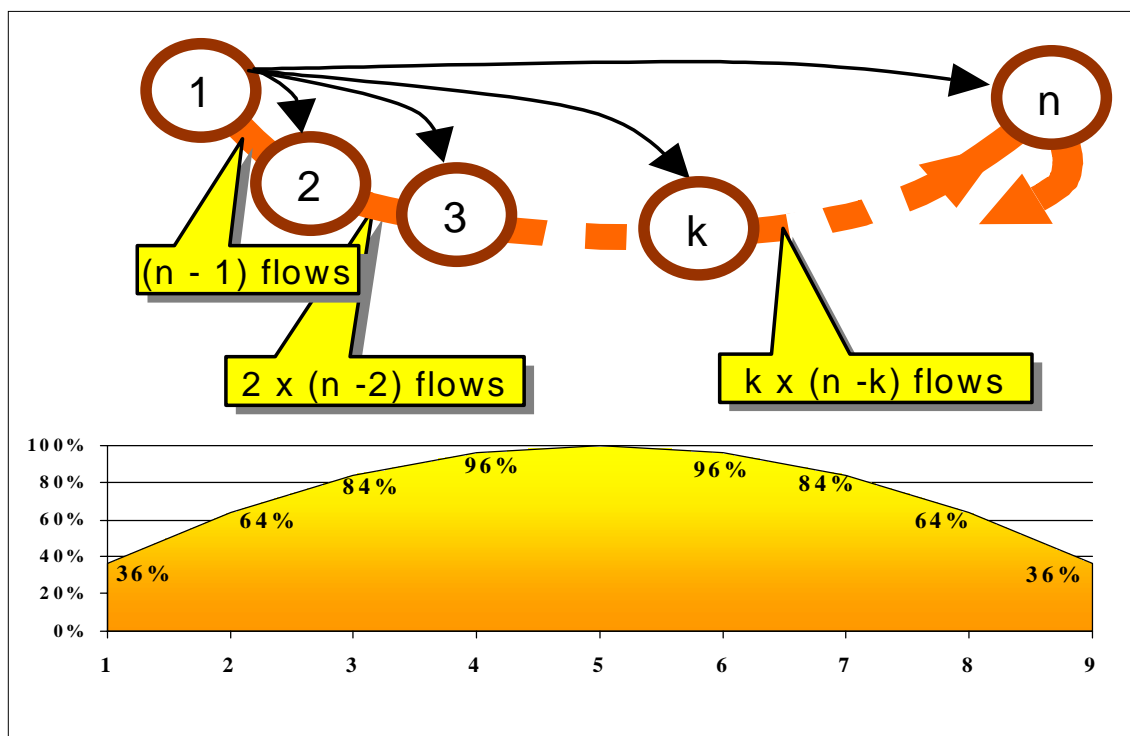
- San Antonio – Callao: 715 US\$ (rango entre US\$ 500 y 905; distancia: 1 334 millas náuticas; duración de viaje a veinte nudos: 2 días 19 horas)
- San Antonio – Iquique: US\$ 1 025 (US\$ 750 - 1 300; 806 millas; 1 día 16 horas)

- Iquique – Callao: US\$ 715 (US\$ 500 – 905; 645 millas; 1 día 8 horas)
- San Antonio – Santos o Buenos Aires: US\$ 1 777 (US\$ 1 599 – 2 055; 2 690 millas; 5 días 14 horas)
- San Antonio – Punta Arenas: US\$ 1 226 (US\$ 1 202 – 1 250; 1 355 millas; 2 días 20 horas)
- Punta Arenas – Santos o Buenos Aires: US\$ 2 658 (una sola cotización; 1 335 millas; 2 días 19 horas)³

Aunque la distancia entre San Antonio y Callao es mayor que la de entre San Antonio y Iquique, el flete de un servicio estándar de transporte marítimo regular es menor. Los fletes elevados desde Punta Arenas se explican en gran parte con la baja densidad de la demanda, lo que obliga a los armadores recuperar sus costos fijos con cobros altos a la poca carga que pueden llevar de este puerto. En todo caso, es altamente probable que una mayor integración de los puertos secundarios como Iquique y Punta Arenas en los principales servicios internacionales desde y hacia el centro de Chile ayudaría a reducir sus fletes marítimos.

II.D.2. Mayor uso de capacidad ociosa

Gráfico 20
LA UTILIZACIÓN DE BODEGA EN UN SERVICIO REGULAR DE PÉNDULO



Fuente: Asaf Ashar, en Containerization International, Londres, diciembre 1999. **Nota:** "flows" indica flujos de comercio entre dos puertos. El ejemplo numérico supone 10 puertos y 45 flujos iguales entre cada par de puertos.

³ Fuente: para los tráficos hacia el norte, consultas telefónicas con ocho líneas navieras que ofrecen servicios regulares desde puertos chilenos; 27 abril 2001. Para los tráficos hacia el sur y MERCOSUR, cuatro respuestas a consultas por correo electrónico a empresas navieras y agencias de carga; el flete San Antonio – Punta Arenas, se calculó en base de un tipo de cambio de 665 CH\$ por US\$. Distancias y días de viaje según www.distances.com.

Como se mostró anteriormente (Gráfico 18, página 32), muchos de los buques que ofrecen servicios regulares desde los puertos del centro de Chile, también hacen escala en puertos del norte del país, pero se les está prohibido ofrecer un servicio de transporte dentro del país. La mayoría de las escalas de líneas regulares en puertos chilenos tienen lugar al final de una ruta internacional.

En consecuencia, la mayoría de los buques tienden a no estar llenos, ya que solamente llevan carga con origen o destino en los últimos puertos de la ruta. Prohibir la utilización de esta capacidad ociosa implica una obvia ineficiencia (Gráfico 20). El ejemplo es bastante realista en cuanto a muchas rutas que conectan puertos del Cono Sur con puertos en Asia, Estados Unidos, o Europa. En estas rutas es bien factible que un buque recale en 10 puertos. Si en este caso se restringe la posibilidad de que un buque transporte, por ejemplo, carga entre San Vicente, Valparaíso, e Iquique, la capacidad utilizada en los últimos dos tramos es aún menor que el resultado teórico mencionado en el ejemplo. Dado que gran parte del costo del buque es fijo, independiente del volumen transportado, al final la naviera tiene que cobrar más al usuario por cada unidad transportada.

II.D.3. Mayor frecuencia

No hay nada que indicaría que los servicios internacionales darían un peor servicio regular que las empresas chilenas que en la actualidad se están especializando en el cabotaje. Al contrario, es probable que los servicios regulares internacionales suelen cumplir mejor con su itinerario que los servicios de cabotaje, ya que necesitan cumplir un horario fijo para poder conectarse vía transbordo con otros servicios de las redes globales; y los clientes en Europa y Estados Unidos no son menos exigentes que los chilenos.

En una comparación hecha en mayo del 2000, el diario especializado Lloyds List de Londres analizó la fiabilidad de los itinerarios de servicios entre Sudamérica y Europa, y para la costa del Pacífico llegó a la conclusión que el servicio de Maersk-Sealand era el más fiable, seguido por Ecuadorian Line, New Caribbean Services, Eurosal, y EWL. El servicio con el mayor atraso promedio era el Condor Express (www.llplimited.com/liners.shtml, agosto 2001).

En consultas telefónicas con las empresas Transmares y CSAV, no se pudo concretizar un día de salida para un contenedor de 20 pies que se tendría que transportar entre San Antonio e Iquique. A una consulta hecha al personal de venta de Navimag en Puerto Montt se respondió que era “normal” que no se cumpliera el itinerario. Si se consulta por Internet (p.ej. www.ci-online.co.uk), para la mayoría de las empresas internacionales que ofrecen servicios a puertos chilenos se obtiene una frecuencia regular, incluso en varios casos un “fixed day”, lo que indica que, por ejemplo, para “cada lunes” o para “cada décimo día del mes” el usuario puede contratar un servicio de transporte marítimo.

II.D.4. Mayor competencia

Un argumento común en contra de liberalizar servicios de cabotaje suele ser el temor de abusos monopolísticos y un “dumping” por parte de empresas internacionales. O sea, se implica que una apertura conllevaría que las empresas internacionales más grandes matarían comercialmente a las empresas pequeñas nacionales, y después subirían sus fletes.

Por lo menos en muchos países sudamericanos, tales argumentos parecen más bien ser pretextos para mantener una situación oligopolística actual (Hoffmann 2000a). En la actualidad, son solamente dos empresas—CSAV y Transmares—que ofrecen servicios regulares de carga general entre el centro y el norte de Chile, y tres—las anteriores y Navimag—que lo hacen hacia el sur. En cambio, hay un total de 23 empresas independientes que ofrecen servicios internacionales

contenedorizados (ver Anexo, Cuadro 20, página 69, para la lista de empresas), y la gran mayoría de ellos tienen a más de un puerto chileno en su itinerario (Cuadro 6, página 57).

Argumentos parecidos se solían mencionar cuando hace dos décadas se discutía la reserva de carga internacional. La experiencia después de su discontinuación confirma que el número de empresas que ofrecen servicios al comercio exterior chileno de hecho aumentó, y sigue aumentándose. Es decir, aunque sea cierto que a nivel mundial el proceso de concentración en el transporte marítimo ha conllevado un menor número de empresas, el hecho de que muchas empresas hayan expandido hacia nuevos mercados, ha implicado la entrada de armadores nuevos—notablemente de Asia—al mercado chileno.

Como otro argumento relacionado con una supuesta competencia desleal se ha mencionado que los armadores extranjeros solamente ofrecerían servicios en las rutas más interesantes, probablemente entre el centro y norte de Chile, donde cobrarían fletes muy bajos que solamente tienen que cubrir su costo marginal. Eso dejaría el mercado hacia el sur para las empresas nacionales, que en la actualidad supuestamente necesitan la ruta hacia el norte para dar un subsidio cruzado a los servicios hacia el sur. Cabe notar, sin embargo, que son buques y servicios diferentes en ambas rutas. En vista del pequeño subsidio gubernamental otorgado en la actualidad al cagotaje austral, no hay nada que indicaría que un armador nacional lograría una rentabilidad negativa sistemática en alguna ruta de cabotaje, ni mucho menos que estaría dando voluntariamente un subsidio cruzado.

Es obviamente cierto que una mayor participación de líneas con bandera extranjera reduciría potencialmente la participación de buques nacionales. De la misma forma no cabe duda que la oferta actual por parte de buques nacionales, y su protección con reserva de carga, conlleva que los buques con banderas extranjeras—incluyendo los de empresas chilenas—ofrecen menos servicios de lo que podrían. De estas empresas chilenas, la CCNI en la actualidad ni siquiera ofrece servicios de cabotaje, pero sí ofrece servicios internacionales, y la mayoría de sus buques hacen escala en más de un puerto chileno.

En resumen, lo que se ha tratado de mostrar en los capítulos anteriores es que una mayor competencia, y mayores posibilidades de combinar servicios nacionales con internacionales y utilizar capacidades ociosas, per saldo sin duda implicarán una mayor oferta total al usuario, incluyendo potencialmente también una mayor oferta por parte de empresas chilenas.

II.D.5. Waivers innecesarios

En general, cualquier sistema de permisos excepcionales siempre corre el riesgo de agregar obstáculos burocráticos y de dar lugar a una innecesaria discrecionalidad por parte de funcionarios públicos. En cuanto a la posibilidad de solicitar “waivers”—permisos excepcionales de transportar carga de cabotaje chileno en buques internacionales—éstas en la actualidad casi no se utilizan por ser las condiciones demasiado estrictas. En mayo 2001, en lo que iba de año, no se había otorgado ni un solo waiver en Chile. Como contraste, en México el sistema de los waivers ya se ha extendido tanto que la gran mayoría de los servicios de cabotaje se realizan con buques abanderados en el extranjero. En éste caso, los waivers únicamente agregan un sobre costo administrativo y una potencial fuente de corrupción.

En todo caso, aunque el sistema chileno de waivers fuese más flexible, siempre será de poca relevancia para servicios regulares de carga contenedorizada, ya que las condiciones en cuanto a volumen mínimo y los pasos administrativos hacen su uso de facto imposible para un usuario casual que requiere un servicio de transporte público.

II.D.6. Más carga y negocio marítimo

Si se logra promover el cabotaje marítimo y mejorar la integración de servicios de transporte nacional con los servicios internacionales, se pueden esperar dos impactos que ayudarían a aumentar el volumen de la carga marítima para las empresas navieras chilenas.

Primero: se mejora la competitividad con el transporte terrestre. Tal como se explicó en el Capítulo II, comparando la carga movilizada por camión y por cabotaje marítimo en el tramo centro-norte de Chile, el modo marítimo solamente alcanza una participación de algo más del 6% del total. Obviamente, jamás se puede esperar que la mayoría de la carga se trasladase del camión al buque, pero si se lograra, hipotéticamente, que tan solo el siete por ciento de la carga que en la actualidad se moviliza por carretera en las largas distancias entre el centro de Chile las regiones del norte se trasladara al modo marítimo, eso ya duplicaría el flujo de cabotaje marítimo de carga general.

Segundo: se fomenta el comercio. En términos generales, las mejoras en los servicios de transporte a nivel mundial han ayudado también al crecimiento del comercio (Hoffmann 1999). En el comercio chileno con los países vecinos, parece existir una mayor contenedorización en los servicios hacia Perú que hacia Argentina y Brasil, lo que puede indicar que una mayor oferta de servicios regulares que hacen escala en Callao como “way port” logra promover una mayor comercio marítimo entre Chile y Perú. A largo plazo, cualquier mejora de los servicios de transporte entre países latinoamericanos contribuiría también a una mayor integración comercial.

En cuanto a la participación de las empresas navieras chilenas en este mercado creciente, pueden surgir dos presiones y tendencias opuestas. Por un lado, la discontinuidad de la reserva de carga del cabotaje para los servicios regulares obviamente implica una amenaza para los servicios de CSAV, Navimag, y Transmares. Por el otro lado, medidas que promueven el cabotaje y transporte marítimo en general también pueden resultar en una oportunidad de mayores negocios para todas las empresas navieras chilenas, incluyendo las que en la actualidad no ofrecen servicios regulares de cabotaje, como es el caso de CCNI.

Un acuerdo regional en base de la reciprocidad, o un permiso especial a empresas chilenas con bandera extranjera de realizar servicios regulares de cabotaje en Chile incluso puede darles una ventaja comparativa frente a empresas estra-regionales. Si, por ejemplo, solamente empresas sudamericanas pudiesen mover carga de cabotaje y carga internacional en el tramo San Antonio – Iquique, esto les ayudaría a reducir sus costos totales, y les haría también más competitivas con sus servicios internacionales. En vista de la actual situación de las flotas sudamericanas y el hecho de que Chile está ubicado al final de las rutas internacionales, serían sobre todo empresas chilenas las que se beneficiarían de tal apertura.

En resumen, en vista de la demanda y oferta de servicios regulares de transporte marítimo en Chile, y considerando la legislación y reglamentación vigente, todo indica que existe un potencial de lograr fletes más bajos, una mejor utilización de capacidad ociosa, mayores frecuencias, una menor necesidad de “waivers”, una mayor competencia en el mercado, y finalmente un mayor volumen de carga marítima.

