

PRIVATIZACIÓN PORTUARIA:

Bases, alternativas y consecuencias

Larry Burkhalter



NACIONES UNIDAS



COMISIÓN ECONÓMICA PARA
AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Santiago de Chile, 1999

LC/G.2045-P
Diciembre de 1999

Esta publicación fue preparada por el señor Larry Burkhalter. Se trata de una recopilación de tres trabajos suyos publicados anteriormente como Cuadernos de la CEPAL: los números 65, 68 y 77. El señor Burkhalter, hasta su retiro Jefe de la Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura, deseó dedicar el libro a la memoria se señor Robert T. Brown, quien fuera Director de la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL.

Las opiniones expresadas en este documento son de la exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la Organización.

Las consultas y comentarios pueden dirigirse al señor Sidney Rezende (srezende@eclac.cl).

Copyright © Naciones Unidas 1999
Todos los derechos están reservados
Impreso en Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse el Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N.Y. 10017, EE.UU. 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.

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta: S.99.II.G.59

ISBN 92-1-321549-5

ÍNDICE

	<i>Página</i>
RESUMEN.....	11
ABSTRACT.....	13
 CAPÍTULO I	
INTRODUCCIÓN	15
 CAPÍTULO II	
MARCO HISTÓRICO	19
A. LAS OPERACIONES PORTUARIAS.....	20
B. LA MANO DE OBRA	23
 CAPÍTULO III	
EL PUERTO HIPOTÉTICO: CARACTERÍSTICAS DE UN PUERTO TÍPICO DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.....	27
A. OPERACIONES PORTUARIAS.....	29
1. Ubicación e infraestructura física	29
2. Aspectos institucionales.....	30
3. Administración	32
4. Resultados comerciales	32

B.	LA MANO DE OBRA	34
1.	El Movimiento laboral	34
2.	Necesidad de una reforma laboral portuaria orientada hacia el mercado	38
C.	UN AMBIENTE DE CAMBIO.	42

CAPÍTULO IV

	EL ENTORNO ECONÓMICO	45
A.	LA GLOBALIZACIÓN ECONÓMICA	46
1.	Conceptos generales	46
2.	Las compañías navieras y los puertos	48
B.	POLÍTICAS MACROECONÓMICAS	50
C.	LOS MECANISMOS DEL MERCADO	54
D.	EL PAPEL DE LA COMPETENCIA.	56
E.	INCIDENCIA DE LAS TENDENCIAS MACROECONÓMICAS EN LAS OPERACIONES PORTUARIAS	59
1.	Proliferación de puertos que sirven al mismo territorio	59
2.	La consolidación de la actividad portuaria	61
3.	Cooperación entre puertos.	62
4.	Los sistemas de transporte intermodal	64
F.	LA MANO DE OBRA	66
1.	La oferta de mano de obra portuaria	68
2.	Demanda de mano de obra	72

CAPÍTULO V

	SERVICIOS PORTUARIOS	75
A.	ASPECTOS OPERACIONALES DE LAS OPERACIONES PORTUARIAS	76
1.	Calidad de gestión y productividad de un puerto	76
2.	El funcionamiento de las aduanas	78
3.	Diversificación comercial de los puertos. Actividades de diversificación de los puertos	80
a)	<i>Servicios de transporte terrestre</i>	80
b)	<i>Servicios portuarios centrales, o de eje, y servicios de transbordo</i>	82
c)	<i>Servicios de almacenamiento, cambio de embalaje, distribución y elaboración</i>	84
B.	MANO DE OBRA PORTUARIA	85
1.	Necesidades de los clientes del puerto	86

2. Participación de los estibadores en las decisiones y en las utilidades relacionadas con las actividades portuarias.	89
a) <i>Decisiones</i>	89
b) <i>Utilidades</i>	92
3. Eficiencia portuaria.	95

CAPÍTULO VI

LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA	99
A. LAS OPERACIONES PORTUARIAS	100
1. El acceso de los transportistas	101
B. LAS TERMINALES ESPECIALIZADAS	103
C. LOS SISTEMAS DE MANIPULACIÓN DE CARGA	106
D. LOS SISTEMAS DE CONSOLIDACIÓN DE CARGAS	107
E. COMPUTADORAS Y SISTEMAS DE COMUNICACIONES	110
F. LAS TECNOLOGÍAS MODERNAS Y LA CAPACITACIÓN	113