III. Posibilidades de promover el transporte marítimo regional y de cabotaje

III.A. Competitividad con el transporte terrestre

En la actualidad, el transporte camionero chileno goza de ventajas que dificultan la competitividad del transporte marítimo. Las externalidades negativas del camión, tales como la contaminación, el ruido, la congestión, y los accidentes, son mucho mayores que las del transporte marítimo. Por ejemplo, con un caballo de fuerza se mueven 150 kg de carga por carretera, 333 kg por ferrocarril y 4 000 kg o más vía acuática (Burkhalter 1999).

En las concesiones viales chilenas, los concesionarios están obligados a mantener una determinada relación máxima entre los peajes cobrados a los camiones frente a los vehículos livianos, y esta relación suele ser menor que la diferencia de daño que está causando el camión. El peaje que están pagando los camiones en las carreteras concesionadas en Chile es solamente la mitad del costo de desgaste (0.041 versus 0.085 US\$ por km para camiones con dos ejes, y 0.093 versus 0.182 para camiones con más de dos ejes). O sea, si el camión tuviese que pagar verdaderamente por el daño que está causando a la carretera concesionada, el concesionario le cobraría un peaje mayor (Thomson 1999). Después, para poder competir con el transporte

camionero, los ferrocarriles chilenos reciben subsidios directos del estado.

A largo plazo, una política de transporte debería “tener como objetivo principal lograr que los usuarios, optando libremente en el mercado entre los distintos medios de transporte, satisfagan sus propios intereses maximizando, a la vez, el interés común o beneficio social. Ello obliga al Estado a ‘orientar’ las decisiones del mercado conduciendo a los actores a internalizar las externalidades en sus decisiones.” (Cámara Marítima y Portuaria de Chile, 2001) “Algunas perturbaciones se introducen, a raíz de que los gobiernos a veces sacrifican las metas de largo plazo para poder ‘apagar incendios’ en el corto, por ceder ante una presión unificada de los gremios poderosos, como el de los camioneros, los que, si actúan de forma conjunta, podrían llegar a paralizar a un país.” (Thomson 2001).

En resumen, un primer paso importante si se quiere fomentar el modo marítimo para el transporte nacional e internacional de carga es el de adoptar una política de largo plazo que asegure que el modo de transporte que cause más externalidades negativas no esté subsidiado cuando debería estar penalizado.

III.B. Reducción de trámites administrativos

Según Sepúlveda (2001), las siguientes medidas propuestas por la “Comisión del DS (TT y TT) N° 358/79”, están pendientes de aplicación:

Normas Portuarias: en materias de documentación y de tarifas portuarias al sistema de cabotaje le son aplicables las mismas normas que rigen para el transporte marítimo de comercio exterior. En este aspecto las Empresas Portuarias Estatales continúan exigiendo dentro de la documentación la Orden de Embarque de las mercancías de cabotaje, aduciendo que esto se produce en consideración a que es una exigencia del Servicio de Aduanas.

Normas Aduaneras: El cabotaje se encuentra sujeto a control documentario, salvo las inspecciones y fiscalizaciones de zonas aduaneras especiales, a diferencia del transporte terrestre que tiene un sistema mucho más simple de control en general y que no tiene un control aduanero en el interior del país. A pesar de esta carga, se ha continuado exigiendo que el cabotaje cumpla con todas las normas y adjunte toda la documentación prevista en la legislación aduanera. En la búsqueda por mejorar esta situación la Comisión propuso una sectorización de las zonas portuarias propiciando la creación de zonas en el interior de los recintos portuarios que permitan la operación de las cargas sin los controles de una zona primaria aduanera, las que pudieran ser utilizadas por las cargas de cabotaje. En relación a las habilitaciones de los servicios portuarios auxiliares, como la Aduana, se produce el pago de viáticos, traslado de funcionarios, horas extras, etc. Asimismo se propone la habilitación de dichos servicios en días festivos y fuera de hora, lo cual requiere de una modificación de las normas legales. Estas propuestas tienen como filosofía central el estar enfocadas a dejar de lado la intervención de Aduana en el cabotaje, cuando la carga se moviliza entre puertos de régimen aduanero normal.

Directemar: La Comisión señaló también que la Directemar tiene pendientes de aplicación las siguientes medidas: autorización a los capitanes nacionales para no hacer uso de práctico, lo que está limitado a naves menores de 10 000 Dwt, previo requisito de cumplimiento de 5 años de mando en naves mayores de 1 000 Dwt. Se indicó también la incertidumbre que se origina en la determinación de las tarifas de practicaaje, en razón de los diferentes recargos que posee la tarifa base, lo que no permite conocer anticipadamente el costo real del practicaaje. Para paliar este problema ya se readecuaron los sobrecostos tarifarios del practicaaje a objeto de evitar subjetividades en su aplicación. Destacó también que existen medidas extremas de seguridad en lugares de alto tráfico marítimo, pero de baja frecuencia en la ocurrencia de siniestros. Para esto

propuso solicitar a las empresas afectadas que efectúen planteamientos específicos respecto a modificaciones de criterios de seguridad en lugares de baja frecuencia de accidentes, situación que aún se encuentra pendiente.

SAG: Entre este servicio y la Comisión se estableció un sistema simplificado para la recepción y despacho de naves, el cual no fue posible implementar en su totalidad, sin embargo se establecieron unos lineamientos generales que solo quedaron a nivel de intenciones y donde se estima que es necesario oficializarlos para su implementación.

Investigaciones de Chile: este servicio aclaró que de conformidad a las normas legales vigentes esta obligado a controlar a las tripulaciones de las naves en cada puerto, por lo cual solo simplificó esta operación permitiendo ejecutar dicha fiscalización al momento del atraque y sin interrumpir las faenas.

Cabe aclarar que estas propuestas se refieren al caso de buques nacionales con personal nacional. Si se permitiese que buques extranjeros hiciesen cabotaje, algunos controles relacionados, por ejemplo, con inmigración o el SAG probablemente se tendrían que mantener más estrictos para éstos buques y servicios que para los buques nacionales.

III.C. Discontinuidad de los acuerdos bilaterales

El acuerdo bilateral que en la actualidad más relevancia tiene para Chile es él con Brasil. Con excepciones, reserva la mitad del comercio bilateral marítimo a las banderas brasileñas y chilenas. En principio, todos los potenciales beneficios que podrían resultar de una liberalización del cabotaje (ver Capítulo II.D.) también son aplicables al comercio bilateral entre Brasil y Chile. En cambio, las supuestas ventajas de contar con servicios de cabotaje por parte de empresas nacionales no son aplicables al comercio bilateral.

Acuerdos bi-laterales ya casi no existen en otras regiones del mundo. La Unión Europea explícitamente los prohíbe a sus miembros (ver el siguiente capítulo). En la actualidad, buques con bandera brasileña o chilena pueden ofrecer servicios internacionales entre, por ejemplo, Canadá y el Reino Unido, mientras que una empresa naviera canadiense con bandera nacional no puede hacer lo mismo entre Brasil y Chile. Probablemente es solamente una cuestión de tiempo que presiones internacionales obligarán también a Brasil y Chile a terminar con éste acuerdo. En el marco de las negociaciones del ALCA y la Organización Mundial de Comercio, éste acuerdo bilateral difícilmente será sostenible.

Dado que Brasil mantiene una política generalizada de reserva de carga, no será suficiente simplemente discontinuar el acuerdo actual, sino se debería reemplazar por un nuevo acuerdo que garantiza la libre competencia en los tráficos bilaterales. Alternativamente, un nuevo acuerdo se podría enmarcar dentro de un acuerdo bilateral o regional más amplio, que embarcaría también el tema del cabotaje (ver el siguiente capítulo).

III.D. Acuerdo regional basado en la reciprocidad

En la Unión Europea, todo el comercio internacional – es decir incluyendo el de entre dos países de la Unión – está abierto a la libre competencia internacional (Regulación 4055/86). El cabotaje está abierto a todos los armadores de los países miembros, las principales restricciones refiriéndose a buques menores de 650 Gt y tráficos que conectan islas (Regulación 3577/92).

“El Reglamento 4055/86, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, se integró

en un ‘paquete marítimo’. Suprime, tras un período transitorio, las limitaciones aplicables a los armadores de la Unión. Además prohíbe concertar futuros acuerdos de reparto de cargamentos con terceros países, salvo en casos excepcionales del tráfico de líneas regulares. El Reglamento 4058/86, relativo a una acción coordinada con objeto de salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico, permite a la Comunidad tomar medidas de retorsión ante restricciones del libre acceso a los cargamentos impuestas a los armadores de la Unión o a los buques con pabellón de un Estado miembro. Apertura completa: la liberalización del cabotaje. Al cabo de largas negociaciones, los ministros de Transportes aprobaron en junio de 1992 un paquete de medidas relativas a la liberalización progresiva del cabotaje, es decir, el acceso de los transportistas no residentes a los servicios entre los puertos de un mismo Estado miembro. Finalmente, el Reglamento 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, consagró definitivamente el principio de la liberalización del cabotaje marítimo a partir del 1 de enero de 1993 para los armadores comunitarios que exploten buques registrados en un Estado miembro.”

Este acuerdo, en base de la reciprocidad, amplía el mercado protegido para los armadores de la región, ya que el cabotaje sigue estando protegido de la competencia de terceras banderas no comunitarias. Solamente las empresas navieras de la Unión pueden combinar servicios internacionales con servicios de cabotaje. Pueden así lograr economías de escala que después les permiten ser más competitivos también en el marco internacional no-comunitario.

Si en algún grupo latinoamericano – sea éste la ALADI, la Comunidad Andina, MERCOSUR, o la conferencia de ministros de transporte de América del Sur – se lograra un acuerdo equivalente al caso de la Unión Europea, éste sería un claro “win/win” para la región. O sea, teniendo en mente el bienestar de la región en su conjunto, no habría perdedores, excepto quizás los transportistas terrestres. Todas las potenciales ventajas de una liberalización del cabotaje descritas en el Capítulo II.D. se aplicarían, aunque obviamente con una menor intensidad que en el caso de una liberalización más amplia. En los tráficos bilaterales entre países del mismo bloque, los armadores que se benefician del acuerdo regional pueden llevar carga de cabotaje e internacional en una misma ruta, mientras que los armadores extraregionales no tendrán esta posibilidad.

Ejemplo: CSAV y Libra, con bandera brasileña (o chilena, o uruguaya, etc.), podrían entonces realizar un servicio conjunto que conecta Brasil, Argentina, y Chile, llevando carga tanto entre los países, como también entre Fortaleza y Santos, entre Buenos Aires y Puerto Madryn, y entre Punta Arenas y San Antonio. Otro ejemplo: Transmares, con bandera chilena (o boliviana, o venezolana etc.), podría ofrecer un servicio que cubre toda la costa del Pacífico y Caribe sudamericano, parecido al servicio que está realizando en la actualidad hasta Buenaventura con los buques Copihue y Condor, pero con la diferencia de poder también legalmente transportar carga entre Ilo, Callao, y Paita, entre Buenaventura y Cartagena, y entre Maracaibo y Puerto Cabello. En vista de la retórica que se escucha en los aniversarios de la ALADI, la Comunidad Andina, o el MERCOSUR, donde a menudo se citan personajes como Simón Bolívar que lucharon por la integración latinoamericana, se puede esperar de que algún grupo de países latinoamericanos llegue a un acuerdo de transporte marítimo regional y de cabotaje antes del año 2027.

III.E. La utilización de servicios regulares internacionales para el cabotaje

Adicionalmente al acuerdo regional que existe en la Unión Europea, países individuales de la Unión pueden liberalizar por completo su cabotaje. Éste régimen fue adoptado por Irlanda, Países Bajos, y el Reino Unido (Unión Europea 1999). En estos países, con algunas excepciones, todos los servicios de cabotaje están liberalizados a la competencia internacional, y el autor de este

documento personalmente trabajó como marino en un buque con bandera de Antigua y Barbuda que realizaba cabotaje entre Portsmouth y Harwich (Reino Unido).

De los países latinoamericanos, Chile es uno de los países que más se podría beneficiar de una apertura generalizada del cabotaje, equivalente al caso del Reino Unido, por lo menos en los servicios regulares. Tiene una larga costa con un volumen relevante de cabotaje terrestre. Está ubicado al final de rutas internacionales, lo que implica una dificultad de aprovechar la capacidad de bodega de los buques internacionales. Y finalmente tiene empresas navieras nacionales que han mostrado que son competitivos internacionalmente.

Abriendo el cabotaje de contenedores y carga general no afectaría a los buques chilenos que transportan petróleo, ni tampoco los que realizan cabotaje de gas natural. Si se liberalizase solamente el cabotaje de servicios regulares para empresas extranjeras que además realizan servicios internacionales, el cabotaje entre Puerto Montt u Chacabuco en los buques ro-ro de Navimag tampoco se vería afectado. Y si se siguiese insistiendo en que la empresa sea chilena, entonces solamente serían los servicios con bandera extranjera de CSAV y CCNI que podrían aprovechar esta opción. Es decir, existen varias posibilidades y pasos intermedios que implicarían diferentes niveles de modificaciones de la situación actual.

III.F. Riesgos y oportunidades

Tanto para el transporte marítimo internacional como también para el cabotaje, obviamente es importante que los esquemas impositivos aseguren que las empresas nacionales no estén en una desventaja frente a empresas internacionales. Partiendo de ésta base, las cinco recomendaciones en su conjunto deberían tener un impacto positivo para el negocio naviero de los armadores chilenos. Está estimación es difícil de cuantificar, y estudios completos de impactos económicos son costosos (Boske et. al., 2001). Sería por supuesto interesante profundizar varios de los temas que se han tocado en este breve estudio para tratar de cuantificar cuál podría ser el ahorro de fletes, la reducción de accidentes de camiones, el impacto neto sobre empleo a bordo y en los sectores de la economía que dependen de las exportaciones, la integración comercial entre diferentes regiones de Chile, y el comercio de Chile con sus países vecinos. Lo que hemos querido hacer con este primer estudio ha sido la discusión de diferentes aspectos que podrían ser relevantes para la política marítima de Chile en cuanto a servicios regulares. Con los argumentos y el material estadístico esperamos así haber contribuido a un diálogo entre los diferentes sectores del país que se verían afectados por los cambios propuestos.

En cuanto a la quinta recomendación—sobre la apertura del cabotaje de servicios regulares—, que probablemente es la más controversa, se ha mencionado la supuesta competencia desleal con el transporte terrestre. Se insinúa que se daría una ventaja injusta al transporte marítimo si éste puede emplear a mano de obra extranjera. Dado que el comercio en muchos servicios se está liberalizando en el marco de la Organización Mundial de Comercio (OMC) esta comparación no parece sostenible. Servicios de consultoría, de Internet, de programación, de telecomunicación, de traducción por email, y muchos otros también se están liberalizando. La mano de obra es solamente una pequeña parte del costo total de una línea naviera, y los camiones y el diesel que se usan para el transporte terrestre también se importan del extranjero. En vista de las externalidades negativas del transporte terrestre y los subsidios directos e indirectos que ya recibe, no se justifica suponer que podría existir una competencia desleal por parte del transporte marítimo.

Otros argumentos que se han mencionado en contra de una apertura del cabotaje de servicios regulares—sea ésta generalizada o dentro de un acuerdo regional en base de la reciprocidad—son a veces no más que pretextos para defender los intereses de los que se benefician de la situación actual. Por ejemplo, no parece lógico sostener que un aumento de la competencia a largo plazo

implicaría menos competencia. Tampoco parece sostenible razonar que dando cinco a diez veces más opciones al usuario empeoraría la calidad o la frecuencia del servicio. Algunos argumentos no parecen consistentes: no puede ser que por un lado el cabotaje supuestamente no sería interesante para empresas extranjeras y a la vez la apertura sería una amenaza a los intereses nacionales. Tampoco existen razones de suponer que en el cabotaje existiese un mayor riesgo de “dumping” o competencia desleal que en los servicios internacionales, donde empresas chilenas están compitiendo exitosamente.

Considerando la política nacional de Chile en su conjunto, existe un argumento potencialmente válido en contra de abrir el cabotaje: Por razones estratégicas militares se podría considerar necesario contar con una flota de nacionalidad y bandera chilena, y aunque abrir el cabotaje a servicios regulares internacionales solamente afectaría una pequeña parte de la flota nacional, se podría considerar que los tres o cuatro buques chilenos que podrían perder negocio con tal apertura son un eslabón imprescindible en la estrategia militar del país.

Sin embargo, se considera importante que la política esté consciente del costo para el país que implica que los usuarios están pagando un precio difícilmente cuantificable para mantener tal flota nacional. Alternativamente, el gobierno podría simplemente pagar un precio anual (que no se debería confundir con un subsidio) al armador quien garantiza que sus buques estén disponibles en tiempos de crisis. Otra alternativa, adicional y no excluyente, sería que la armada simplemente mantenga buques sin uso en espera, pagando solamente la manutención. Ambas soluciones se practican en otros países. Tendrían la ventaja de que todos estarían pagando por este servicio, y no los usuarios del cabotaje marítimo y las víctimas de los accidentes de tránsito terrestre.

IV. Conclusiones

La competitividad de la economía chilena es fundamental para el desarrollo económico y social del país—y para lograr una mayor competitividad, es crucial contar con servicios de transporte eficientes. Para las exportaciones, el costo del transporte juega un papel más importante que los derechos aduaneros (ver Gráfico 1, página 10). A parte de este impacto directo, los servicios de transporte son también cada vez más relevantes durante los procesos de producción. Lo que se transporta no son solamente los productos finales, sino también los insumos. Una de las principales características de la globalización es el hecho de que un producto final se produce en más de un país, requiriendo una entrega segura, económica, y a menudo “justo a tiempo” de las materias primas y productos intermedios provenientes del extranjero. Cualquier obstáculo que dificulta una integración de los procesos de producción en América Latina se convierte directamente en un obstáculo para la competitividad de sus economías. Las restricciones vigentes al transporte marítimo en Chile son tal obstáculo.

A pesar de su larga costa, los principales flujos de carga general dentro de Chile se transportan por vía terrestre, notablemente en camión. Por razones económicas y ambientales convendría aumentar la utilización del modo marítimo—es decir, el cabotaje. A nivel internacional, Chile está buscando una mayor integración económica con los demás países latinoamericanos. Sin embargo, se observa que en estas relaciones comerciales el modo marítimo no se está aprovechando tanto como se debería.

El presente estudio ha tratado de analizar como se podría

mejorar la integración de los servicios de transporte marítimo nacionales con los servicios internacionales. Tal integración ayudaría tanto a promover el cabotaje, como también el transporte marítimo entre países vecinos del mismo bloque económico.

Las principales propuestas son las siguientes.

1. Competencia leal: una política de transporte a largo plazo tiene que incentivar la internalización de las externalidades negativas que está causando el transporte terrestre. Si se lograra que tan solo entre tres y cuatro por ciento de la carga general de cabotaje terrestre entre el centro y el norte de Chile se trasladara al cabotaje marítimo, éste último crecería en un cincuenta por ciento.

2. La facilitación portuaria: no solamente para el cabotaje, sino incluso para el transporte marítimo en general, se requiere una continua modernización de los procesos administrativos y de inspección por parte de diferentes autoridades en los puertos.

3. La discontinuidad de acuerdos bilaterales: sobre todo el acuerdo marítimo con Brasil parece no sostenible en su forma actual. Una alternativa a la discontinuación del acuerdo actual sería un nuevo acuerdo que incluiría al cabotaje. O sea, los dos países podrían abrirse mutuamente su cabotaje como primer paso hacia un acuerdo regional más amplio (ver siguiente punto).

4. Acuerdos regionales: si se lograsen acuerdos regionales de cabotaje en base de la reciprocidad, eso no solamente ayudaría a los puertos y usuarios, sino también a los armadores de la región, ya que podrían combinar sus servicios internacionales con los de cabotaje, mientras que la competencia extra-regional no tendrá esta posibilidad.

5. Servicios regulares internacionales: se debería permitir a los servicios regulares internacionales aprovechar su capacidad ociosa para transportar carga entre la zona central y puertos secundarios de Chile.

Los primeros dos puntos no son nada nuevo; en el presente estudio solamente se reiteran los principales argumentos que ya fueron analizados más detalladamente por otros autores, y las autoridades chilenas ya están avanzando en la dirección propuesta. El tercer punto, sobre los acuerdos bilaterales, es bastante obvio y se estima que la voluntad política al respecto ya existe. El cuarto punto, referente a acuerdos regionales, no debería ser muy conflictivo dado que se trataría de una situación win/win a nivel regional; el desafío es principalmente lograr un espíritu más cooperativo entre los países latinoamericanos. El quinto punto, que propone una apertura de los servicios regulares, es probablemente el más conflictivo; hay que esperar que la política al respecto evalúe todas las ventajas y desventajas, sin depender demasiado de presiones de grupos con intereses creados en el sistema actual.

Se estima que, en su conjunto, estas propuestas beneficiarían tanto a los usuarios del transporte, a los puertos, como también a las empresas navieras chilenas. Los impactos generales serían una mayor protección del medio ambiente, una reducción de costos de transporte aumentando la competitividad de la economía chilena, un mayor movimiento portuario, y finalmente un apoyo a la integración económica y social latinoamericana.

Como conclusión final cabe reiterar que las restricciones artificiales que en la actualidad dificultan la integración de servicios de transporte marítimo nacional e internacional son un obstáculo innecesario para la participación de Chile y América Latina en la economía globalizada. Simplemente no es eficiente que en la actualidad se prohíba, por ejemplo, que una empresa o un consorcio conecte con un solo servicio a Fortaleza con Rio Grande (Brasil), Buenos Aires con Bahía Blanca (Argentina), Valparaíso con Punta Arenas (Chile), y a la vez los tres países entre ellos. Dicho de otra forma, en vez de tener, por ejemplo, cuatro servicios independientes—tres de

cabotaje y uno internacional—que no compiten entre ellos, sería menos costoso mantener un menor número de servicios que a la vez daría un mayor número de opciones al usuario.

Con la abolición de la reserva de carga internacional, y con la participación privada en sus puertos y empresas navieras, Chile en el pasado realizó una política marítima portuaria más avanzada que muchos otros países de América Latina. Los resultados de estas políticas generalmente han sido reconocidos como exitosos. A lo mejor ha llegado ahora el momento para dar otro paso importante hacía una mayor flexibilización del transporte marítimo en Chile.

Bibliografía

En cuanto a material estadístico, procuramos utilizar fuentes internacionales para asegurar datos homogéneos y comparables entre diferentes países. Algunos datos están disponibles en CEPAL (2001) (www.eclac.cl/transporte/perfil); otros por ejemplo con suscripción en Containerization International (www.ci-online.co.uk, sobre servicios de línea), DRI-WEFA (www.dri-wefa.com, sobre comercio contenedorizado), y Fairplay (www.fairplay.co.uk, sobre la flota mercante). Para estadísticas de comercio, utilizamos Giacomext S.A. (giacomex@vtr.net, sobre comercio marítimo exterior de Chile) y la BTI de la CEPAL (bti@eclac.cl, sobre comercio intra-sudamericano).

Estudios que específicamente tratan del cabotaje en Chile son Sepúlveda (2001) y Munita et. al. (1999). Sobre la situación en otros países podrían ser de interés Hoffmann (2000a), Pires (2001), Rubiato (1997), Unión Europea (2000, 2001a y 2001b), y Villaverde (1999).

Un listado de bibliografía más amplia está disponible en www.eclac.cl/transporte/perfil/cap3tranmar.asp.

- ALADI (2001): *Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur – Modo marítimo*, Montevideo, septiembre
- Boletín del Centro Naval (2000): *La Marina Mercante Argentina*, número 800, volumen 118, octubre
- Boske, Leigh, y John Cuttino (2001): *The Impacts of U.S.-Latin American Trade on the Southwest's Economy and Transportation System: An assessment of Impact Methodologies*, University of Texas, junio
- Burkhalter, Larry (1999): *Privatización portuaria: bases, alternativas y consecuencias*, CEPAL, LC/G.2045-P, Diciembre
- CAATA (2000): *Informe de la Autoridad Transporte Acuático del Ecuador*, IX Reunión ordinario del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático, Lima, septiembre
- Cámara de Comercio de Santiago (2001): *Movimiento marítimo y aéreo*, Santiago, febrero
- Cámara Marítima y Portuaria de Chile (2001): *Lineamientos de una Política de Transporte e Infraestructura*, Valparaíso
- CEPAL (2001): *Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe*, LC/W.001, Santiago, www.eclac.cl/transporte/perfil
- Dyner Liners (2001): *Dyner Liners 25*, 22 junio 2001, Alkmaar, Países Bajos
- Hoffmann, Jan (1999): *Concentración en los servicios de líneas regulares: Causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo*, CEPAL LC/L.1169, Santiago de Chile, enero
- (2000a): Cabotage and liner shipping in MERCOSUR – the fear of foreign competition, in: *Trading News*, Buenos Aires, junio
- (2000b): El potencial de puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano, *Revista de la CEPAL 71*, agosto, www.eclac.cl/publicaciones/SecretariaEjecutiva/0/lcg2060/hoffmann.pdf
- Micco, Alejandro, y Natalia Pérez (2001): *Maritime Transport Costs and Port Efficiency*, Interamerican Development Bank, marzo
- Munita Leiva, Ricardo Alberto, y Enzo Mario Ponta Escubet (1999): *Diagnóstico del cabotaje y diseño y evaluación de un servicio de cabotaje de carga general*, (contactar muso@entelchile.net) Universidad de Santiago de Chile
- Pires, Floriano C. M. (2001): Shipbuilding and shipping industries: net economic benefit cross-transfers, en: *Martime Policy and Management*, 2001, Vol. 28, Nor. 2, p. 157-174
- Rubiato, José María (1997): *La Quinta Libertad en el Cono Sur*, CEPAL, Boletín FAL 137, octubre, www.eclac.cl/transporte/noticias/bolfall/4/4994/bol137.htm
- Sepúlveda, Diego (2001): *Evolución legislativa del cabotaje en Chile*, mimeo (contactar dsepulveda@bbs.imaginativa.cl), Viña del Mar, febrero
- Thomson, Ian (1999): Las concesiones y la optimización del transporte vial y ferroviario, *Revista de la CEPAL 67*, abril
- (2001): *El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte*, Serie recursos naturales e infraestructura 17, CEPAL, marzo
- Unión Europea (2000): *Tercer Informe sobre la aplicación del reglamento del consejo 3577/92 por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios al cabotaje marítimo (1997-1998)*, Bruselas, febrero
- (2001a): *Ficha técnica 4.5.8*, Bruselas, www.europarl.eu.int/factsheets/4_5_8_es.htm
- (2001b): *Transporte Marítimo*, Bruselas, <http://europa.eu.int/scadplus/leg/es/lvb/l24065.htm>
- Villaverde, Alfonso (1999): *Advocacy Paper for the Liberalization of the Philippine Cabotage Principle*, Advocacy Paper, www.policy.com.ph, May

Anexos

Cuadro 1

COMERCIO BILATERAL MARÍTIMO ENTRE SEIS PRINCIPALES ECONOMÍAS SUDAMERICANAS

(toneladas métricas, excluyendo CUCI 3, 1998 y 1999)

Comercio bilateral	1998	1999
Argentina y Brasil	16 552 355	13 163 950
Brasil y Chile	1 437 398	1 705 094
Argentina y Chile	1 274 785	1 402 422
Colombia y Venezuela	1 180 272	971 887
Chile y Perú	865 912	896 916
Argentina y Perú	1 585 825	866 628
Brasil y Venezuela	886 993	770 152
Perú y Venezuela	590 053	603 649
Argentina y Venezuela	907 377	572 179
Brasil y Perú	607 482	505 359
Chile y Venezuela	477 388	493 194
Colombia y Perú	408 865	463 155
Chile y Colombia	445 204	448 253
Brasil y Colombia	266 200	250 890
Argentina y Colombia	624 466	206 403

Fuente: Base de datos de Transporte Internacional (BTI), CEPAL. **Notas:** En base de la información suministrada de los países exportadoras. El comercio con Venezuela es una estimación en base de información incompleta. Excluye productos de la CUCI 3 (petróleo y otros graneles líquidos, y hulla).

Cuadro 2

FLOTA OPERADA POR EMPRESAS NAVIERAS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

(al 1 enero 2001)

País sede de la empresa operadora	Número total	Número nacional	Dwt total	Dwt nacional	Gt total	Gt nacional	TEU total	TEU nacional
Antillas Holandesas	33	20	128 642	72 130	111 139	62 439	2 775	1 693
Argentina	95	57	1 276 225	364 376	820 326	260 310	5 531	1 012
Barbados	3	1	23 232	15 254	18 366	12 522	358	290
Brasil	261	204	9 103 883	5 889 007	5 527 730	3 568 482	26 914	24 823
Chile	131	74	2 463 679	758 168	1 757 384	560 295	47 431	3 932
Colombia	28	15	89 049	36 730	66 317	28 813	97	-
Costa Rica	15	-	181 736	-	172 991	-	5 312	-
Cuba	74	20	499 257	101 206	370 854	85 767	8 021	492
Ecuador	27	21	369 251	350 769	220 338	202 594	300	-
Granada	1	-	1 560	-	1 104	-	-	-
Guyana	9	2	15 704	2 702	9 794	1 622	192	68
Haití	2	-	410	-	939	-	-	-
Jamaica	2	1	5 375	-	8 262	307	156	-
México	21	-	391 485	-	287 825	-	7 256	-
Nicaragua	1	-	1 219	-	1 453	-	47	-
Panamá	47	25	134 836	72 959	97 965	54 473	394	152
Paraguay	4	4	14 001	14 001	6 500	6 500	169	169
Perú	47	34	271 928	115 420	173 931	76 044	1 045	614
República Dominicana	2	1	1 703	-	9 668	299	-	-

Cuadro 2 (continuación)

País sede de la empresa operadora	Número total	Número nacional	Dwt total	Dwt nacional	Gt total	Gt nacional	TEU total	TEU nacional
St. Kitts & Nevis	2	-	3 184	-	4 366	-	-	-
Surinam	1	1	1 599	1 599	981	981	-	-
Trinidad & Tobago	8	5	15 982	9 442	16 366	12 273	32	32
Uruguay	8	6	38 354	11 837	34 459	15 559	1 282	260
Venezuela	62	41	1 733 929	767 800	1 022 907	457 138	338	212

Fuente: Elaboraciones propias, sobre la base de Fairplay, Londres. **Notas:** Excluyendo países de registros abiertos. Solamente incluye buques mayores de 300 toneladas de registro bruto (Gt). "Nacional" indica que el buque está abanderado en el mismo país donde tiene la sede la empresa naviera. "Dwt" indica toneladas de peso muerto, una medida de la capacidad de llevar carga. "Gt" es una medida del tamaño del buque. "TEU" ("twenty foot equivalent unit") indica unidades de contenedores de veinte pies, una medida de la capacidad de transportar contenedores.