CAPÍTULO VII

LA MODERNIZACIÓN PORTUARIA	117
A. LOS ASPECTOS INSTITUCIONALES	118
1. La participación privada	118
a) <i>Esquemas de organización</i>	118
b) <i>La globalización de la economía y las políticas portuarias</i>	121
2. La fuerza laboral portuaria	123
a) <i>Las estructuras del empleo portuario</i>	124
b) <i>Conservación de las fuentes de trabajo y programas de creación de nuevos empleos.</i>	125
B. LOS MARCOS JURÍDICOS	128
1. El alcance de la participación privada	129
a) <i>Facultades normativas.</i>	131
b) <i>La desregulación</i>	134
c) <i>La descentralización</i>	136
d) <i>Las leyes antimonopolio</i>	140
e) <i>El marco jurídico para la participación privada</i>	141
f) <i>Alternativas para la participación privada</i>	144
2. Funciones de la reforma laboral	164
a) <i>Los actores</i>	165
b) <i>Las instituciones</i>	173
c) <i>Los instrumentos</i>	183
d) <i>El marco institucional</i>	188

CAPÍTULO VIII

REPERCUSIONES DE LA PARTICIPACIÓN PRIVADA Y DE LA REFORMA LABORAL EN LOS PUERTOS ESTATALES	193
A. CONSECUENCIAS DE CARÁCTER ECONÓMICO	195
1. Los servicios portuarios	196
2. Los resultados comerciales	199
3. La modernización institucional	201
4. Los costos de transacción	205
B. CONSECUENCIAS DE CARÁCTER POLÍTICO	207
C. CONSECUENCIAS SOCIALES	210
1. El desarrollo profesional de los trabajadores	210
2. La equidad social	212

CAPÍTULO IX

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	217
A. EL CARÁCTER INEVITABLE DE LA REESTRUTURACIÓN PORTUARIA	219
1. Los puertos en una economía global	220
2. Las instituciones portuarias	222
3. La infraestructura portuaria	223
4. La fuerza laboral portuaria	225
B. LA PARTICIPACIÓN PRIVADA	227
1. Los mandatos macroeconómicos para la reestructuración de los puertos	228
2. Las transferencias de funciones entre los sectores público y privado en los puertos	230
3. El proceso de modernización	233
4. La estrategia de ejecución	235
C. LA REFORMA LABORAL PORTUARIA	237
1. Redefinición de las funciones de los gobiernos	237
2. El proceso de reforma de la legislación laboral portuaria	240
3. Elaboración de un marco institucional orientado hacia el mercado	242
4. La aplicación de una estrategia	243
BIBLIOGRAFÍA	248

CUADROS, RECUADROS Y GRÁFICOS

Cuadro	Productividad del puerto y distancia del mar abierto.	30
Cuadro	Resumen de los costos y el tiempo de las operaciones de carga en puerto	33
Cuadro	Productividad portuaria media	40
Recuadro 1	Importaciones japonesas de arroz	53
Recuadro 2	Trabajadores ocasionales en el puerto de Rotterdam	69
Recuadro 3	Decisiones obrero-patronales en Alemania	90
Recuadro 4	Colaboración obrero-patronal.	92
Recuadro 5	Una empresa mixta obrero-patronal	93
Recuadro 6	Sistema de “desplazamiento” de costos y trabajadores en los puertos de Israel	94
Recuadro 7	La demanda de servicios portuarios y el calado de los puertos	102
Cuadro	El impacto de los contenedores en la productividad de los estibadores.	115
Recuadro 8	La descentralización y la mano de obra en el Reino Unido.	139
Gráfico	La estructura institucional.	142
Recuadro 9	El papel de la iniciativa privada en la modernización de la infraestructura	154
Recuadro 10	Operaciones conjuntas entre los sectores público y privado	156
Recuadro 11	La reestructuración de los ferrocarriles nacionales de Japón	160
Cuadro	Afiliación sindical en los Estados Unidos	169
Recuadro 12	La reforma laboral en Chile.	175
Recuadro 13	Actividades laborales de organizaciones extranjeras en América Latina	177
Recuadro 14	Arbitraje real	182
Gráfico	Marco institucional para la reforma de la legislación laboral portuaria	190
Cuadro	Resultados comerciales de la empresa Associated British Ports (ABP) desde la privatización	201
Cuadro	Estimación de la distribución de las economías logradas después de la liberalización en el ámbito comercial portuario en Chile	203
Cuadro	Economías anuales con concepto de costos portuarios.	204

RESUMEN

Durante medio siglo los gobiernos han operado los puertos estatales como entes sociopolíticos, haciendo caso omiso a las señales del mercado. Al no responder a éstas, los gobiernos han tenido que subvencionar los puertos, aceptar que las operaciones fueran lentas y costosas, renunciar a la introducción de tecnologías que reducen la demanda de estibadores, permitir a los sindicatos monopolizar el manejo y estiba de la carga, y negociar acuerdos colectivos que institucionalizan las prácticas ineficientes.

Hoy, en cambio, los servicios portuarios deben regirse por criterios comerciales. Esta transición ha sido impulsada por la globalización económica, la transformación de los servicios y los avances tecnológicos. Los mercados internacionales ahora son globales; es decir, la competencia rige no sólo para los productos finales sino también para todos los insumos que intervienen en las cadenas de producción y distribución. Los servicios portuarios en la actualidad tienen que agregar valor a las actividades

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_3323