Cuadro 3
EMPRESAS NAVIERAS SUDAMERICANAS QUE OFRECEN SERVICIOS REGULARES
CONTENEDORIZADOS

(Junio 2001)

País sede	Empresa naviera	TEU	buques	TEU/ buque
Argentina	Maruba	7 540	6	1 257
Argentina	Sambalt	728	1	728
Argentina	Líneas Feeder	572	4	143
Brasil	Alianca	22 854	13	1 758
Brasil	Libra de Navegacao	10 247	6	1 708
Brasil	Norsul	6 049	4	1 512
Brasil	Frota Oceanica e Amazonica	4 986	6	831
Brasil	Global Transporte Oceanico	2 035	3	678
Brasil	Mercosul Line	1 731	2	866
Brasil	Braztrans	1 726	1	1 726
Brasil	Di Gregorio	1 330	1	1 330
Brasil	Neptunia	1 072	1	1 072
Chile	CSAV	61 573	36	1 710
Chile	CCNI	25 300	15	1 687
Chile	Euroatlantic Container Line	2 424	1	2 424
Chile	Transmares	908	2	454
Chile	Nisa Navegación	467	3	156
Colombia	Agromar	740	3	247
Cuba	Coral Container Lines	10 453	15	697
Ecuador	Agmaresa	1 820	2	910
Honduras	Marítima y Transportes Honduras	24	1	24
Perú	Líneas Amazónica Peruana	621	2	311
Uruguay	Compañía Latinoamericana de Navegación	7 747	6	1 291
Uruguay	Montemar	4 940	2	2 470
Venezuela	Marítima Seafreight Venezolana	519	1	519
Venezuela	Marítima Oceánica Granelera	135	1	135

Fuente: Containerization International, www.ci-online.co.uk (4 junio 2001). **Nota:** Incluye buques arrendados y excluye empresas y buques que según la fuente no ofrecen servicios de línea.

Cuadro 4
COMERCIO MARÍTIMO CONTENEDORIZADO DE CHILE

(TEU, 1999 – 2002)

	Expor- taciones 1999	Expor- taciones 2000	Expor- taciones 2001 (pro- nóstico)	Expor- taciones 2002 (pro- nóstico)	Impor- taciones 1999	Impor- taciones 2000	Impor- taciones 2001 (pro- nóstico)	Impor- taciones 2002 (pro- nóstico)
Asia Pacífico	156 077	168 621	175 509	183 924	53 515	56 220	58 207	60 767
Europa	151 931	168 429	175 695	184 513	51 463	53 638	55 140	57 420
Estados Unidos y Canadá	112 519	121 998	128 620	136 849	66 634	70 451	72 790	76 378
Africa	1 324	1 387	1 414	1 449	1 016	1 077	1 114	1 161
América Latina y el Caribe	89 350	97 615	103 400	110 392	46 394	50 061	51 289	52 976
Total nacional	552 262	602 734	632 366	668 714	225 318	238 590	245 988	256 514

Fuente: CEPAL (2001), sobre la base de información de DRI-WEFA. **Nota:** El pronóstico para 2001 y 2002 se calculó en base de la información disponible en agosto 2001.

Cuadro 5
COMERCIO MARÍTIMO CONTENEDORIZADO INTRA-SUDAMERICANO

(TEU, 2000)

País exportador	Argentina	Brasil	Chile	Colombia	Resto costa éste	Resto c. oeste	Perú	Venezuela
País importador								
Argentina	-	34 443	8 165	1 795	4 425	3 822	3 289	6 504
Brasil	40 635	-	6 992	6 405	11 747	3 927	4 629	4 316
Chile	6 981	7 793	-	13 259	1 319	1 216	11 525	10 005
Colombia	1 530	3 816	7 311	-	1 928	4 394	2 014	3 016
Resto costa éste	3 334	8 046	1 330	130	-	33	369	1 759
Resto costa oeste	720	231	1 143	4 368	92	-	970	1 942
Perú	406	2 191	4 609	630	98	1 329	-	2 561
Venezuela	1 146	3 983	5 205	3 946	3 060	2 785	16 411	-

Fuente: CEPAL (2001), sobre la base de información de DRI-WEFA. **Nota:** Solamente se incluye carga, sin considerar transbordos y vacíos.

Cuadro 6
BUQUES QUE OFRECEN SERVICIOS REGULARES DESDE PUERTOS CHILENOS

(Febrero 2001)

Buque	Bandera	Dwt	I y II región	III y IV región	V región	VI – IX región	X y XI región	XII región
Alianca Athanassia	Chipre	22 034	x		x			
Alianca Veruda	Liberia	24 442	x		x	x		
Alpha Jupiter	Grecia	23 278	x					
Andino	Chile	22 257	x		x			
Apache Maiden	Filipinas	23 325	x		x			
APL Chile	Alemania	28 351	x	x	x			
Astro Jyojin	Panamá	11 179	x		x			
Atlantic Breeze	Singapur	17 176	x		x			
Bernhard Schulte	Chipre	20 275	x		x	x		

Cuadro 6 (continuación)

Buque	Bandera	Dwt	I y II región	III y IV región	V región	VI – IX región	X y XI región	XII región
Cap Blanco	Malta	37 042	x		x			
Cap Domingo	Malta	34 680	x		x			
Caribbean Emerald	Panamá	9 234	x		x			
Carmen	Singapur	28 566	x		x			
CCNI Anakena	Alemania	44 575	x		x			
CCNI Angol	Marshall Islands	46 376	x		x			
CCNI Antartico	Alemania	28 370	x		x			
CCNI Antofagasta	Chipre	20 200	x		x			
CCNI Arauco	Liberia	44 593	x	x	x			
CCNI Arica	Liberia	22 900	x		x	x		
CCNI Atacama	Marshall Islands	44 593	x		x			
CCNI Chagres	Alemania	44 572	x	x	x			
CCNI Potrerillos	Alemania	45 070	x		x			
Centurion	Liberia	18 332			x			
Charlotte Schulte	Chipre	20 270			x	x		
Cherokee Pricness	Filipinas	23 286	x		x			
Chippewa Belle	Filipinas	23 300	x		x			
Cielo del Caribe	Liberia	20 140			x	x		
Cielo del Peru	Liberia	20 567			x	x		
Cielo di Caracás	Liberia	20 500			x	x		
CMA CGM Chile	Chipre	33 900	x		x			
Columbus Mexico	Liberia	20 084			x	x		
Columbus Pacific	Liberia	20 084	x		x			
Comanche Belle	Filipinas	23 300	x		x			
Condor	Chile	10 480	x		x	x		
Conti Asia	Alemania	23 596	x		x			
Convenience Container	Singapur	23 840	x		x	x		
Copiapo	Liberia	30 720	x	x	x			
Copihue	Chile	10 480	x		x	x		
Corcovado	Chile	6 025			x	x	x	x
Crowley Lion	Alemania	30 738	x		x	x		
CSAV Atlanta	Liberia	30 730	x		x	x		
CSAV Charleston	Chipre	20 150	x		x			
CSAV Chicago	Chipre	34 015	x		x			
CSAV Genova	Chipre	20 150	x		x			
CSAV Livorno	Liberia	22 900	x		x			
CSAV Peru	Malta	35 100	x		x			
CSAV Salerno	Liberia	22 900			x	x		
CSAV Seoul	Liberia	29 931	x		x			
CSAV Shanghai	Liberia	30 705	x		x			
CSAV Taipei	Alemania	28 370	x		x			
CSAV Valencia	Chipre	20 150	x		x			
Don Raul	Chile	37 695	x		x			
Dorothea Rickmers	Alemania	22 900	x		x	x		

Cuadro 6 (continuación)

Buque	Bandera	Dwt	I y II región	III y IV región	V región	VI – IX región	X y XI región	XII región
Eastern Highway	Liberia	7 305	x		x			
Ehelsea Bridge	Bahamas	22 328	x		x	x		
El Dorado	Panamá	22 568	x		x	x		
Eurasian Alliance	Filipinas	9 358	x		x			
GGE Ranger	Norway	10 800			x	x		
Hansa Catalina	Liberia	21 520	x		x	x		
Hermann Oldendorff	Liberia	20 567			x	x		
Hoegh Marlin	Bahamas	45 063	x		x	x		
Hoegh Merit	Bahamas	44 926	x			x		
Hoegh Musketeer	Bahamas	44 985	x			x		
Humb Express	Singapur	34 307	x		x			
Iga	Panamá	24 376	x		x			
Imperial	Chile	7 733			x	x	x	x
Inca Maiden	Filipinas	22 133	x		x			
Isabel Oldendorff	Liberia	20 525	x	x	x	x		
Iwaki	Panamá	24 383	x		x			
Johann Oldendorff	Liberia	20 501			x	x		
Kickapoo Belle	Filipinas	23 325	x		x			
Kingdom Container	Singapur	23 842	x		x	x		
La Bonita	Panamá	22 308	x	x	x			
La Esperanza	Liberia	22 551	x		x	x		
La Linda	Panamá	22 281	x		x			
Laja	Chile	22 328	x		x	x		
Le Tong	China	20 000	x		x			
Leon	Chipre	22 267	x		x			
Liberty Container	Singapur	23 849	x		x	x		
Libra Ecuador	Liberia	20 501	x		x	x		
Libra Perú	Liberia	20 500	x		x	x		
Libra Stoja	Liberia	24 425	x		x			
Limari	Liberia	20 597	x		x			
Lionmax	Bahamas	31 000	x	x	x			
Lircay	Liberia ^a	22 328	x		x	x		
Longavi	Liberia	20 388	x		x			
Lucas	Antigua	3 025			x			
Lydia Oldendorff	Liberia	20 525			x	x		
Lykes Leader	Bahamas	17 300	x		x			
Lykes Osprey	Alemania	21 648			x	x		
Lykes Striker	Bahamas	17 493	x		x			
Maersk Colorado	USA	21 825	x		x			
Maersk Tennessee	USA	25 431	x		x			
Maersk Texas	USA	25 431	x		x			
Maipo	Liberia	37 602	x		x			
Mandarin Container	Singapur	23 825	x		x	x		
Marion Star	Singapur	23 492	x		x			
Maruba Trader	Antigua	22 990			x	x		
MOL Silver Fern	Panamá	17 429			x	x		
MSC Andes	Liberia	26 288	x		x	x		

Cuadro 6 (conclusión)

Buque	Bandera	Dwt	I y II región	III y IV región	V región	VI – IX región	X y XI región	XII región
MSC Bahia	Liberia	26 336	x		x	x		
MSC Bogota	Chipre	30 458	x		x	x		
MSC Callao	Liberia	26 152	x		x	x		
MSC Chile	Alemania	34 083	x		x	x		
Navajo Princess	Filipinas	21 902	x		x	x		
Nedlloyd Clement	Países Bajos	37 581	x		x			
Norasia Yantian	Alemania	22 900	x	x	x			
Nordcloud	Chipre	22 420	x		x	x		
Nordlake	Chipre	22 450	x		x	x		
Northern Felicity	Alemania	22 246	x		x			
P&O Nedlloyd Arica	Alemania	30 200	x		x			
P&O Nedlloyd Peru	Grecia	33 857	x		x	x		
P&O Nedlloyd Santiago	Alemania	30 007	x		x			
P&O Nedlloyd Sao Paulo	Alemania	30 030	x		x			
P&O Nedlloyd Seoul	Liberia	30 200	x		x			
P&O Nedlloyd Singapore	Alemania	30 200	x		x			
Pacific Rider	Panamá	11 457	x		x			
Panther Max	Bahamas	31 000	x		x			
Parana Challenger	Panamá	29 277	x		x	x		
Santiago Express	Singapur	33 997	x		x			
Saracen Star	Panamá	11 554	x		x			
Sawat	Liberia	26 320	x		x	x		
Scandia	Liberia	24 973	x		x	x		
Sea Jaguar	Alemania	28 366	x		x	x		
Seaboard Chile	St Vicente	17 420	x		x	x		
Seaboard Perú	Chipre	17 450	x		x	x		
Seaboard Pioneer	Chipre	17 451	x		x	x		
Seaboard Power	Chipre	17 451	x		x	x		
Seaboxer	Malta	24 246	x		x	x		
Senator	Liberia	20 442			x			
Stathis	Panamá	17 330			x	x		
Ursula Rickmers	Alemania	22 900	x		x	x		
Wehr Mueden	Alemania	22 983	x		x			
Wehr Ottensen	Alemania	23 051	x		X	x		
Westerhever	Liberia	22 340	x		X	x		
Wila	Liberia	26 360			x	x		
TOTAL: 137		3 345 988	116	8	133	62	2	2
Total bandera chilena: 7		116 998	5	0	7	5	2	2
Total otras banderas: 126		3 228 990	111	8	126	57	0	0

Fuentes: Servicios y buques: Elaboraciones propias sobre la base de Cámara de Comercio de Santiago, *Movimiento Marítimo*, febrero 2001. La bandera y Dwt: Fairplay, www.ships-register.com (mayo 2001). **Nota:** ^a Este buque a la fecha está registrado con bandera chilena.

Cuadro 7

SERVICIOS REGULARES INTERNACIONALES CON ESCALAS EN PUERTOS DEL CENTRO Y NORTE DE CHILE

(frecuencias mensuales, agosto 2001)

Servicio	Empresas	Centro - norte	Norte - centro
Af-SA	CCNI	1.4	
Americas Service	APL, CMA, Columbus, CCNI, CSAV, Crowley		4.3
AMPAC	Lykes, ANZDL, Columbus, Maruba, TMM		2.1
Andean Loop	Maersk-Sealand	4.3	4.3
Andes	Alianca	3.0	3.0
Andex	CSAV, NYK	4.3	4.3
Asia-SA	CLAN		2.1
CENPAC	CSAV	2.1	
CMA WCSA	CMA	2.5	2.5
Condor	CCNI, CTE, KKK, PONL	2.5	2.5
Conosur	CSAV, Libra	2.7	2.7
Eurosal	CMA, CSAV, HSDG, HLCL, PONL		3.8
Gulf	CSAV		2.0
Hispania SA	CHL	1.4	
Hoegh cl na eu	Hoegh		2.0
Magellan	Libra, HSDG	1.0	
Mediterranean Service	CSAV, CTE	2.0	
MSC USSAM	MSC		4.3
OCS et al	CCNI, KKK, MOL, PONL		4.3
USGC-WCSA	Columbus, HSDG		4.3
Total escalas mensuales		27.3	48.5

Fuente: Elaboraciones propias sobre la base de www.ci-online.co.uk (27 agosto 2001). **Notas:** "Centro – Norte" incluye los servicios que hacen escala en San Antonio o Valparaíso, y en Antofagasta, Iquique o Arica. "Norte – Centro" respectivamente al revés. La mayoría de las escalas en Arica e Iquique se realizan durante el viaje hacia al centro de Chile, la mayoría de las escalas en Antofagasta durante el viaje hacia el norte.

Cuadro 8

SERVICIOS REGULARES DE CABOTAJE OFRECIDOS POR CSAV

(Agosto 2001)

Vessel	Corco-vado	Imperial	Corco-vado	Imperial	Corco-vado	Imperial	Corco-vado	Imperial
San Vicente	05-Aug	12-Aug	-	02-Sep	-	22-Sep	-	10-Oct
Talcahuano	-	-	24-Aug	-	13-Sep	-	03-Oct	-
Antofagasta	09-Aug	-	29-Aug	07-Sep	18-Sep	26-Sep	-	-
San Antonio	11-Aug	21-Aug	01-Sep	10-Sep	21-Sep	29-Sep	05-Oct	12-Oct
Punta Arenas	18-Aug	27-Aug	07-Sep	16-Sep	27-Sep	04-Oct	12-Oct	18-Oct
Chacabuco	22-Aug	31-Aug	11-Sep	19-Sep	01-Oct	08-Oct	15-Oct	22-Oct
Talcahuano	24-Aug	-	13-Sep	-	03-Oct	-	17-Oct	-
San Vicente	-	02-Sep	-	22-Sep	-	10-Oct	-	24-Oct
San Antonio	26-Aug	04-Sep	15-Sep	23-Sep	05-Oct	12-Oct	19-Oct	26-Oct
Antofagasta	29-Aug	07-Sep	18-Sep	26-Sep	-	-	-	-
San Antonio	01-Sep	10-Sep	21-Sep	29-Sep	-	-	-	-

Fuente: www.csav.com (26 agosto 2001).

Cuadro 9
SERVICIOS REGULARES DE CABOTAJE OFRECIDOS POR TRANSMARES

(Agosto 2001)

Vessel	Copihue	Condor	Copihue	Condor
San Vicente	08-Aug	20-Aug	03-Sep	20-Sep
Valparaíso	07-Aug	24-Aug	07-Sep	23-Aug
Iquique	10-Aug	-	10-Sep	-
Ilo	12-Aug	-	12-Sep	-
Callao	15-Aug	28-Aug	15-Sep	27-Sep
Guayaquil	18-Aug	31-Aug	18-Sep	30-Sep
Buenaventura	22-Aug	05-Sep	22-Sep	05-Oct
Chimbote	-	10-Sep	-	10-Oct
Callao	28-Aug	13-Sep	28-Sep	13-Oct
Matarani	-	15-Sep	-	15-Oct
San Vicente	03-Sep	20-Sep	03-Oct	20-Oct

Fuente: www.ultramar.cl (27 agosto 2001).

Cuadro 10
PERSONAL A BORDO DE NACIONALIDADES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

(2000)

País	Nota	Oficiales	% del mundo	Marinos	% del mundo	Total	% del mundo
Antigua y Barbuda		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Antillas Neerlandesas		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Argentina		1 135	0.28	3 400	0.41	4 535	0.37
Aruba		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Bahamas		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Barbados		0	0.00	200	0.02	200	0.02
Bélice		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Bermudas		15	0.00	52	0.01	67	0.01
Bolivia	*	33	0.01	41	0.00	74	0.01
Brasil		3 926	0.97	3 926	0.48	7 852	0.64
Chile		1 088	0.27	2 022	0.25	3 110	0.25
Colombia		630	0.16	2 825	0.34	3 455	0.28
Costa Rica	*	26	0.01	30	0.00	56	0.00
Cuba		2 263	0.56	3 093	0.38	5 356	0.44
Dominica		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Ecuador		930	0.23	5 300	0.64	6 230	0.51
El Salvador		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Granada	*	12	0.00	21	0.00	33	0.00
Guadalupe	*	163	0.04	320	0.04	483	0.04
Guatemala		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Guyana	*	125	0.03	237	0.03	362	0.03
Haití	*	11	0.00	17	0.00	28	0.00
Honduras		4 239	1.05	15 341	1.86	19 580	1.60
Islas Caimán		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Jamaica		234	0.06	315	0.04	549	0.04
México		2 280	0.56	4 765	0.58	7 045	0.57

Cuadro 10 (conclusión)

País	Nota	Oficiales	% del mundo	Marinos	% del mundo	Total	% del mundo
Nicaragua		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Panamá		325	0.08	2 611	0.32	2 936	0.24
Paraguay	*	350	0.09	450	0.05	800	0.07
Perú		700	0.17	1 000	0.12	1 700	0.14
República Dominicana		0	0.00	0	0.00	0	0.00
San Kitts y Nevis		0	0.00	0	0.00	0	0.00
San Vicente y Las Granadinas		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Santa Lucía		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Surinam	*	37	0.01	61	0.01	98	0.01
Trinidad y Tobago		0	0.00	0	0.00	0	0.00
Uruguay		57	0.01	973	0.12	1 030	0.08
Venezuela		1 509	0.37	3 363	0.41	4 872	0.40

Fuente: BIMCO/ISF citado en CEPAL, Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe, LC/W.001, www.eclac.cl/transporte/perfil (agosto 2001). Nota: * indica que la oferta de personal a bordo está estimada en base de la demanda por parte de buques nacionales.

Cuadro 11
TONELAJE MOVILIZADO EN CABOTAJE POR PUERTOS CHILENOS

(toneladas métricas, 1999 y 2000)

Puerto	Carga General	Granel Sólido	Granel Líquido	Total 2000	Total 1999
Puerto Montt	441 222	43 261	436 833	921 316	943 525
Chacabuco	311 813	0	71 122	382 935	372 564
San Antonio	295 821	130 991	351 151	777 963	620 301
Punta Arenas	200 920	0	4 558	205 478	307 680
Natales	103 052	0	0	103 052	100 129
Antofagasta	91 936	0	700 701	792 637	866 860
Chaitén	91 639	0	0	91 639	68 019
Lgo. Gral. Carrera	34 641	0	0	34 641	52 560
Quellón	21 761	0	0	21 761	30 400
Iquique	21 703	15 400	213 709	250 812	245 764
Tres Puentes	20 015	0	0	20 015	15 033
Porvenir	20 015	0	0	20 015	15 033
Talcahuano	18 268	0	0	18 268	47 214
Valparaíso	16 495	0	0	16 495	24 758
Term. Sid. Hauchipato	15 106	2 376 034	1 034	2 392 174	
San Vicente	14 864	189 502	2 739 435	2 943 801	5 100 712
Huasco/ Guacolda	14 756	1 007 616	33 601	1 055 973	1 200 052
Arica	13 501	0	82 002	95 503	127 264
Laredo	13 410	0	0	13 410	5 403
Castro	13 074	0	0	13 074	10 654
Puerto Cisnes	11 031	0	0	11 031	8 782
Puerto Aguirre	10 362	0	0	10 362	3 889
Melinka	7 164	0	0	7 164	2 785
Isla De Pascua	5 838	0	5 365	11 203	15 581
Puerto Williams	4 541	0	1 422	5 963	7 773
Chomchi	4 430	0	0	4 430	4 777

Cuadro 11 (conclusión)

Puerto	Carga General	Granel Sólido	Granel Líquido	Total 2000	Total 1999
Isla Santa María	2 357	0	0	2 357	
Isla J.Fernández	1 137	0	0	1 137	1 947
Isla Guarello	914	781 092	1 034	783 040	737 180
Calbuco	716	0	0	716	
Achao	550	0	0	550	137
Quintero	250	0	2 959 347	2 959 597	3 958 679
Penco	158	79 090	0	79 248	62 493
Chacao	135	0	0	135	101
Pargua	120	0	0	120	174
Puerto Eden	113	0	0	113	
Coquimbo	10	48 227	0	48 237	9 787
Cabo Negro	3	0	368 490	368 493	353 535
Guayacan	0	956 824	292 869	1 249 693	1 061 185
Pecket	0	289 375	0	289 375	311 548
Patillos	0	220 574	0	220 574	282 730
Tocopilla	0	145 342	106 729	252 071	224 679
Mejillones	0	0	769 294	769 294	461 906
Gregorio	0	0	502 089	502 089	436 466
Term, Oxiquim Quintero	0	0	421 218	421 218	
Clarencia	0	0	212 842	212 842	117 789
Caldera/ Calderilla	0	0	149 775	149 775	207 423
Ventanas	0	0	76 426	76 426	42 065
Michilla Cove	0	0	49 600	49 600	
Chañaral/ Barquito	0	0	41 464	41 464	90 336
Coronel	0	0	35 557	35 557	62 731
Punta Patache	0	0	35 391	35 391	
Salinas	0	0	6 958	6 958	
Term. Oxiquim Coronel	0	0	5 000	5 000	
Caleta Coloso	0	0	1 873	1 873	
Percy	0	0	765	765	
Ancud					240
Lirquen					36 477
Otros puertos	213 089	0	0	213 089	187 534
TOTAL	2 036 930	6 283 328	10 677 654	18 997 912	18 844 654

Fuente: Directemar, según Cámara Marítima y Portuaria de Chile, Memoria Anual No 57, mayo 2001.

Nota: Puertos ordenados según tonelaje de carga general, granel sólido, y granel líquido.

Cuadro 12
CAPACIDAD DE BODEGA DE BUQUES QUE OFRECEN SERVICIOS REGULARES
INTERNACIONALES CON ESCALA EN PUERTOS CHILENOS

(Febrero 2001)

Ruta	Dwt	buques	Dwt por buque	
Guanta	Pto Cabello/ La Guaira	40 640	2	20 320
Pto Cabello/ La Guaira	El Tablazo	61 207	3	20 402
Pto Cabello/ La Guaira	Cartagena/ Barranquilla	246 214	13	18 940
Pto Cabello/ La Guaira	Manta	45 742	2	22 871
Pto Cabello/ La Guaira	Guayaquil	44 926	1	44 926

Cuadro 12 (continuación)

Ruta		Dwt	buques	Dwt por buque
Pto Cabello/ La Guaira	Callao, Pisco	44 575	1	44 575
El Tablazo	Maracaibo	61 207	3	20 402
Maracaibo	Cartagena/ Barranquilla	40 640	2	20 320
Maracaibo	Guayaquil	20 567	1	20 567
Cartagena/ Barranquilla	Buenaventura	871 100	26	33 504
Cartagena/ Barranquilla	Guayaquil	61 165	3	20 388
Cartagena/ Barranquilla	Callao, Pisco	187 915	10	18 792
Buenaventura	Esmeraldas	66 578	3	22 193
Buenaventura	Guayaquil	1 218 842	43	28 345
Buenaventura	Callao, Pisco	278 434	12	23 203
Buenaventura	Manta	180 134	4	45 034
Esmeraldas	Guayaquil	117 259	6	19 543
Manta	Guayaquil	180 134	4	45 034
Manta	Callao, Pisco	20 691	2	10 346
Manta	Arica, Iquique, Antofagasta, Coloso	45 742	2	22 871
Guayaquil	Paita	453 476	15	30 232
Guayaquil	Callao, Pisco	1 424 014	52	27 385
Guayaquil	Arica, Iquique, Antofagasta, Coloso	83 107	3	27 702
Paita	Callao, Pisco	453 476	15	30 232
Callao, Pisco	Ilo, Matarani	254 036	13	19 541
Callao, Pisco	Arica, Iquique, Antofagasta, Coloso	2 400 281	89	26 969
Callao, Pisco	Valparaíso, San Antonio, Ventanas	247 056	13	19 004
Ilo, Matarani	Arica, Iquique, Antofagasta, Coloso	274 996	15	18 333
Arica, Iquique, Antofagasta, Coloso	Coquimbo, Chañaral	244 969	8	30 621
Arica, Iquique, Antofagasta, Coloso	Valparaíso, San Antonio, Ventanas	2 629 662	105	25 044
Arica, Iquique, Antofagasta, Coloso	Concepción, Talcahuano, Sn. Vicente, Lirquén	89 911	2	44 956
Coquimbo, Chañaral	Valparaíso, San Antonio, Ventanas	244 969	8	30 621
Valparaíso, San Antonio, Ventanas	Concepción, Talcahuano, Sn. Vicente, Lirquén	1 340 073	60	22 335
Valparaíso, San Antonio, Ventanas	Ushuaia	38 774	2	19 387
Valparaíso, San Antonio, Ventanas	Puerto Madryn	3 025	1	3 025
Valparaíso, San Antonio, Ventanas	Buenos Aires, Mar del Plata, Zarate	67 150	4	16 788
Valparaíso, San Antonio, Ventanas	Santos, Rio de Janeiro	61 187	2	30 594
Concepción, Talcahuano, Sn. Vicente, Lirquén	Chacabuco	13 758	2	6 879
Concepción, Talcahuano, Sn. Vicente, Lirquén	Ushuaia	72 950	3	24 317
Concepción, Talcahuano, Sn. Vicente, Lirquén	Bahía Blanca	89 598	4	22 400
Concepción, Talcahuano, Sn. Vicente, Lirquén	Buenos Aires, Mar del Plata, Zarate	20 501	1	20 501
Chacabuco	Punta Arenas	13 758	2	6 879
Ushuaia	Puerto Madryn	72 950	3	24 317
Ushuaia	Buenos Aires, Mar del Plata, Zarate	38 774	2	19 387
Puerto Madryn	Buenos Aires, Mar del Plata, Zarate	75 975	4	18 994
Bahía Blanca	Buenos Aires, Mar del Plata, Zarate	89 598	4	22 400
Buenos Aires, Mar del Plata, Zarate	Montevideo	139 142	8	17 393
Buenos Aires, Mar del Plata, Zarate	Rio Grande	85 657	4	21 414

Cuadro 12 (conclusión)

Ruta		Dwt	buques	Dwt por buque
Buenos Aires, Mar del Plata, Zarate	Paranagua, Itajai	24 442	1	24 442
Buenos Aires, Mar del Plata, Zarate	Santos, Rio de Janeiro	24 425	1	24 425
Montevideo	Santos, Rio de Janeiro	22 034	1	22 034
Rio Grande	Paranagua, Itajai	85 657	4	21 414
Paranagua, Itajai	Santos, Rio de Janeiro	110 099	5	22 020
Santos, Rio de Janeiro	Vitoria, Praya Mole	124 516	5	24 903
Vitoria, Praya Mole	Fortaleza, otro norte Brasil	37 695	1	37 695

Fuente: Elaboraciones propias, sobre la base de Cámara de Comercio de Santiago, *Movimiento Marítimo*, febrero 2001.

Cuadro 13
EXPORTACIONES DE CHILE, PRINCIPALES PRODUCTOS, SEGÚN MODO DE TRANSPORTE
 (miles de toneladas, 1999)

CUCI	Producto	Total	aéreo	terrestre	otros	marítimo	% marítimo
28	Minerales y concentrados	10 622 147	0	4 371	0	10 617 776	99.96
24	Madera, leña y carbón vegetal	4 437 370	8	12 659	69	4 424 633	99.71
27	Minerales y fertilizantes en bruto	3 200 887	2	10 715	22	3 190 148	99.66
68	Metales no ferrosos	2 731 213	990	51 764	76	2 678 382	98.07
51	Productos químicos orgánicos	2 220 735	29	9 459	0	2 211 247	99.57
05	Vegetales y frutas	2 162 761	39 124	230 211	2 394	1 891 032	87.44
25	Pulpa	1 994 469	0	43 891	318	1 950 261	97.78
08	Alimento para animales	717 484	7	2 930	134	714 414	99.57
52	Productos químicos inorgánicos	551 122	175	20 778	188	529 981	96.16
56	Abonos manufacturados	462 047	2	5 215	0	456 830	98.87
63	Manufacturas de corcho	435 136	151	14 252	0	420 734	96.69
	Otros	2 741 760	92 382	670 382	224	1 978 772	72.17
	Total nacional	32 277 131	132 870	1 076 626	3 425	31 064 210	96.24

Fuente: Perfil Marítimo, CEPAL, www.eclac.cl/transporte/perfil (2 julio 2001)

Cuadro 14
EXPORTACIONES DE CHILE A ARGENTINA, POR VÍA MARÍTIMA
 (2000)

Cap	Descripción	Volúmen (en kg)	Valor FOB (en US\$)
29	Compuestos orgánicos	90 112 949	14 150 394
27	Compuestos organicos, drogas, antibioticos y tetraciclinas	30 879 040	7 608 387
31	Abonos de origen animal, vegetal, minerales y quimicos	16 405 870	2 107 498
28	Compuestos inorganicos, sus cloruros, oxidos, dioxidos, sulfuros, etc	14 548 195	2 018 036
48	Papel y carton en bobinas y hojas sueltas, de diferentes gramajes y usos	5 646 098	3 455 604
89	Navegacion maritima o fluvial	1 301 000	1 864 000
73	Manufacturas de fundicion de hierro o de acero	725 732	328 485
74	Cobre y manufacturas de cobre	298 071	529 086
87	Reactores nucleares, aparatos y artefactos para industrias o laboratorios	162 671	896 734
44	Maderas	91 286	50 151
	Otros	103 324	470 694
	TOTAL	160 274 236	33 479 069

Fuente: Giacomex S.A., giacomex@vtr.net, 27 agosto 2001. Nota: Cap. se refiere al Arancel Armonizado

Cuadro 15
EXPORTACIONES DE CHILE A BRASIL, POR VÍA MARÍTIMA
(2000)

Cap.	Descripción	Volúmen (en kg)	Valor FOB (en US\$)
26	Minerales y sus concentrados	449 072 472	203 832 579
29	Compuestos orgánicos	252 896 633	40 481 595
25	Sales, azufre, tierras y piedras, yeso, cales, y cementos	222 994 879	4 337 380
31	Abonos de origen animal, vegetal, minerales y químicos	177 010 446	27 086 880
74	Manufacturas de hierro o de acero	137 955 282	260 233 441
28	Compuestos inorgánicos, sus cloruros, óxidos, dióxidos, sulfuros, etc.	127 631 743	12 858 551
47	Pasta químicas de maderas y de otras materias fibrosas celulósicas	52 641 242	33 114 727
27	Hullas, briquetas, lignitos, aceites de petróleo, combustibles y lubricantes	29 157 070	4 722 323
48	Papel y cartón en bobinas, hojas sueltas, cuadernos, albúmenes	27 290 991	14 624 983
44	Maderas, Coníferas, pino radiata, manufacturas de madera	23 213 297	5 889 534
	Otros	29 313 779	30 899 709
	TOTAL	1 529 177 847	638 081 729

Fuente: Giacomex S.A., giacomex@vtr.net, 27 agosto 2001. Nota: Cap. se refiere al Arancel Armonizado

Cuadro 16
EXPORTACIONES DE CHILE A PERÚ, POR VÍA MARÍTIMA
(2000)

Cap.	Descripción	Volúmen (en ton.)	Valor FOB (en US\$)
27	Hullas, briquetas, lingitos, aceites de petróleo, combustibles y lubricantes	300 526 440	72 506 541
26	Minerales y sus concentrados	92 091 570	38 967 723
48	Papel y cartón en bobinas, hojas sueltas, cuadernos, albúmenes	77 479 210	54 221 668
31	Abonos de origen animal, vegetal, minerales y químicos.	46 230 163	8 673 531
47	Pastas químicas y semiquímicas de maderas y de otras materias celulósicas	26 133 861	14 389 397
11	Productos de la molinería, malta, almidón y fécula	25 520 956	7 881 647
44	Maderas; Coníferas, pino radiata, las demás maderas en bruto y elaboradas	24 160 233	8 144 650
39	Polímeros, Polietilenos, Copolímeros, Polipropileno, resinas, etc.	22 266 282	21 785 898
70	Vidrios y manufacturas de vidrio	15 278 866	5 389 263
73	Manufacturas de fundición de hierro o de acero; perfiles, bridas, tubos etc	13 616 268	9 945 660
	Otros	77 280 746	120 428 052
	TOTAL	720 584 633	362 334 067

Fuente: Giacomex S.A., giacomex@vtr.net, 27 agosto 2001. Nota: Cap. se refiere al Arancel Armonizado

Cuadro 17
IMPORTACIONES DE CHILE DESDE ARGENTINA, POR VÍA MARÍTIMA
(2000)

Cap.	Descripción	Volúmen (en kg)	Valor FOB (en US\$)
27	Hullas, briquetas, lingitos, aceites de petróleo, combustibles y lubricantes	1 153 253 994	265 449 598
10	Trigo, centeno, cebada, avena, maíz, arroz, sorgo, alforfón, etc.	422 274 810	43 621 573
23	Harinas, despojos de carne o pescados, no aptos alimentación humana	137 698 066	23 464 319
12	Semillas y frutos oleaginosos, sus harinas	25 695 710	5 219 437
28	Compuestos inorgánicos, sus cloruros, óxidos, dióxidos, sulfuros, etc.	19 854 232	3 375 564
76	Aluminio	16 842 918	29 040 764
11	Productos de la molinería, malta, almidón y fécula	13 832 956	3 715 937

Cuadro 17 (conclusión)

Cap.	Descripción	Volúmen (en kg)	Valor FOB (en US\$)
15	Mantecas, aceites y grasas, animales y vegetales	11 565 785	4 590 469
25	Sales, azufre, tierras y piedras	5 033 304	216 574
69	Prod. ceramicos tales como ladrillos, losas, baldosas, tejas	3 202 269	219 962
	Otros	7 011 197	15 075 703
	TOTAL	1 816 275 045	394 031 106

Fuente: Giacomex S.A., giacomex@vtr.net, 27 agosto 2001. Nota: Cap. se refiere al Arancel Armonizado

**Cuadro 18
IMPORTACIONES DE CHILE DESDE BRASIL, POR VÍA MARÍTIMA
(2000)**

Cap.	Descripción	Volúmen (en kg)	Valor FOB (en US\$)
72	Fundición de hierro y acero, et. al.	2 630 820 950	35 506 854
69	Prod. ceramicos tales como ladrillos, losas, baldosas, tejas	206 548 006	12 308 160
87	Vehiculos automoviles, tractores, ciclos, camiones-gruas, de bomberos, etc	87 966 808	109 188 694
27	Hullas, briquetas, lingitos, aceites de petróleo, combustibles y lubricantes	57 909 493	11 975 488
73	Manufacturas de fundicion de hierro o de acero	40 411 874	15 628 067
17	Azucares, articulos de confiteria sin cacao	31 051 214	8 851 673
29	Compuestos organicos, drogas, antibioticos y tetraciclinas	23 543 453	22 707 535
23	Harinas, despojos de carne o pescados, no aptos alimentacion humana	22 465 226	4 617 793
84	Reactores nucleares, aparatos y artefactos para industrias o laboratorios	14 506 362	32 312 634
39	Polimeros, Polietilenos, Copolimeros, Polipropilenos, resinas, etc.	14 098 524	16 853 841
	Otros	84 516 014	105 128 320
	TOTAL	3 213 849 007	375 096 547

Fuente: Giacomex S.A., giacomex@vtr.net, 27 agosto 2001. Nota: Cap. se refiere al Arancel Armonizado

**Cuadro 19
IMPORTACIONES DE CHILE DESDE PERÚ, POR VÍA MARÍTIMA
(2000)**

Cap.	Descripción	Volúmen (en ton.)	Valor FOB (en US\$)
27	Hullas, briquetas, lingitos, aceites de petróleo, combustibles y lubricantes	177 098 889	34 965 149
15	Mantecas, aceites, animales y vegetales, sus fracciones y desdoblamientos	75 218 838	18 036 296
72	Fundicion de hierro y acero	71 156 825	26 115 347
28	Compuestos inorgánicos, sus cloruros, óxidos, dióxidos, sulfuros, etc.	62 098 038	6 682 821
25	Sales, azufre, tierras y piedras	21 658 212	2 284 096
73	Manufacturas de fundicion de hierro o de acero	16 748 899	5 650 399
69	Prod. ceramicos tales como ladrillos, losas, baldosas, tejas	15 416 495	2 731 843
10	Trigo, centeno, maiz, arroz, alforfon, mijo, alpiste y los demas cereales	13 745 692	1 387 266
79	Cinc en bruto, desperdicios, barras, perfiles y las demás manufacturas	11 057 855	13 367 197
19	Extracto de malta, preparaciones alimenticias a base de harinas, sin cacao	9 072 405	4 431 948
	Otros	46 574 781	58 429 929
	TOTAL	519 849 255	174 092 470

Fuente: Giacomex S.A., giacomex@vtr.net, 27 agosto 2001. Nota: Cap. se refiere al Arancel Armonizado

Cuadro 20
EMPRESAS NAVIERAS CON SERVICIOS REGULARES
INTERNACIONALES DESDE PUERTOS CHILENOS
(agosto 2001)

Alianca Navegacao e Logistica Ltda ^a
APL Ltd
CCNI SA
CMA CGMSA
Columbus Lines USA Inc ^a
Companhia Libra de Navegacao S/A ^b
Consortium Hispania Lines
Crowley American Transport ^a
CSAV ^b
Euroatlantic Container Line SA
Hamburg-Süd DGKG ^a
Hapag-Lloyd Container Linie GmbH
Hoegh Lines
Italia di Navigazione Spa
Kawasaki Ksien Kaisha Ltd
Kien Hung Shipping Co Ltd
Lykes Lines Ltd ^c
Maersk Sealand
Maruba SCA
Mediterranean Shipping Co SA
Mitsui OSK Lines
NYK
P&O Nedlloyd Ltd
Seaboard Marine
TMM Lines ^c
Compania Trasatlantica Espanola SA
Transmares Naviera Chilena Ltda
Unicorn Lines Ltd

Fuente: Elaboración propia, en base de Containerization International, www.ci-online.co.uk (17 agosto 2001). **Nota:** ^a, ^b, y ^c indican que las empresas pertenecen al mismo grupo.

Cuadro 21
DUEÑOS DE BUQUES PORTACONTENEDORES DE EMPRESAS NAVIERAS CHILENAS
(julio 2001)

Buque	Dueño del buque	Empresa operadora	Año de construcción	Bandera	TEU
CSAV Barcelona	B Navi	CSAV	1982	Singapur	1 681
Bio Bio	Bogazzi	CSAV	1979	Liberia	1 106
CCNI Antartico	Conti Reederei	CCNI	1997	Alemania	2 109
Brasilia	Conti Reederei	CSAV	1997	Alemania	2 460
Qingyunhe	Cosco	CCNI	2000	China	1 702
Tolten	CSAV	CSAV	1999	Bahamas	1 788
Laja	CSAV	CSAV	1978	Liberia	1 017
Lircay	CSAV	CSAV	1978	Liberia	1 017
Imperial	CSAV	CSAV	1995	Chile	534

Cuadro 21 (conclusión)

Buque	Dueño del buque	Empresa operadora	Año de construcción	Bandera	TEU
CSAV Chicago	Dohle	CSAV	1997	Chipre	2 468
Ajama	Dohle	CSAV	1994	Chipre	2 280
CSAV Busan	Dohle	CSAV	1997	Chipre	1 728
Ocelot Max	Enterprises	CCNI	2000	Bahamas	2 226
Puma Max	Enterprises	CCNI	2000	Bahamas	2 226
Copiapo	ER Schiffahrt	CSAV	1998	Liberia	2 226
Algarve	FH Bertling	CCNI	1998	Malta	1 540
CSAV Hamburgo	H Buss	CSAV	1998	Alemania	2 470
ECL Rotterdam	H Buss	CSAV	1998	Alemania	2 470
Maipo	Inman Ent	CSAV	1984	Liberia	2 196
CSAV Peru	Jadroplov	CSAV	1994	Malta	2 265
Campania	Kappa Shpp	CSAV	1982	Malta	1 176
Illapel	London Bridge Shpp	CSAV	1977	Islas Marshal	621
El Dorado	n.d.	CCNI	1990	Corea	950
CSAV Singapore	NYK	CSAV	1997	Panamá	1 613
Iwaki	NYK	CSAV	1997	Panamá	1 613
Izu	NYK	CSAV	1997	Panamá	1 613
CSAV Hong Kong	NYK	CSAV	1997	Singapur	1 613
La Esperanza	Osaka Asah	CCNI	1991	Liberia	950
Panamerican	Oskar Wehr	CSAV	1998	Alemania	1 730
CSAV Montreal	Oskar Wehr	CSAV	1999	Bahamas	1 730
Elqui	Oskar Wehr	CSAV	1999	Islas Marshal	1 726
CCNI Chagres	Rickmers	CCNI	1998	Chile	1 830
CCNI Potrerillos	Rickmers	CCNI	1997	Alemania	1 830
CCNI Arauco	Rickmers	CCNI	1999	Liberia	1 830
CSAV Atlanta	Rickmers	CSAV	1998	Liberia	2 226
Dorothea Rickmers	Rickmers	CSAV	1998	Alemania	1 728
CSAV Manzanillo	Rickmers	CSAV	1995	Antigua y Barbuda	1 728
CSAV Tokyo	Rickmers	CSAV	1996	Islas Marshal	1 726
CCNI Anakena	Schulte Group	CCNI	1998	Alemania	1 830
CCNI Angol	Schulte Group	CCNI	1998	Alemania	1 830
CCNI Atacama	Schulte Group	CCNI	1998	Alemania	1 830
CCNI Antofagasta	Schulte Group	CCNI	1999	Liberia	1 644
CSAV Valencia	Schulte Group	CSAV	1998	Alemania	1 830
CSAV Challenger	Schulte Group	CSAV	1999	Liberia	1 644
Blackfriars Bridge	Silver Line	CCNI	1994	Bahamas	973
CSAV Tianjin	Wieland Di	CSAV	1996	Antigua y Barbuda	1 730
Westwind	Worlder	CSAV	1983	Hong Kong	1 316

Fuente: Containerization International, www.ci-online.co.uk (6 julio 2001). **Nota:** Solamente incluye buques que ofrecen servicios regulares internacionales.

Cuadro 22
FLOTA CON BANDERA CHILENA EMPLEADA EN SERVICIOS REGULARES

(julio 2001)

Nombre del buque	Empresa operadora	Año de construcción	Dwt	Gt	TEU
Andino	CCNI	1993	22 257	17 738	1 267
Imperial	CSAV	1995	7 733	7 565	534
Laja	CSAV	1978	22 328	22 149	840
Rio Blanco	CSAV	1981	18 142	41 208	
Rio Enco	CSAV	1978	7 426	19 867	
Don Leandro	Empremar	1975	26 933	16 255	
Don Raul	Empremar	1984	37 724	22 009	
Huasco	Empremar	1978	16 658	9 432	268
Araki	Miramar	1970	1 727	1 179	
Amadeo	Nisa	1977	2 358	4 787	120
Copernico	Nisa	1985	36 537	22 359	244
Evangelistas	Nisa	1972	1 746	1 535	100
Galileo	Nisa	1988	30 868	16 325	
Magellanes	Nisa	1978	3 523	9 951	283
Puerto Eden	Nisa	1972	4 700	6 792	220
Condor	Transmares	1978	10 480	7 669	486
Copihue	Transmares	1978	10 480	7 436	440
Corcovado	Transmares	1985	6 025	3 986	419

Fuentes: Elaboraciones propias sobre la base de Fairplay (www.ships-register.com), Clarkson Research Studies (www.clarksons.net), Containerization International (www.ci-online.co.uk), y páginas web de las empresas (a inicios de julio 2001). **Nota:** Solamente se incluyen buques de empresas chilenas con bandera chilena que ofrecen servicios regulares, excluyendo buques que transportan graneles líquidos y buques que no son de carga.

Cuadro 23
FLOTA CON BANDERA CHILENA

(al 1 enero 2001)

Empresa operadora	País sede de la naviera	País de construcción	Tipo de buque	Fecha de entrega	Nombre	Sociedad de Clasificación	Dwt	Gt	TEU
Antares Naviera SA	Argentina	Yugoslavia	Chemical/Oil Tanker	01/03/1988	Llama	Bureau Veritas	9 940	6 506	
FLUMAR	Brasil	Francia	Chemical Tanker	01/04/1984	Araucaria	Bureau Veritas	10 260	6 323	
Ultragas Ltda, Soc Nav	Chile	Japón	Bulk Carrier Ore Strengthened	01/09/1974	Osorno	Det Norske Veritas	71 777	38 720	
Oleoductos	Chile	Japón	Crude Oil Tanker	01/01/1981	Valdivia	American Bureau of Shipping	65 682	37 660	
Oleoductos	Chile	Japón	Crude Oil Tanker	01/11/1981	Papudo	Nippon Kaiji	64 896	30 674	
Olympto SA	Chile	Japón	LPG Carrier	01/04/1971	Sea Stone	Nippon Kaiji	49 487	39 946	
Empremar	Chile	Japón	Bulk Carrier Ore Strengthened	01/02/1984	Don Raul	American Bureau of Shipping	37 695	22 009	
Ultragas Ltda, Soc Nav	Chile	Japón	Bulk Carrier Ore Strengthened	01/04/1977	Llaima	Lloyds Register	37 657	22 263	
Nisa Navegacion Sa	Chile	Japón	Bulk Carrier Ore Strengthened	01/01/1985	Copernico	Lloyds Register	36 537	22 359	244
SONAP	Chile	Ukraine	Products Tanker	01/03/1993	Punta Angeles	American Bureau of Shipping	28 840	21 142	
Southern Shipmngt Chile Ltd	Chile	Polonia	Chemical Tanker	01/01/1977	Bow Andes	Det Norske Veritas	28 022	17 561	
Empremar	Chile	Japón	Bulker	01/08/1975	Don Leandro	American Bureau of Shipping	26 932	16 255	
Chilena del Pacifico, Naviera	Chile	Japón	Bulker	01/04/1982	Alamo	American Bureau of Shipping	25 438	15 274	
Chilena del Pacifico, Naviera	Chile	Japón	Bulker	01/05/1984	Araucaria	American Bureau of Shipping	25 357	14 965	
Chilena del Pacifico, Naviera	Chile	Japón	Bulker	01/03/1979	Aroma	American Bureau of Shipping	23 979	14 408	
CSAV	Chile	Japón	Multi-Purpose Ship	01/04/1978	Laja	Det Norske Veritas	22 328	22 149	840
Chilena Interoceanica-CCNI	Chile	Japón	Container Ship	01/08/1993	Andino	American Bureau of Shipping	22 257	17 738	1 267
Ultragas Ltda, Soc Nav	Chile	Sweden	Products Tanker	01/01/1984	Alpaca	American Bureau of Shipping	19 726	12 561	

Cuadro 23 (continuación)

Empresa operadora	País sede de la naviera	País de construcción	Tipo de buque	Fecha de entrega	Nombre	Sociedad de Clasificación	Dwt	Gt	TEU
CSAV	Chile	Japón	Vehicle Carrier	01/11/1981	Rio Blanco	Nippon Kaiji	18 142	41 208	
Chile Govt (Navy)	Chile	Dinamarca	Tanker	01/01/1967	Araucano	Lloyds Register	18 030	12 000	
Olympo SA	Chile	Francia	LPG Carrier	01/12/1969	Cronos	Det Norske Veritas	17 566	16 134	
Ultragas Ltda, Soc Nav	Chile	Dinamarca	Parcels Tanker	01/06/1983	Vicuna	Det Norske Veritas	17 465	11 636	
Empremar	Chile	Japón	General Cargo Ship	01/01/1978	Huasco	American Bureau of Shipping	16 658	9 432	268
Oleoductos	Chile	Japón	Chemical/Oil Tanker	01/11/1981	Abtao	Lloyds Register	9 145	4 994	
CSAV	Chile	Romanía	Container Ship	01/09/1995	Imperial	American Bureau of Shipping	7 733	7 565	534
CSAV	Chile	Japón	Vehicle Carrier	01/10/1978	Rio Enco	Nippon Kaiji	7 426	19 867	
Oleoductos	Chile	Japón	Tanker	01/06/1983	Ancud	American Bureau of Shipping	6 254	3 675	
Transmares Nav.Chilena	Chile	Países Bajos	Multi-Purpose Ship	01/09/1985	Corcovado	American Bureau of Shipping	6 025	3 986	419
Nisa Navegacion Sa	Chile	Finlandia	Ro-Ro	01/03/1972	Puerto Eden	Lloyds Register	4 700	6 792	220
Emdepes	Chile	Japón	Refrigerated Fish Carrier	01/12/1972	Unionsur	Nippon Kaiji	4 407	4 317	
Chilean Interests	Chile	Países Bajos	Products Tanker	01/07/1980	Pacsa 1	Lloyds Register	2 924	1 803	
Nisa Navegacion Sa	Chile	Alemania	Ro-Ro	01/11/1977	Amadeo	Lloyds Register	2 358	4 787	
Chile Govt (Navy)	Chile	Canadá	Icebreaker/Buoy Tender	01/10/1969	Admiral Oscar Viel Toro	Lloyds Register	2 357	4 179	
San Jose SA, Pesquera	Chile	Chile	Fishing Vessel	01/08/1996	Ventisquero	Lloyds Register	1 956	1 447	
Camanchaca SA, Pesquera	Chile	Chile	Fishing Vessel	01/02/1997	Bucanero I	Germanischer Lloyd	1 940	1 533	
Camanchaca SA, Pesquera	Chile	Chile	Fishing Vessel	01/03/1997	Corsario I	Germanischer Lloyd	1 940	1 533	
Chile Govt (Navy)	Chile	Chile	Logistics Vessel	01/07/1988	Aquiles	American Bureau of Shipping	1 912	4 500	40
Nisa Navegacion Sa	Chile	Países Bajos	Ro-Ro	01/08/1972	Evangelistas	Lloyds Register	1 746	1 535	100
Miramar SA, Transportes	Chile	España	General Cargo Ship	01/06/1970	Araki	Lloyds Register	1 727	1 179	

Cuadro 23 (continuación)

Empresa operadora	País sede de la naviera	País de construcción	Tipo de buque	Fecha de entrega	Nombre	Sociedad de Clasificación	Dwt	Gt	TEU
Camanchaca SA, Pesquera	Chile	Noruega	Fishing Vessel	01/12/1976	Yagan	Det Norske Veritas	1 700	1 450	
Quellon, Pesquera	Chile	Chile	Fishing Vessel	01/07/1997	Don Edmundo	Lloyds Register	1 670	1 448	
Pacific Fisheries	Chile	Noruega	Fishing Vessel	01/02/1997	Lider	Det Norske Veritas	1 448	1 098	
Qurbosa, Pesquera	Chile	Islandia	Fishing Vessel	01/02/1980	Hilmir	Det Norske Veritas	1 391	641	
Pacific Protein SA	Chile	Noruega	Refrigerated Fish Carrier	01/07/1955	Cruz Del Sur	Det Norske Veritas	1 387	1 779	
Timonel, Industria Pesqu.	Chile	Noruega	Fishing Vessel	01/07/1975	Mar Austral	Det Norske Veritas	1 000	867	
Ultragas Smit-Lloyd Ltda	Chile	Países Bajos	Anchor Handling/Tug/Supply	01/07/1972	Lingue	American Bureau of Shipping	865	744	
Ultragas Smit-Lloyd Ltda	Chile	Australia	Anchor Handling/Tug/Supply	01/12/1973	Luma	American Bureau of Shipping	860	786	
Chile Govt (Navy)	Chile	Noruega	Anchor Handling/Tug/Supply	01/07/1974	Galvarino	Det Norske Veritas	760	499	
Olympo SA	Chile	Noruega	Anchor Handling/Tug/Supply	01/07/1974	Ares	Det Norske Veritas	742	500	
Oleoductos	Chile	Alemania	LPG Carrier	01/07/1961	Mancera	Bureau Veritas	711	917	
Ultragas Ltda, Soc Nav	Chile	Noruega	Anchor Handling/Tug/Supply	01/07/1977	Ultramar XII	American Bureau of Shipping	650	399	
El Golfo Sa, Pesquera	Chile	Dinamarca	Fishing Vessel	01/03/1973	Pelagos II	Det Norske Veritas	559	1 085	
Coronel Sa, Pesquera	Chile	Noruega	Fishing Vessel	01/07/1979	Remoy Viking	Det Norske Veritas	540	705	
CPT Agencia Maritima SA	Chile	Singapur	Tug	01/07/1997	Caspana	American Bureau of Shipping	458	223	
CPT Agencia Maritima SA	Chile	Singapur	Tug	01/07/1997	Tepual	American Bureau of Shipping	458	305	
Skorprios Sa	Chile	Chile	Cruise Ship	01/12/1995	Skorprios III	American Bureau of Shipping	450	1 597	
Friosur Sa	Chile	Polonia	Fishing Vessel	01/06/1970	Friosur VI	Germanischer Lloyd	445	747	
Bio Bio Pesquera	Chile	Noruega	Fishing Vessel	01/05/1973	Bio Mar III	Det Norske Veritas	426	623	
Friosur Sa	Chile	Canadá	Fishing Vessel	01/07/1981	Friosur IX	Germanischer Lloyd	400	930	
Friosur Sa	Chile	Canadá	Fishing Vessel	01/07/1981	Friosur VIII	Germanischer Lloyd	400	882	

Cuadro 23 (conclusión)

Empresa operadora	País sede de la naviera	País de construcción	Tipo de buque	Fecha de entrega	Nombre	Sociedad de Clasificación	Dwt	Gt	TEU
Transbordadora Austral Broom	Chile	Chile	Passenger/Vehicle Ferry	01/09/2000	Fueguino	Germanischer Lloyd	350		
SOMARCO	Chile	Cuba	Ro-Ro/General Cargo	01/12/1997	Bertina	Bureau Veritas	330	535	
Friosur Sa	Chile	Islandia	Fishing Vessel	01/05/1977	Friosur VII	Det Norske Veritas	300	628	
Skorpios Sa	Chile	Chile	Passenger Vessel	01/07/1988	Skorpios II	American Bureau of Shipping	286	1 264	
Ultragas Ltda, Soc Nav	Chile	Países Bajos	Tug	01/07/1977	Ultramar I	American Bureau of Shipping	211	295	
Ultragas Ltda, Soc Nav	Chile	Alemania	Tug	01/07/1976	Ultramar XI	American Bureau of Shipping	211	295	
Nisa Navegacion Sa	Chile	Estados Unidos	Passenger Vessel	01/07/1984	Terra Australis	American Bureau of Shipping	139	1 899	
Chilean Interests	Chile	España	Fishing Vessel	01/01/1974	Betanzos	Bureau Veritas	0	1 439	
Camanchaca SA, Pesquera	Chile	Noruega	Fishing Vessel	01/09/1978	Kings Bay	Det Norske Veritas	0	1 218	
Ultragas Ltda, Soc Nav	Chile	Chile	Tug	01/09/1999	Lenadura	Lloyds Register	0	325	
Cojinova Sa, Pesquera	Chile	Noruega	Fishing Vessel	01/05/1991	Libas	Det Norske Veritas	0	759	
Chilean Interests	Chile	Perú	Fishing Vessel	01/01/1990	Licanten	Bureau Veritas	0	381	
Pacific Fisheries	Chile	Noruega	Fishing Vessel	01/07/1992	Ligrunn	Det Norske Veritas	0	769	
Qurbosa, Pesquera	Chile	Noruega	Fishing Vessel	01/09/1977	Liguria	Det Norske Veritas	0	741	
Oceanica, Pesquera	Chile	Faroos	Fishing Vessel	01/02/1976	Oceanica 3	Det Norske Veritas	0	760	
Confish Sa, Pesquera	Chile	Noruega	Fishing Vessel	01/06/1975	Veabas	Det Norske Veritas	0	976	
Total					76		778 368	573 124	3 932

Fuente: Fairplay, Londres. Nota: Solamente incluye buques mayores de 300 Gt.

Cuadro 24
SERVICIOS REGULARES ENTRE PUERTOS SUDAMERICANOS
 (número de opciones, junio 2001)

Origen:	Destino:	Antofagasta	Arica	Barranquilla	Belem	Buenaventura	Buenos Aires	Callao	Cartagena	Fortaleza	Guaranao Bay	Guayaquil	Ilheus	Iquique	Itajai	La Guaira	Manaus	Maracaibo	Margarita	Montevideo	Paranagua	Puerto Cabello	Puerto Deseado	Recife	Rio de Janeiro	Rio Grande	Salvador	San Antonio	Santa Marta	Santos	Suape	Valparaiso	Vitoria	
		Antofagasta	Chile		8	0	0	26	7	46	22	0	0	22	0	18	3	4	0	0	0	1	3	4	0	2	6	3	0	35	0	6	0	10
Arica	Chile	8		0	0	38	0	42	21	0	0	37	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	12	0		
Barranquilla	Colombia	0	0		0	1	2	48	0	2	2	0	0	0	0	30	0	5	0	1	0	37	0	1	1	1	1	2	13	1	0	0	0	
Belem	Brasil	0	0	0		0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Buenaventura	Colombia	26	38	1	0		1	141	62	0	0	97	0	36	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	64	0	0	0	26	0	
Buenos Aires	Argentina	7	0	1	0	1		10	9	21	0	1	6	1	37	2	4	1	0	50	55	33	0	5	91	65	38	10	1	165	15	5	36	
Callao	Perú	46	42	2	0	141	10		72	0	0	111	0	54	4	11	0	4	0	1	4	12	2	2	7	6	0	113	0	11	0	33	4	
Cartagena	Colombia	22	21	48	0	62	9	72		0	2	57	0	17	8	53	0	5	0	1	8	65	0	1	9	9	10	51	19	17	0	5	0	
Fortaleza	Brasil	0	0	0	5	0	21	0	0		0	0	2	0	14	0	14	0	0	9	13	3	0	5	38	20	14	0	0	48	5	0	15	
Guaranao Bay	Venezuela	0	0	2	0	0	0	0	2	0		0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0
Guayaquil	Ecuador	22	37	2	0	97	1	111	57	0		0	21	0	3	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	53	0	0	0	25	0	
Ilheus	Brasil	0	0	0	0	6	0	0	2	0	0		0	1	0	0	0	0	0	3	4	0	0	0	6	3	4	0	0	6	0	0	1	
Iquique	Chile	18	6	0	0	36	1	54	17	0	0	21	0		0	4	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0	29	0	0	0	8	0		
Itajai	Brasil	3	0	0	0	37	4	8	14	0	0	1	0	0		0	0	0	0	0	24	5	0	0	0	20	0	8	0	65	0	0	0	
La Guaira	Venezuela	4	0	30	0	1	2	11	53	0	1	3	0	4	0		0	7	3	1	0	69	0	0	2	1	2	10	12	2	0	0	0	
Manaus	Brasil	0	0	0	9	0	4	0	0	14	0	0	0	0	0	0		0	0	4	4	4	0	5	1	6	8	0	0	11	2	0	1	
Maracaibo	Venezuela	0	0	5	0	0	1	4	5	0	2	2	0	0	0	7	0		1	0	0	11	0	0	0	1	0	2	3	2	0	2	0	
Margarita	Venezuela	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	7		0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Montevideo	Uruguay	1	0	1	0	50	1	1	9	0	0	3	0	0	0	1	4	0	0		21	16	0	2	0	35	0	1	1	71	0	0	0	
Paranagua	Brasil	3	0	0	0	55	4	8	13	0	0	4	0	24	0	4	0	0	0	21		17	0	2	85	45	46	10	0	108	17	0	13	
Puerto Cabello	Venezuela	4	0	37	4	2	33	12	65	3	2	4	0	4	5	69	4	11	3	16	17		0	1	23	27	10	10	15	59	23	0	10	
Puerto Deseado	Argentina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	2	0	0	0	0		
Recife	Brasil	2	0	1	1	0	5	2	1	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	2	2	1	0	3	2	5	0	0	7	0	2	0		
Rio de Janeiro	Brasil	6	0	1	0	0	91	7	9	38	0	0	6	0	0	2	1	0	0	0	85	23	0	3	77	0	11	1	169	0	2	0		
Rio Grande	Brasil	3	0	1	0	0	65	6	9	20	0	0	3	0	20	1	6	1	0	35	45	27	0	2	77	27	8	1	118	19	2	15		
Salvador	Brasil	0	0	1	0	0	38	0	10	14	0	0	4	0	0	2	8	0	0	0	46	10	0	5	0	27	0	1	80	0	0	0		
San Antonio	Chile	35	18	2	0	64	10	113	51	0	0	53	0	29	8	10	0	2	0	1	10	10	2	0	11	8	0	0	10	0	0	8		
Santa Marta	Colombia	0	0	13	0	0	1	0	19	0	2	0	0	0	0	12	0	3	0	1	0	15	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0		
Santos	Brasil	6	0	1	0	0	165	11	17	48	0	0	6	0	65	2	11	2	0	71	108	59	0	7	169	118	80	10	1	31	6	65		
Suape	Brasil	0	0	0	0	0	15	0	0	5	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	17	23	0	0	0	19	0	0	31	0	0	0		
Valparaiso	Chile	10	12	0	0	26	5	33	5	0	0	25	0	8	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	6	0	0			
Vitoria	Brasil	3	0	0	0	0	36	4	0	15	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	13	10	0	0	0	15	0	8	0	65	0	0		

Ver Cuadro 7, Cuadro 8, y Cuadro 9 a partir de la página 63 para información más detallada sobre servicios regulares en Chile.



NACIONES UNIDAS



Serie

recursos naturales e infraestructura

Números publicados

1. Panorama minero de América Latina a fines de los años noventa, Fernando Sánchez Albavera, Georgina Ortíz y Nicole Moussa (LC/L.1253-P), N° de venta S.99.II.G.33 (US\$10.00), 1999. [www](#)
2. Servicios públicos y regulación. Consecuencias legales de las fallas de mercado, Miguel Solanes (LC/L.1252-P), N° de venta S.99.II.G.35 (US\$10.00), 1999. [www](#)
3. El código de aguas de Chile: entre la ideología y la realidad, Axel Dourojeanni y Andrei Jouravlev (LC/L.1263-P), N° de venta S.99.II.G.43 (US\$10.00), 1999. [www](#)
4. El desarrollo de la minería del cobre en la segunda mitad del Siglo XX, Nicole Moussa, (LC/L.1282-P), N° de venta S.99.II.G.54. (US\$10.00), 1999. [www](#)
5. La crisis eléctrica en Chile: antecedentes para una evaluación de la institucionalidad regulatoria, Patricio Rozas Balbontín, (LC/L.1284-P), N° de venta S.99.II.G.55 (US\$ 10.00), 1999. [www](#)
6. La Autoridad Internacional de los Fondos Marinos: un nuevo espacio para el aporte del Grupo de Países Latinoamericanos y Caribeños (GRULAC), Carmen Artigas (LC/L.1318-P), N° de venta S.00.II.G.10 (US\$ 10.00), 1999. [www](#)
7. Análisis y propuestas para el perfeccionamiento del marco regulatorio sobre el uso eficiente de la energía en Costa Rica, Rogelio Sotela (LC/L.1365-P), N° de venta S.00.II.G.34 (US\$ 10.00), 1999. [www](#)
8. Privatización y conflictos regulatorios: el caso de los mercados de electricidad y combustibles en el Perú, Humberto Campodónico, (LC/L.1362-P), N° de venta S.00.II.G.35 (US\$ 10.00), 2000. [www](#)
9. La llamada pequeña minería: un renovado enfoque empresarial, Eduardo Chaparro, (LC/L.1384-P), N° de venta S.00.II.G.76 (US\$ 10.00), 2000. [www](#)
10. Sistema eléctrico argentino: los principales problemas regulatorios y el desempeño posterior a la reforma, Héctor Pistonesi, (LC/L.1402-P), N° de venta S.00.II.G.77 (US\$10.00), 2000. [www](#)
11. Primer diálogo Europa-América Latina para la promoción del uso eficiente de la energía, Huberto Campodónico (LC/L.1410-P), N° de venta S.00.II.G.79 (US\$ 10.00), 2000. [www](#)
12. Proyecto de reforma a la Ley N°7447 "Regulación del Uso Racional de la Energía" en Costa Rica, Rogelio Sotela y Lidette Figueroa, (LC/L. 1427-P), N° de venta S.00.II.G.101 (US\$10.00), 2000. [www](#)
13. Análisis y propuesta para el proyecto de ley de "Uso eficiente de la energía en Argentina", Marina Perla Abruzzini, (LC/L. 1428-P), N° de venta S.00.II.G.102 (US\$ 10.00), 2000. [www](#)
14. Resultados de la reestructuración de la industria del gas en la Argentina, Roberto Kozulj (LC/L.1450-P), N° de venta S.00.II.G.124 (US\$10.00), 2000. [www](#)
15. El Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP) y el mercado de los derivados en Chile, Miguel Márquez D., (LC/L.1452-P) N° de venta S.00.II.G.132 (US\$10.00), 2000. [www](#)
16. Estudio sobre el papel de los órganos reguladores y de la defensoría del pueblo en la atención de los reclamos de los usuarios de servicios públicos, Juan Carlos Buezo de Manzanedo R. (LC/L.1495-P), N° de venta S.01.II.G.34 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
17. El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo veinte, Ian Thomson (LC/L.1504-P), N° de venta S.01.II.G.49 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
18. Perfil de la cooperación para la investigación científica marina en América Latina y el Caribe, Carmen Artigas y Jairo Escobar, (LC/L.1499-P), N° de venta S.01.II.G.41 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
19. Trade and Maritime Transport between Africa and South America, Jan Hoffmann, Patricia Isa, Gabriel Pérez (LC/L.1515-P), N° de venta S.00.G.II.57 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
20. La evaluación socioeconómica de concesiones de infraestructura de transporte: caso Túnel El Melón - Chile, Francisco Ghisolfo (LC/L.1505-P), N° de venta S.01.II.G.50 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
21. El papel de la OPEP en el comportamiento del mercado petrolero internacional, Ariela Ruiz-Caro (LC/L.1514-P), N° de venta S.01.II.G.56 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)


22. El principio precautorio en el derecho y la política internacional, Carmen Artigas (LC/L.1535-P), N° de venta S.01.II.G.80 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
23. Los beneficios privados y sociales de inversiones en infraestructura: una evaluación de un ferrocarril del Siglo XIX y una comparación entre esta y un caso del presente, Ian Thomson (LC/L.1538-P), N° de venta S.01.II.G.82 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
24. Consecuencias del shock petrolero en el mercado internacional a fines de los noventa, Humberto Campodónico (LC/L.1542-P), N° de venta S.01.II.G.86 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
25. La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales, Ian Thomson y Alberto Bull (LC/L.1560-P), N° de venta S.01.II.G.105, (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
26. Reformas del sector energético, desafíos regulatorios y desarrollo sustentable en Europa y América Latina, Wolfgang F. Lutz (LC/L.1563-P), N° de venta S.01.II.G.106 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
27. Administración del agua en América Latina y el Caribe en el umbral del siglo XXI, Andrei Juravlev (LC/L.1564-P), N° de venta S.01.II.G.109 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
28. Tercer diálogo parlamentario Europa-América Latina para la promoción del uso eficiente de la energía, Humberto Campodónico (LC/L.1568-P), N° de venta S.01.II.G.111 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
29. Water management at the River basin level: Challenger in Latin America, Axel Dourojeanni (LC/L.1568-P), N° de venta E.01.II.G.126 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
30. Telemática: un nuevo escenario para el transporte automotor, Gabriel Pérez (LC/L. 1583-P), N° de venta S.01.II.G.134 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
31. Fundamento marítimo regional y de cabotaje en América Latina y el Caribe: el caso de Chile, Jan Hoffmann (LC/L.1598-P), N° de venta S.01.II.G.139 (US\$ 10.00), 2001.

Otros títulos elaborados por la actual División de Recursos Naturales e Infraestructura y publicados bajo la Serie Medio Ambiente y Desarrollo

1. Las reformas energéticas en América Latina, Fernando Sánchez Albavera y Hugo Altomonte (LC/L.1020), abril de 1997. [www](#)
2. Private participation in the provision of water services. Alternative means for private participation in the provision of water services, Terence Lee y Andrei Jouravlev (LC/L.1024), mayo de 1997 (inglés y español). [www](#)
3. Procedimientos de gestión para un desarrollo sustentable (aplicables a municipios, microrregiones y cuentas), Axel Dourojeanni (LC/L.1053), septiembre de 1997 (español e inglés). [www](#)
4. El Acuerdo de las Naciones Unidas sobre pesca en alta mar: una perspectiva regional a dos años de su firma, Carmen Artigas y Jairo Escobar (LC/L.1069), septiembre de 1997 (español e inglés).
5. Litigios pesqueros en América Latina, Roberto de Andrade (LC/L.1094), febrero de 1998 (español e inglés).
6. Prices, property and markets in water allocation, Terence Lee y Andrei Jouravlev (LC/L.1097), febrero de 1998 (inglés y español). [www](#)
8. Hacia un cambio en los patrones de producción: Segunda Reunión Regional para la Aplicación del Convenio de Basilea en América Latina y el Caribe (LC/L.1116 y LC/L.1116 Add/1), vols. I y II, septiembre de 1998.
9. Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. La industria del gas natural y las modalidades de regulación en América Latina, Humberto Campodónico (LC/L.1121), abril de 1998. [www](#)
10. Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. Guía para la formulación de los marcos regulatorios, Pedro Maldonado, Miguel Márquez e Iván Jaques (LC/L.1142), septiembre de 1998.
11. Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. Panorama minero de América Latina: la inversión en la década de los noventa, Fernando Sánchez Albavera, Georgina Ortiz y Nicole Moussa (LC/L.1148), octubre de 1998. [www](#)
12. Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. Las reformas energéticas y el uso eficiente de la energía en el Perú, Humberto Campodónico (LC/L.1159), noviembre de 1998.
13. Financiamiento y regulación de las fuentes de energía nuevas y renovables: el caso de la geotermia, Manlio Coviello (LC/L.1162), diciembre de 1998.
14. Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. Las debilidades del marco regulatorio eléctrico en materia de los derechos del consumidor. Identificación de problemas y recomendaciones de política, Patricio Rozas (LC/L.1164), enero de 1999. [www](#)

- 15 Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. Primer Diálogo Europa-América Latina para la Promoción del Uso Eficiente de la Energía (LC/L.1187), marzo de 1999.
- 16 Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la energía en América Latina”. Lineamientos para la regulación del uso eficiente de la energía en Argentina, Daniel Bouille (LC/L.1189), marzo de 1999.
- 17 Proyecto CEPAL/Comisión Europea “Promoción del uso eficiente de la Energía en América Latina”. Marco Legal e Institucional para promover el uso eficiente de la energía en Venezuela, Antonio Ametrano (LC/L.1202), abril de 1999.

-
- El lector interesado en números anteriores de esta serie puede solicitarlos dirigiendo su correspondencia a la Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL, Casilla 179-D, Santiago, Chile. No todos los títulos están disponibles.
 - Los títulos a la venta deben ser solicitados a la Unidad de Distribución, CEPAL, Casilla 179-D, Santiago, Chile, Fax (562) 210 2069, publications@eclac.cl.

 Disponible también en Internet: <http://www.eclac.cl>

Nombre:
Actividad:.....
Dirección:.....
Código postal, ciudad, país:
Tel.: Fax: E.mail: