



# OPERACIONES DEL TRANSPORTE MARITIMO DE ENAP

REFINERIAS DE PETROLEOS DE CON-CON. RPC



AUTOR: LUIS FELIPE BUSTAMANTE ESPINOZA.

PROFESOR GUIA: EDUARDO JACQUIN NAVARRETE.

Informe de práctica profesional presentada a la carrera de administración de negocios internacionales de la Universidad de Valparaíso para optar al grado de Licenciado en Negocios Internacionales, Título Profesional de Administrador de Negocios Internacionales.

## AGRADECIMIENTOS

Este informe de práctica profesional, de la carrera de Administración de Negocios Internacionales, no hubiese sido posible de realizar sin la ayuda de la Empresa Nacional de Petróleo S.A (ENAP *Refinerías*), y de sus trabajadores en el área comercial de la empresa, relacionados con el transporte marítimo de esta misma.

De esta forma mis agradecimientos van dirigidos a todas aquellas personas que en las mejores de sus intenciones colaboraron en la entrega y disposición de material informativo con respecto a la empresa. Lo cual sirvió de manera fundamental en la elaboración y preparación de este informe de práctica profesional.

Gracias...

---

## ASPECTOS GENERALES

### EMPRESA NACIONAL DE PETROLEO (ENAP Refinerías)

#### **- Historia:**

En 1893, exploradores franceses llegaron hasta Magallanes, convencidos de que era factible encontrar petróleo en Tierra del Fuego y en la Isla Dawson.

Años más tarde, un trabajador de la Hacienda Fiscal de Agua Fresca descubrió por casualidad la existencia de combustibles fósiles en río Canelos, a 30 kilómetros de Punta Arenas. La primera perforación en suelo magallánico con fines exploratorios se llevó a cabo en 1907, en este mismo lugar.

Con el tiempo, debieron dictarse una serie de disposiciones legales para regular una actividad que entonces parecía novedosa. Así, en 1926, se promulgó la Ley 4.109 que reservó en forma exclusiva para el Estado de Chile la propiedad sobre todos los hidrocarburos depositados en el subsuelo.

Casi dos décadas más tarde, el 29 de diciembre de 1945, fluyó por primera vez, desde el pozo de Springhill, en Tierra del Fuego, el primer chorro de petróleo. Y cinco años más tarde, el 19 de junio de 1950, el Presidente Gabriel González Videla promulgó la Ley 9.618 que creó la Empresa Nacional del Petróleo, ENAP. El gobierno de la época estableció la dependencia de ENAP en la Corporación de Fomento de la Producción (Corfo), con personalidad jurídica independiente del Estado.

En las décadas siguientes, se construyeron oleoductos y nuevos terminales para recibir la producción proveniente de Magallanes. En 1952 entró en funciones la refinería de Manantiales y dos años después, la de Concón y el Terminal de Quintero

En 1966 fue inaugurada la Refinería Petrox, Talcahuano (Octava Región) y paralelamente surgió la necesidad de crear nuevas unidades dedicadas a la exploración, refinación, almacenamiento y comercialización de los combustibles. Diez años más tarde, se instaló la primera plataforma de perforación marina en el Estrecho de Magallanes, con lo que se dio inicio a la exploración costa afuera.

Desde 1988 y hasta 2003, ENAP se constituyó como un grupo de empresas al que pertenecían 4 filiales más una división; RPC S.A., Petrox S.A., Emalco S.A. y Sipetrol S.A. a las que se sumaba ENAP Magallanes, que sin ser una filial propiamente tal, actúa en los hechos como unidad productiva independiente.

Con la creación de Sipetrol, en 1990, ENAP emprendió una sólida expansión en el extranjero, orientada a la exploración y producción de petróleo y gas. Actualmente, ésta filial realiza actividades productivas en Argentina, Ecuador, Colombia, Egipto, Irán y Yemen, a lo que se agrega una oficina de representación en Londres, Reino Unido.

Con el correr de los años, ENAP también consolidó su participación como accionista en diversas sociedades junto a inversionistas nacionales y extranjeros. En este contexto, las más destacadas son Sonacol (22,10%), Oleoducto Trasandino (18,25%), Petropower (15%), Petroquim (15%), Gasoducto del Pacífico (18,2%) y Electrogas (15%).

La estructura del holding con cuatro filiales -RPC S.A., Petrox S.A., Emalco S.A. y Sipetrol S.A. - más una división de negocios en la Región Austral -ENAP Magallanes- se mantuvo hasta fines de 2003, momento en que se fusionaron las dos refinerías RPC S.A. y Petrox S.A., operación que dio origen a ENAP Refinerías S.A., una de las compañías más importantes del mundo en su rubro -de hecho, la mayor empresa refinadora de la Costa Pacífico- que vino a fortalecer la posición de ENAP en el negocio petrolero, tanto a nivel local como regional.

Actualmente, la empresa opera con éxito en cada una de las etapas del negocio y gracias al desarrollo tecnológico y comercial alcanzado ha logrado internacionalizar sus actividades de *upstream* a través de Sipetrol S.A. y hoy sus productos exceden holgadamente las especificaciones ambientales que la autoridad ha fijado en Chile, adelantándose a la entrada en vigencia de dicha normativa y elaborando combustibles de alta calidad, que contribuyen a la descontaminación de las urbes y que incluso se exportan hacia exigentes mercados de Norte y Centro América.

# Definición de la Empresa Empresa Nacional del Petróleo

## **Perfil de ENAP**

Empresa Nacional del Petróleo- ENAP

Dirección: Vitacura 2736, Las Condes - Santiago

Fono: (56-2) 280.3000

Fax: (56-2) 280.3199

Correo Electrónico: [investorrelations@enap.cl](mailto:investorrelations@enap.cl)

Web site: [www.enap.cl](http://www.enap.cl)

RUT: 92.604.000-6

Dotación: 3.100 personas

Giro Comercial: Producción de hidrocarburos, refinación y venta de combustibles.

Propiedad: Estado de Chile



## **Descripción de la Organización**

La Empresa Nacional del Petróleo es una compañía cuyo giro comercial es la exploración, producción y comercialización de hidrocarburos y sus derivados.

ENAP realiza actividades de upstream (exploración y producción de petróleo crudo y gas natural), downstream (refinación, logística y comercialización de combustibles y otros productos derivados del petróleo), servicios ligados con la industria petrolera y logística para transporte y almacenamiento de combustibles. Por lo tanto, constituye una red de negocios con presencia en los mercados nacional e internacional, con respaldo

tecnológico, infraestructura moderna, productos competitivos y servicios al cliente, en todas las etapas del negocio.

En Chile ENAP y sus filiales realizan sus actividades en un ambiente de economía abierta, donde cualquier inversionista puede explorar, explotar, refinar, importar y distribuir productos y subproductos de hidrocarburos.

### **Constitución legal, Propiedad y Control de la Empresa**

ENAP es de propiedad del Estado de Chile. Fue constituida conforme a la Ley N° 9.618, promulgada el 19 de junio de 1950. Conforme a ello la empresa redactó sus estatutos, los que fueron aprobados por Decreto N° 1.208, dictado el 10 de octubre de 1950, por el Ministerio de Economía.

Su administración superior radica en un Directorio compuesto por ocho miembros, encabezado por el Ministro de Minería, quien ocupa la Presidencia de éste. La Vicepresidencia es ejercida por el Vicepresidente Ejecutivo de Corfo, entidad que también designa a otros tres directores. Los otros tres directores representan al Instituto de Ingenieros de Minas de Chile, a la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA) y a la Sociedad Nacional de Minería (SONAMI).

## **ENAP: La principal compañía energética de Chile**

Con medio siglo de vida cumplido, ENAP tiene un fuerte arraigo en varias regiones de Chile y abastece más del 85% de la demanda de combustibles del país.

Creada el 19 de junio de 1950, la compañía ha sido escuela de miles de profesionales y técnicos que han desarrollado la industria petrolera y gasífera, destacando por su entrega y dedicación al desarrollo del país y expandiendo el negocio más allá de las fronteras chilenas.

En este tiempo, ENAP ha mantenido el liderazgo en el campo energético nacional, motivo suficiente para estimar que se ha transformado en un importante motor del desarrollo económico y social de Chile, pero en especial, hechos que se verifican con el suministro al mercado interno de gran parte de los combustibles cuyo empleo es imprescindible en casi todos los ámbitos de la vida nacional y mediante el aporte directo e indirecto que anualmente realiza al Estado.

Este aporte y los valores de ENAP han trascendido en el tiempo y se han proyectado en el largo plazo, a partir de los nuevos negocios y estructuras productivas que la empresa ha logrado levantar a lo largo de sus cinco décadas de vida.

Trabajadores, técnicos y ejecutivos entrenados en ENAP han sabido demostrar que es posible competir con gigantes energéticos, varios de los cuales son socios de nuestra empresa en proyectos estratégicos. La experiencia y know how aportado en los últimos años por ENAP la convierten no sólo en la primera, sino que en la única empresa petrolera chilena que produce, refina y comercializa hidrocarburos, situándola también en un destacado lugar en la región.

La visión de empresa hace enfrentar de manera diferente el negocio petrolero, comenzando con la rica cultura interna, orientada al crecimiento constante, junto con el compromiso de entregar al mercado combustibles de alta calidad y notable rendimiento

y eficiencia, productos que no sólo cumplen, sino que superan en muchos casos las normas ambientales vigentes actualmente en el país.

No es casualidad que ENAP mantenga el liderazgo en el mercado chileno, pese la apertura al exterior y a la llegada al país de importantes compañías energéticas internacionales. Estas mismas compañías prefieren comprar combustibles a ENAP antes que importarlo desde sus propias plantas, o bien desde mercados abiertos y competitivos del exterior. La clave para mantener este liderazgo se llama competitividad y eficiencia; los productos de ENAP se fabrican con los más altos estándares internacionales.

### **El Perfil de ENAP**

La visión de empresa hace enfrentar de manera diferente el negocio petrolero, comenzando con el enriquecimiento de la cultura interna, como por ejemplo el valor clave de la orientación al cliente, el compromiso con los trabajadores de fortalecer su desarrollo personal y técnico, en un clima motivador y participativo, y el compromiso con la comunidad de generar rentabilidad económica y social, y velar por un desarrollo ambiental sustentable.

### **La Empresa se Define como:**

Una empresa integrada , porque se propone tener una adecuada presencia en todos los eslabones de la cadena de valor del sector hidrocarburos, mejorando el balance entre las reservas de crudo, la capacidad de refinación, la infraestructura logística y la proximidad al consumidor.

Una empresa internacionalizada, porque ha incrementado en forma sistemática su presencia en el mercado petrolero internacional, y particularmente, en gran parte de Latinoamérica.

Una empresa diversificada, porque ENAP considera el desarrollo de nuevos negocios como parte de su giro principal, ampliando sus actividades a áreas energéticas diversas, pero complementarias entre sí, lo cual implica dar un mejor aprovechamiento a los recursos de que dispone. En este sentido, ENAP considera que las alianzas y asociaciones con terceros son herramientas claves para su crecimiento.

## **Instalaciones**

### **Antecedentes**

Creada el 19 de junio de 1950 para explotar los depósitos de petróleo descubiertos en la zona de Magallanes en 1945, ENAP está organizada operativamente en dos Líneas de Negocios: Exploración y Producción, de la cual dependen Sipetrol S.A. y la mayor parte de los activos de ENAP en Magallanes; y Refinación, Logística y Comercialización, a la que pertenece la filial ENAP Refinerías S.A. (que incluye la ex Emalco S.A.), además de la Refinería Gregorio, ubicada en Magallanes.

## **Producción**

ENAP Refinerías S.A. procesa 220.000 barriles diarios de petróleo y produce 13 millones de metros cúbicos de combustibles al año. Se trata de la empresa de refinación de petróleo más grande de la costa Pacífico de América Latina.

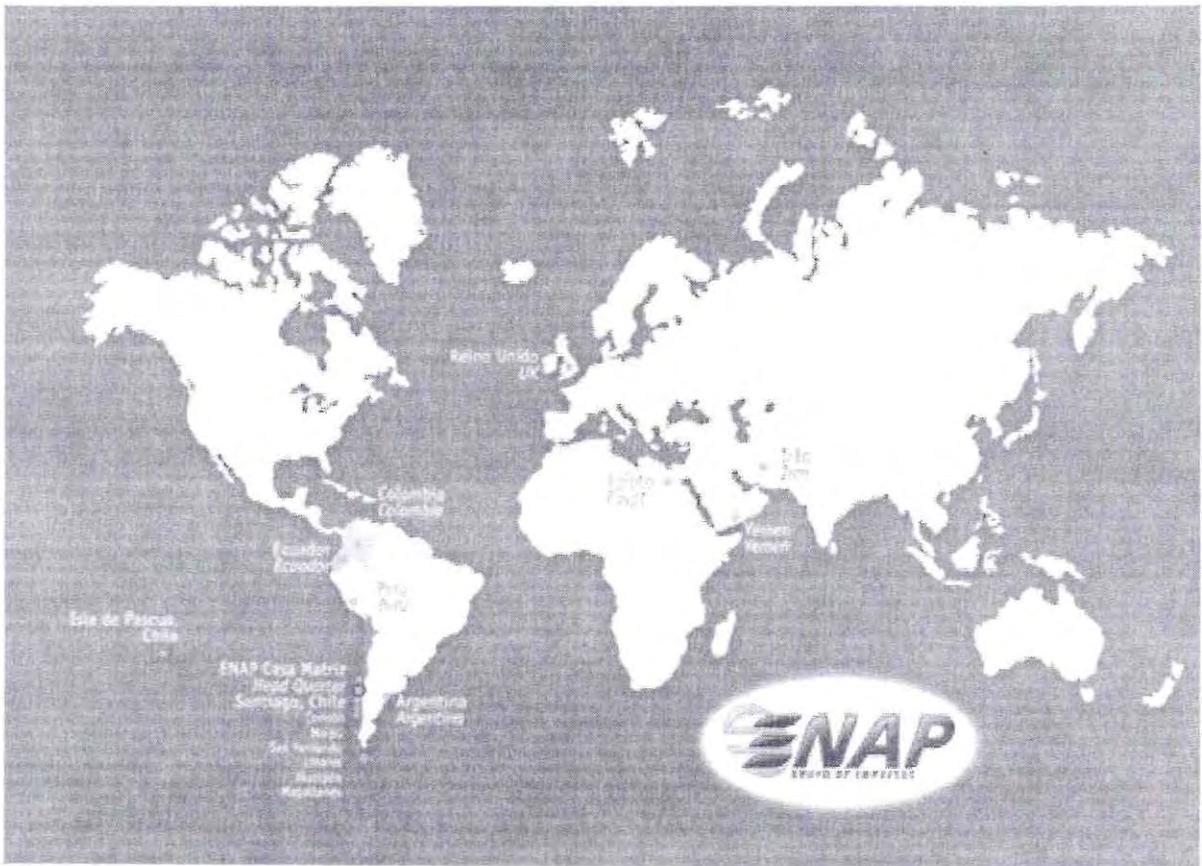
ENAP abastece aproximadamente el 85% de los combustibles que consume Chile y exporta estos productos refinados a países de Centro y Sudamérica.

En Chile ENAP explota yacimientos de petróleo y gas natural en la región de Magallanes y abastece con este último producto a la compañía Methanex, cerca de Punta Arenas, donde se ubica la mayor planta de producción de metanol del mundo.

A través de Sipetrol S.A., ENAP realiza actividades de exploración y producción de crudo en Argentina, Ecuador, Colombia, Egipto e Irán.

## **Participación en Otras Sociedades**

ENAP tiene participación en la propiedad otras sociedades: Sociedad Nacional de Oleoductos (Sonacol S.A.); Petropower S.A.; Oleoducto Trasandino (Chile y Argentina); Electrogas S.A.; Gasoducto del Pacífico; Geotérmica del Norte; Clapsa (1 y 2); Innergy Holdings S.A.; Éteres y Alcoholes S.A., y Petrosul S.A., entre otras.



## **Objetivos de la Empresa**

La corporación está cimentada sobre férreos valores que guían el propio camino de ella. En esta senda de crecimiento sostenido a lo largo de medio siglo de vida, se ha fijado la misión y los principios rectores que resumen la filosofía corporativa.

Siempre la empresa se esta preocupando de maximizar el valor económico de la empresa en el largo plazo, optimizando la operación y los resultados de las inversiones, acrecentando el nivel de integración y la calidad de sus productos.

Maximizarla rentabilidad del negocio y asegurar el crecimiento de la empresa en el largo plazo, consolidando la posición actual de la corporación en el mercado.

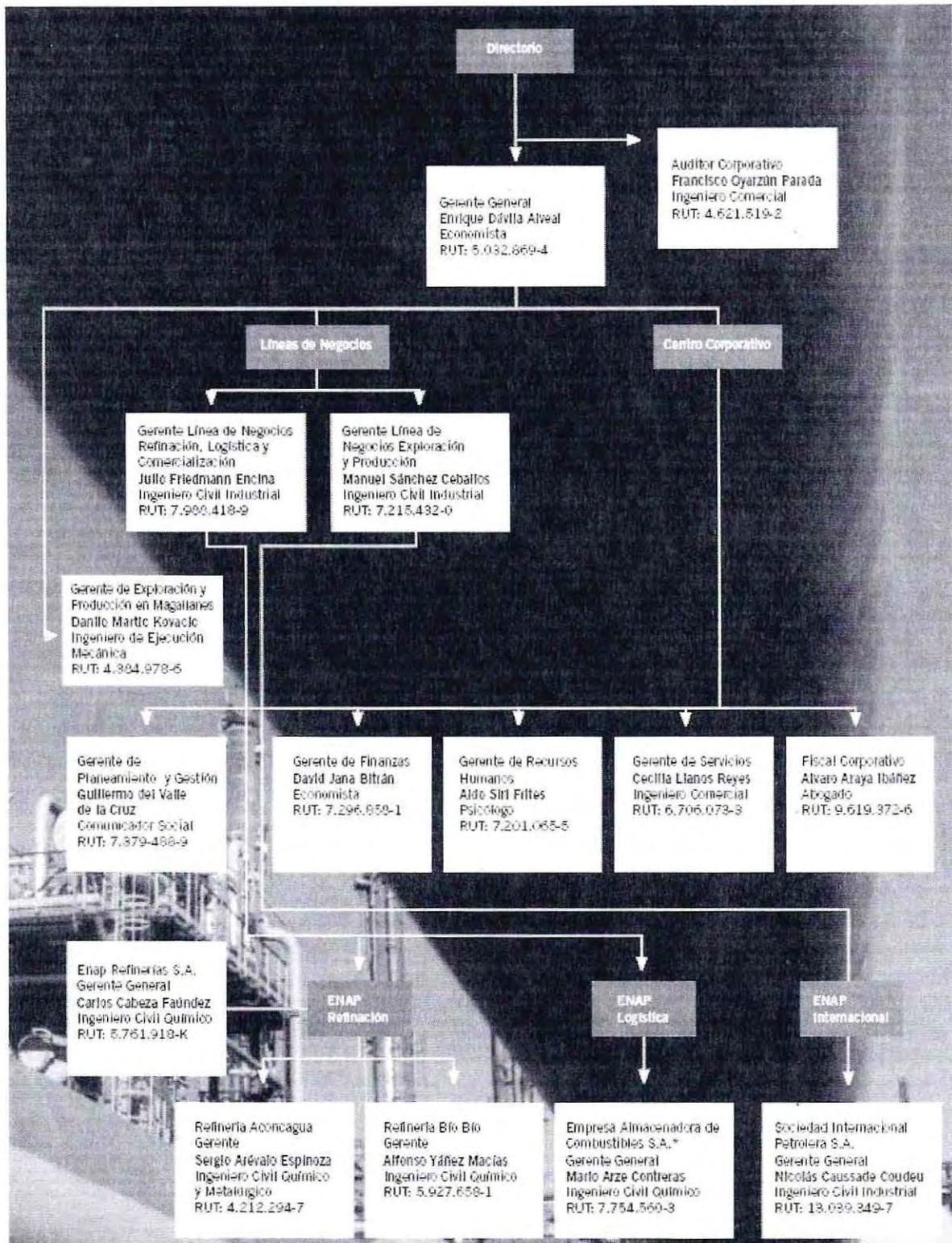
Producir combustibles de alta calidad, caracterizados por su eficiencia y bajas emisiones, con el objetivo de reducir al máximo el impacto de éstos en el medioambiente.

Ofrecer a los consumidores productos de la más alta calidad, elaborándolos con la más avanzada tecnología disponible y suministrarlos a precios competitivos.

Incrementar la participación en el mercado petrolero internacional, aumentando la presencia en las regiones donde hoy se actua y continuar el despliegue de las operaciones hacia nuevos horizontes.

Entregar bienestar a sus trabajadores y la mejor calidad de vida posible a sus familias y comunidades, contribuyendo al desarrollo económico en las zonas donde operan las instalaciones industriales.

## Organización



## **Directorio:**

Presidente Directorio:

Alfonso Dulanto Rencoret, Ministro de Minería



Vicepresidente Directorio:

Oscar Landerretche Gacitúa, Vicepresidente Ejecutivo de la Corporación de Fomento de la Producción.

## **Directores**

Francisco Bernasconi Gutiérrez, Corporación de Fomento de la Producción.

Aldo Signorelli Guerra, Corporación de Fomento de la Producción.

Gustavo Cubillos López, Instituto Ingenieros de Minas de Chile.

Ramón Jara Araya, Sociedad Nacional de Minería.

Radovan Razmilic Tomicic, Sociedad de Fomento Fabril.

Jorge Matute Matute, Corporación de Fomento de la Producción.

## **Ejecutivos Principales:**

### **Gerente General:**

Enrique Dávila Alveal

Gerente de la Línea de Negocios Refinación, Logística y

Comercialización:

Carlos Cabeza Faúndez

Gerente de la línea de Negocio de Exploración y Producción : Nelson Muñoz Guerrero



**Secretaria General:**

Paula Hidalgo Mandujana

Gerente de Finanzas:

David Jana Bitran

Gerente de Planeamiento y Gestión Corporativa:

Guillermo del Valle de la Cruz

Gerente Corporativo de Recursos Humanos:

Aldo Siri Frites

Gerente de Servicios:

Cecilia Llanos Reyes

**Fiscal:**

Alvaro Araya Ibañez

Oficinas: Vitacura 2736, Las Condes, Santiago, Chile

Teléfono: (56-2)280.3000 Fax (56-2) 280.3179

Casilla: 3556, Santiago, Chile

R.U.T.: 92.604.000-6

**ENAP Magallanes**

Dirección: José Nogueira 1101, Punta Arenas

Gerente: Danilo Martić Kovacic

**ENAP Refinerías S.A.**

Dirección: Avda. Borgoño 25777, Concón

Gerente General: Carlos Cabeza Faúndez

**ENAP Sipetrol S.A.**

Dirección: Vitacura 2736, piso 7, Santiago

Gerente General: Nelson Muñoz Guerrero

## Análisis Comercial

### Chile: Un mercado abierto y competitivo

En Chile existe libertad de precios para los combustibles y cada distribuidor y estación de servicio puede cobrar los valores que estime conveniente, de acuerdo con los niveles que impone la competencia y con las propias expectativas de ganancias (márgenes) del empresario. También existe libertad para producir e importar combustibles, de modo que ENAP considera los precios de las importaciones de productos desde el extranjero al determinar sus propios precios.

En los últimos dos años, ENAP ha continuado aplicando la política de precios vigente desde enero de 1999, basada en el seguimiento semanal de la paridad de importación. En términos resumidos, este concepto significa que la empresa elige la mejor alternativa de costos que se ofrece para cualquier importador de traer un producto a Chile desde un mercado de referencia, que en el caso actual corresponde al de la Costa del Golfo de México, en Estados Unidos. Sobre esta base ENAP mantiene contratos de venta con las compañías distribuidoras.

El mercado de los productos es distinto del de los crudos, de modo que si bien este último puede, en un momento, mostrar oscilaciones fuertes, no necesariamente determinan el precio de los derivados, cuyos precios están sujetos a la evolución de la oferta y la demanda que se da en ámbitos específicos del mercado de cada combustible. En el caso de ENAP, los márgenes de refinación dependen de crudos comprados con no menos de 60 días de anticipación, considerando el tiempo que media entre el momento en que se compran y el momento en que se transforman en productos finales.

ENAP no tiene ninguna responsabilidad en el mecanismo de operación del Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP), ni tampoco en el efecto que éste tiene sobre los precios finales, ya sea cuando se aplican créditos a favor del consumidor, cuando los precios internacionales están altos, o con impuestos, cuando los precios están bajos y este fondo empieza a recuperar los recursos que perdió en momentos cuando aplicó subsidios para amortiguar las alzas. Los principales factores que intervienen en el cálculo de los precios de ENAP son el precio en el mercado de referencia; los costos transporte y logística (oleoductos, almacenamiento); costos de internación o arancel aduanero; seguros, impuesto específico e IVA; evolución del tipo de cambio y efecto del impuesto o crédito del FEPP.

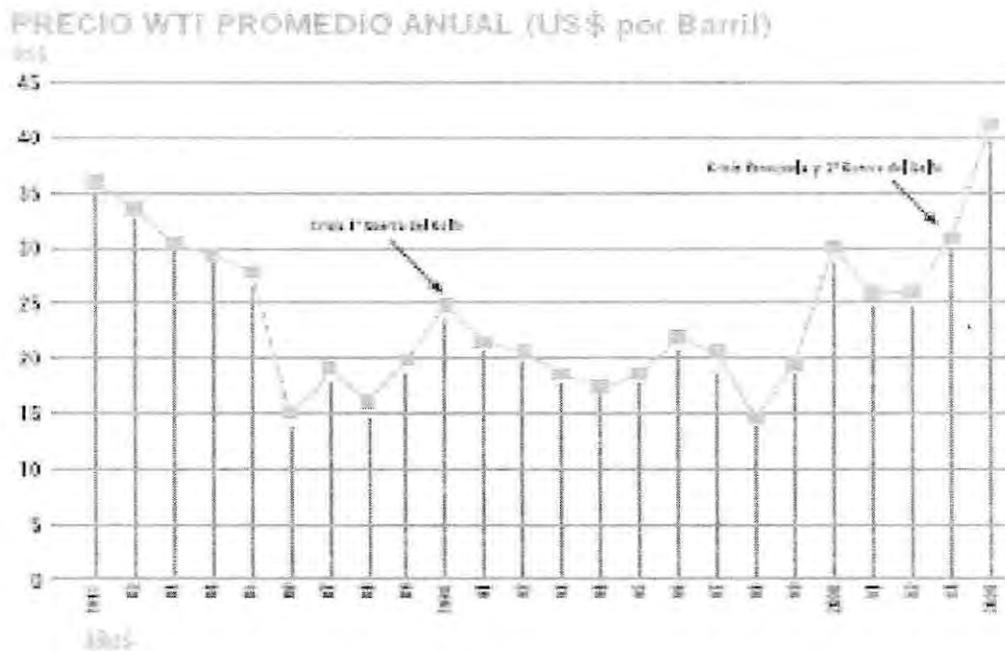
Según lo dispone la Ley 19.589, en enero de 2000 el arancel aduanero bajó a 9% y seguirá bajando un punto por año, hasta llegar al 6% en el 2003. Esta condición de aranceles más bajos muestra por qué ENAP debe continuar con sus esfuerzos para enfrentar la mayor competencia de las importaciones.

La misma Ley 19.589 dispuso que partir de enero del 2000 subiera el impuesto específico para la gasolina, de 4,4084 unidades tributarias por metro cúbico (UTM/m<sup>3</sup>) a 5,2 UTM/m<sup>3</sup>. Este mismo cuerpo legal dispone un aumento de este impuesto a 6 UTM/m<sup>3</sup> a partir de enero de 2001. Cabe consignar que ENAP sólo aplica los impuestos vigentes en el país y, por lo tanto, no tiene ninguna responsabilidad en el efecto que éstos tienen sobre los precios finales.

## ENTORNO DE NEGOCIO... SITUACION INTERNACIONAL Y LOCAL

### Situación del mercado internacional en 2004

Ha quedado en evidencia que 2004 fue el año del “shock petrolero subrepticio”. A diferencia de los shocks de precios de 1973-74, 1979-80, 1990-91 y 2002-03, que estuvieron precedidos por sendas crisis político-militares, en 2004 el precio del petróleo subió violentamente, sin que mediara crisis alguna, hasta alcanzar sucesivos récords históricos (en términos corrientes, esto es, en moneda no ajustada por inflación), que eran superados rápidamente. El precio promedio para el crudo marcador internacional West Texas Intermediate (WTI) fue en 2004 de US\$ 41,4 el barril, 33% mayor que los US\$ 31,1 el barril registrado en 2003.



El fuerte crecimiento económico mundial, destacando en él la expansión en los Estados Unidos y China, es el principal factor que explica el alza de precios del petróleo en 2004, ya que el gran aumento de la demanda por éste tensionó al máximo la capacidad instalada de producción de petróleo crudo, de refinación y transporte, alcanzándose simultáneamente los límites de éstas, lo que no sucedía desde 1973.

## MERCADO MUNDIAL DE PETRÓLEO 2003 - 2004

(Cifras en millones de barriles por día)

	2003	2004	Variación %
DEMANDA TOTAL	79,8	82,4	2,6
OCDE	48,8	49,4	0,6
No-OCDE	31,0	33,0	2,0
OFERTA	79,4	83,1	3,7
Ex Unión Soviética	10,4	11,3	0,9
Resto no OPEP	38,5	38,9	0,4
USM* y condensados OPEP	3,4	3,7	0,3
Crudo OPEP	27,1	29,2	2,1
VARIACIÓN INVENTARIOS	-0,4	0,7	

Fuente: Departamento de Energía, EIA, "Short Term Energy Outlook, Enero 2005".  
\* Gas Natural Líquido

La demanda por petróleo creció en 2,6 millones de barriles por día (bpd) en 2004, el incremento anual más alto de los últimos 30 años, alcanzando el máximo histórico de 82,4 millones de bpd.

Si bien la oferta creció 3,7 millones de bpd, y se produjo una cierta recuperación de los inventarios mundiales, esto fue a costa de copar gradualmente a lo largo del año prácticamente toda la capacidad ociosa de producción de petróleo crudo de la OPEP (y mundial), cayendo a poco más de 1 millón de bpd, excluyendo a Irak. Los continuos sabotajes a la infraestructura petrolera de este país hicieron que, en la práctica, no pudiera considerarse la capacidad de producción no utilizada de ese país como una salvaguarda para el sistema de abastecimiento.

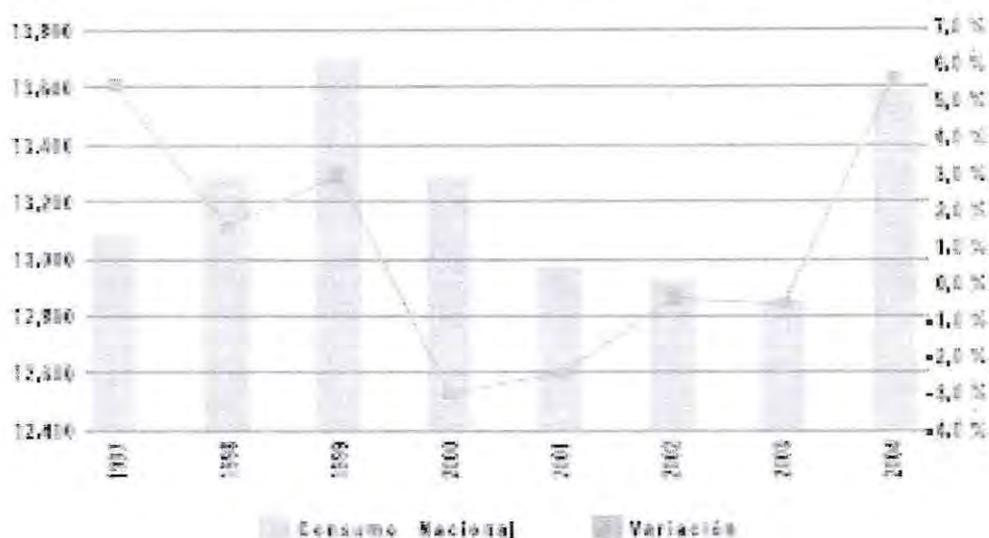
La reducción de los márgenes de seguridad del sistema de abastecimiento por el gradual agotamiento de la capacidad ociosa de producción de petróleo y los insuficientes inventarios, mantuvieron casi permanentemente en alza el precio hasta octubre. Así, el precio del WTI, que había iniciado el año en US\$ 34,2 el barril, llegó hasta un máximo mensual de US\$ 53,2 el barril en octubre (el máximo diario de US\$ 56,4 se registró el 22 de octubre), mes en que la presión alcista se intensificó al bajar en 480.000 bpd la

producción estadounidense de petróleo en el Golfo de México, por los daños a las instalaciones petroleras ocasionados por el huracán Iván.

### Mercado nacional en 2004

El consumo de productos refinados del petróleo en Chile alcanzó los 13,6 millones de metros cúbicos (234,2 mil barriles/ día) en 2004, lo que significó un aumento en el consumo de 5,7% con respecto al año anterior. Esta cifra marca una clara recuperación del consumo a los niveles que teníamos antes del año 2000.

CONSUMO TOTAL DE COMBUSTIBLES EN CHILE



Este crecimiento del consumo de productos refinados en el país se explica principalmente por la dinámica de la actividad económica en Chile, medida por el PIB, el cual según cifras del Banco Central, creció 6,1 % en 2004. Esta dinámica tuvo un fuerte impulso provocado por el aumento en los precios de las principales exportaciones del país, principalmente el cobre; por la recuperación de la demanda interna; y por la entrada en vigencia de los tratados de libre comercio, especialmente con la Unión Europea, Estados Unidos y Corea del Sur.

La mayor actividad económica gatilló el aumento en la demanda por combustibles utilizados en generación eléctrica y en procesos industriales, pero también influyó un factor inesperado, como fue la crisis de suministro de gas natural desde Argentina, lo que motivó el reemplazo de este energético por combustibles tradicionales, como petróleo diesel, butano y propano y en menor medida el petróleo combustible.

De hecho, en algunos procesos industriales se incrementó la utilización de gas licuado como sustituto del gas natural. Por grupos de productos, el comportamiento del consumo durante el 2004 fue ascendente pero disímil: mientras que los consumos de gasolina, kerosene y gas licuado (combustibles de uso principalmente de particulares) tuvieron un crecimiento en conjunto de 1,2%, los consumos de petróleo diesel y de petróleos combustibles (de uso principalmente industrial) crecieron 9,1%, y los productos industriales no combustibles aumentaron su demanda en 7,9%.

En el caso de la gasolina, el consumo alcanzó 2,94 millones de metros cúbicos (50.700 barriles/día), aumentando sólo 0,2% con respecto a 2003. Este modesto crecimiento en el consumo de gasolinas se explica por el alza de 34% en el precio internacional, tomando como referencia el mercado de la costa del Golfo de México en Estados Unidos, lo que implicó un aumento del precio al consumidor en Chile de 9% en términos reales, esto es, incluyendo impuestos y descontando la tasa de inflación general.

El consumo total de kerosene aumentó 2,1% a 0,86 millones de metros cúbicos (14.800 barriles/día). Este crecimiento se explica por la mayor demanda de kerosene de aviación, lo que a su vez se debe a aumento del tráfico aéreo de carga y pasajeros, por la mayor actividad económica. El consumo de gas licuado aumentó en 2,6%, llegando a 1,74 millones de metros cúbicos (30.000 barriles/día). El déficit de gas natural obligó al sector industrial a tomar medidas de resguardo para asegurar la continuidad de sus procesos productivos, lo que implicó un aumento en la demanda por este Combustible.

El consumo total de diesel llegó en 2004 a 5,6 millones de metros cúbicos (96.400 barriles/día), manteniéndose como el producto con mayor consumo individual en Chile. El aumento del consumo de diesel (7,5%) se debió en parte a su utilización como combustible de generación eléctrica, en reemplazo del gas natural. El consumo de petróleos combustibles fue 1,78 millones de metros cúbicos (30.700 barriles/día), con

un aumento de 14,3%. El crecimiento del consumo de petróleo combustibles se explica por el fuerte incremento del transporte marítimo, impulsado a su vez por el aumento del comercio exterior chileno.

El consumo de productos industriales no combustibles (solventes, olefinas, productos asfálticos, etc.) fue de 0,68 millones de metros cúbicos (11.700 barriles/día), aumentando así en 7,9% con respecto al total alcanzado en 2003. Este crecimiento está ligado principalmente al aumento experimentado por las inversiones en infraestructura de transporte que demandan como insumo los productos asfálticos.

### **La política comercial de ENAP**

Recientemente, la Fiscalía Nacional Económica, en un documento en que requiere a las compañías distribuidoras (no a ENAP) ante la Comisión Resolutiva Antimonopolios, ha reconocido el criterio de paridad de importación como el criterio válido para el mercado chileno, y además, ha indicado que siendo ENAP dominante en el mercado (es el único que hoy tiene refinerías en Chile) en ningún caso abusa de su posición dominante.

Al estar Chile inserto en una economía abierta, donde existe libertad para importaciones de combustibles, donde ENAP es un competidor más, el precio en Chile queda determinado según el criterio de paridad de importación, siendo éste el costo más económico de importar la demanda nacional de combustibles desde el mercado más competitivo, que tenga el tamaño, la profundidad, la estabilidad y la liquidez necesaria para un suministro confiable y permanente hacia nuestro país. De este modo, ENAP no es un marcador de precios, sino un tomador de precios desde un mercado competitivo externo sobre el cual no tiene ninguna capacidad de control (Costa del Golfo de México, Estados Unidos).

De hecho, la Ley 19.030, de enero de 1991, modificada por la Ley 19.681, de mayo de 2000, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo y especifica las metodologías para su administración, valida el criterio de paridad de importación para el cálculo que la Comisión Nacional de Energía debe efectuar para los precios de referencia del fondo.

Nadie –ni menos ENAP- tiene facultad alguna como para limitar importaciones en Chile (salvo el Servicio de Aduanas, el SEC o el SAG, por razones justificadas propias de su actividad). Chile tiene una economía abierta a las importaciones, y en particular, el mercado de los combustibles es totalmente abierto: cualquiera puede refinar, importar, distribuir y vender combustibles a los precios que estime convenientes.

El caso de Argentina, que ha sido citado recientemente, obedece a una realidad muy particular y de corto plazo. La situación de ese país ha impedido que los precios internos de los combustibles en Argentina reflejen los precios internacionales, al no poder traspasar a precios en ese mercado la devaluación de casi 400% del peso argentino. Por esta razón, existe interés (coyuntural) de los productores argentinos por exportar productos a Chile. Sin embargo, estas importaciones no son suficientes en cantidad ni permanentes en el tiempo como para marcar los precios mayoristas en Chile. De hecho, el volumen total de gasolinas -que cumplen con las exigentes especificaciones ambientales y de calidad chilenas- exportado desde Argentina al resto del mundo en el 2001 alcanzó 600.000 m<sup>3</sup>, siendo la demanda total de Chile más de 3 millones de m<sup>3</sup>. Por lo tanto, aún si se hubiera importado toda la gasolina exportable desde Argentina de las calidades que requiere Chile, para complementar el abastecimiento total de nuestro

país, ésta sólo alcanzaría a un 20% del mercado chileno, con lo cual el mercado de referencia más económico de un tamaño suficiente como para abastecer Chile sigue siendo el mercado de la Costa del Golfo de México (Estados Unidos), mercado con el cual debe competir ENAP.

Esto implica que cualquier fórmula contractual que establezca ENAP con sus clientes – las compañías distribuidoras- no afecta los precios internos de los combustibles en Chile, puesto que, en un contexto de precios de paridad de importación, éstos vienen dados desde los mercados externos.

ENAP mantiene contratos anuales de abastecimiento con Shell, Esso, Copec, YPF, Texaco, J.L. Capdevilla y Hugo Najle, en los cuales estas empresas comprometen libremente los volúmenes anuales a adquirir por parte de dichas compañías, lo que permite a ENAP programar con anticipación las compras de crudo y los procesos de refinación para entregar los combustibles que los clientes demandan, haciendo más eficiente el proceso de refinación y la programación logística. Este compromiso comercial de abastecimiento le permite a ENAP otorgar a las empresas que suscriban libremente este tipo de contrato un descuento de 4% sobre el precio de lista, el que corresponde a la paridad de importación al momento de cada entrega (o sea, el precio está definido en el contrato por un criterio, no por un valor; el valor varía en el tiempo de acuerdo al criterio de paridad de importación). Aún así, las compañías distribuidoras mantienen importaciones adicionales a los volúmenes que adquieren a ENAP, sin que ENAP pueda influir sobre las cantidades que ellas libremente desean comprar a ENAP y sobre los volúmenes que desean importar.

De hecho, las importaciones de combustibles por parte de compañías distribuidoras privadas han ido creciendo en los últimos diez años, como porcentaje del mercado, desde un 6% a comienzos de los noventa a 16% en la actualidad, sin que la Comisión Nacional de Energía haya modificado el criterio de paridad de importación desde la Costa del Golfo de México (Estados Unidos).

Si las compañías importan a menores o mayores precios respecto de los precios de venta de ENAP, y si ello les permite o no traspasar esos mayores o menores precios a los consumidores, es una decisión comercial autónoma de las compañías distribuidoras, y que no compete a ENAP.

En todo caso, si se comparan los precios entregados por las refinerías de ENAP con la realidad de otros países, como Argentina, Brasil y Perú, se observa que los precios de venta de ENAP a las compañías distribuidoras son inferiores o similares a los reportados en dichos países.

Adicionalmente, cabe destacar que, de acuerdo con los informes de la empresa internacional Solomon, dedicada a efectuar benchmarking de todas las refinerías del mundo, las refinerías Petrox y RPC (ambas de propiedad de ENAP) son las más eficientes de Latinoamérica considerando la mayor parte de los parámetros de comparación.

## **Productos ENAP**

La irrupción de automóviles con convertidor catalítico en el mercado nacional trajo consigo en 1994 la necesidad de elaborar gasolinas sin plomo de 93, 95 y 97 octanos y con bajos niveles de aromáticos tóxicos (benceno, butadieno, acetaldeído y formaldeído). Junto con modernizar las unidades de craqueo catalítico para producir estas gasolinas, ENAP también optó por construir la primera planta productora de DIPE (Di iso propil éter) del país en la Refinería de Concón. Este elemento es fundamental para fabricar gasolinas de alto octanaje con bajo contenido de sustancias aromáticas, que son las que producen emisiones dañinas para la salud humana.

### **Actualmente, ENAP suministra al mercado los siguientes productos:**

#### **Combustibles**

---

Gasolina de 93 octano

Gasolina de 95 octano

Gasolina de 97 octano

Gasolina de aviación 100/130

Kerosene doméstico

Kerosene de aviación ASTM A-1 (Jet A-1)

Petróleo Diesel B

Petróleo Diesel Ciudad

Gas natural

Gas licuado de petróleo (GLP)

## **Productos industriales**

---

Gasolina Blanca

Aguarrás Mineral

Xileno Industrial

Solvente Minería

Solvente 4

Solvente 10

Petróleo Combustible N°5

Petróleo Combustible N°6

IFO 180

Pitch Asfáltico

Nafta Liviana

Azufre

## **Productos petroquímicos**

---

Etileno

Polietileno

Polietileno de baja densidad

Propileno

Polipropileno

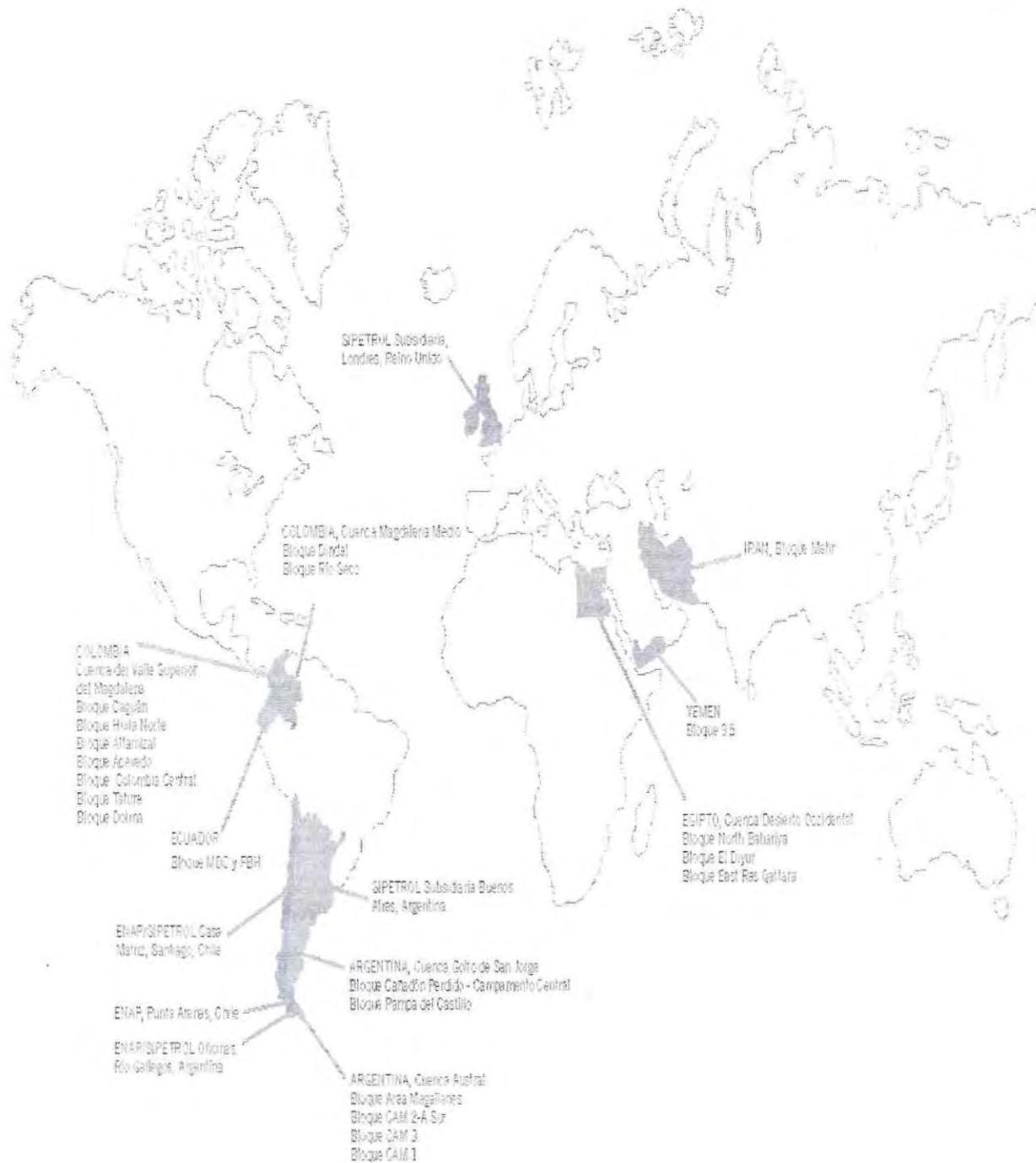
Polipropileno de alta densidad

En forma paulatina las refinerías de ENAP han dado pleno cumplimiento a las normas de calidad de los combustibles que se han ido aprobando gradualmente en Chile. Los ejemplos más significativos en este plano son la puesta a disposición del mercado de la Región Metropolitana del Diesel Dorado, en 1997, y del Diesel Ciudad, en 2001, mucho antes que entraran en vigor las normas de reducción de azufre en el combustible que ocupa el transporte de carga y pasajeros.

### **Actividad internacional de ENAP**

A través de Sipetrol, ENAP ha desarrollado proyectos de gran envergadura, entre los cuales destaca el denominado "Area Magallanes", que contempló la instalación de la plataforma AM-6, en la boca oriental del Estrecho de Magallanes. Esta es la quinta de su tipo que instala Sipetrol en aguas argentinas. En este contrato Sipetrol participa en partes iguales con Repsol YPF, siendo esta última la operadora del proyecto. Con una inversión cercana a los US\$100 millones, la plataforma AM6 entró en producción en octubre de 2000.

Esta verdadera red es un polo de progreso para el capital humano de ENAP y difusión de su calidad; se traduce en la exportación de conocimiento y experiencia más allá de nuestras fronteras, solventado en más de medio siglo de vida como empresa energética.



## ANÁLISIS DE RIESGO DE MERCADO

ENAP participa en la exploración y producción de hidrocarburos y en las siguientes etapas de la cadena productiva, refinación, transporte, almacenamiento y comercialización de los productos derivados del petróleo. De estas actividades, una parte substancial de las operaciones corresponde a la refinación y comercialización de sus productos en Chile, liderando el abastecimiento del mercado nacional con una participación mayor al 85%, abriéndose paso en los últimos años a la exportación de estos productos, principalmente a países de América Latina.

El abastecimiento del petróleo crudo para sus refinerías lo obtiene mayoritariamente desde Argentina, siendo sus principales proveedores Repsol-YPF y Chevron-San Jorge. No obstante lo anterior, ENAP está en condiciones de acceder a mercados alternativos de suministro de petróleo crudo y productos, situación que le permite asegurar el abastecimiento y los compromisos comerciales convenientemente.

El riesgo relevante para el negocio está esencialmente en el margen de refinación, enfrentando la empresa las fluctuaciones de precio en los mercados internacionales de crudo y los productos. Para minimizar y/o estabilizar este riesgo, durante 2001 y el 2002 se efectuaron avances importantes en el ámbito de compras y ventas de productos por medio de contratos de mediano plazo. Junto con ello, las refinerías han ajustado favorablemente sus estructuras de costos a la competitividad de esta industria, obteniendo significativos estándares de eficiencia, medidos a través de ejercicios de benchmarking internacional.

Si bien la empresa ha efectuado inversiones en exploración y producción de petróleo en países con mayor grado de riesgo-país que el chileno, lo que puede afectar individualmente a alguna filial extranjera, se están realizando las acciones para incrementar la diversificación de inversiones en el exterior con el objeto de reducir el riesgo global de ENAP.

La exposición a las variaciones en el tipo de cambio, resultado de tener parte importante de los ingresos en pesos chilenos y sus pasivos en dólares, se ha visto significativamente disminuida por la política de precios basada en la paridad de importación indexada en dólares, situación que se analiza en forma periódica, para mantener una posición competitiva considerando la libertad de precios y de importación que existe en Chile.

El endeudamiento de la empresa se ha financiado históricamente con tasas de interés flotantes, considerando el mercado internacional sobre la base de tasa Libor. Sin

embargo, en octubre y noviembre de 2002, la empresa realizó dos emisiones de bonos, una en el mercado nacional y una en el mercado norteamericano, por lo cual parte de su deuda estará a tasa fija y la madurez de esta parte de la deuda será de mayor plazo (10 años).

La empresa no participa de operaciones de futuros ni en otros mercados de cobertura financiera para los riesgos anteriormente mencionados, salvo en el caso de la emisión realizada en el mercado nacional que fue emitida en UF y una porción de la cual fue cubierta a través de un Cross Currency Swap para llevar su denominación a dólares de los Estados Unidos.

## **ANALISIS FODA EMPRESA ENAP**

### **Fortalezas**

HABLANDO EN UN PLANO NACIONAL Y COMO EMPRESA 100% ESTATAL SE DESPRENDE LO SIGUIENTE:

- Ubicación geográfica de alto nivel, dado el gran campo marítimo q maneja el país, dentro del comercio internacional como nacional.
- Una de las empresas de petróleo a nivel mundial bien catalogadas y numero uno a nivel nacional.
- Fuertes relaciones comerciales con países de Latinoamérica y del mundo destacándose los tratados de libre comercio con estados unidos y la Unión Europea.
- Empresa innovadora en materia de refinación de petróleo a nivel latino.
- La empresa muestra una tendencia creciente y alcista en medida de sus niveles de producción e ingresos.
- Sistema financiero regular y estable.
- Gran desarrollo en el ámbito de servicios otorgados a sus empleados.

### **Debilidades**

- Falta de experiencia en el ámbito internacional.
- Carencia de suelo explotable, lo suficiente como para competir en el mercado global.

-

### **Oportunidades**

- Acuerdos internacionales de importancia con países y mercados comunes de gran potencia. (U.S.A, E.U).
- Crecimiento del mercado petrolero
- Nuevas alianzas con empresas latinoamericanas.(Grupo de empresas).
- Mercados de países emergentes en crecimiento, a una tasa mayor a la de los países industrializados.
  
- Asistencia a convenciones y cumbres y eventos de interés cultural, político, social y económico a nivel internacional.
- Nivel tecnológico de punta en la explotación como en la exploración del crudo.
- Empresa con un futuro en incremento y de renombre.

### **Amenazas**

- Se vislumbra el fin de una etapa en la cual la economía mundial se basa en el petróleo como principal fuente de energía, siendo una amenaza constante frente a la aparición de fuentes de energía alternas al petróleo, pero más económicas, renovables y menos contaminantes.
- Aparición de una fuente de energía económica alterna al petróleo.
- Aparición de empresa privadas q se dediquen al rubro y q puedan quitarle la cuota del mercado.
- Destrucción de las alianzas estratégicas efectuadas con empresas extranjeras, por motivos externos.

## Área Específica de Transporte Marítimo

### TRANSPORTE INTERNACIONAL

El transporte del petróleo ha sufrido grandes variaciones desde los tiempos de que se iniciara su utilización masiva como recurso energético. En un principio el petróleo se transportaba en barriles en los barcos, (un barril equivale 159 Lts. y sigue siendo medida universal para estos casos) con el tiempo nació la necesidad de transportar grandes volúmenes de crudo, junto a ello empezó la especialización en el transporte de petróleo; aparecieron los primeros buques tanques, su nombre es muy gráfico para designar su función, transporte de líquidos en grandes estanques. El transporte masivo de hidrocarburo se realiza a través del medio marítimo, las grandes ventajas de éste son su autonomía, esto significa que puede abarcar el globo completo, salvo algunas instalaciones respecto al tonelaje de los grandes petroleros, la gran capacidad de transporte sería la segunda ventaja.

El costo del transporte, resulta más barato que cualquier otro medio, por las grandes distancias que debe cumplir entre las zonas productoras y las consumidoras; además, para las regiones separadas por mar es el único medio económico para transportar la carga.

Otra ventaja sería la gran variedad de servicios que pueden ofrecer un barco, los avances tecnológicos en lo referente al diseño de los buques, en la especialización del transporte, el uso de materiales, medios de propulsión.

Un volumen sustancial del petróleo es transportado por buques tanque. Los buques petroleros llevan las máquinas propulsoras a popa, para evitar que el árbol de la hélice atraviese los tanques de petróleo y como medida de protección contra el riesgo de incendio.

Algunos de los petroleros de mayor porte encuentran dificultades para atracar en puertos que carecen del calado adecuado o no disponen de muelles especiales. En estos casos se recurre a boyas fondeadas a distancia conveniente de la costa, provistas de tuberías. Estas, conectadas a terminales en tierra, permiten a los grandes petroleros amarrar y descargar el petróleo sin necesidad de ingresar a puerto.

## **Departamento de Transporte ENAP**

La gerencia refinerías ENAP, dependiente de CER (Comité ejecutivo refinerías), tiene entre otras funciones la responsabilidad de la gestión del departamento de transporte marítimo del petróleo crudo y productos que ENAP importa. De este modo la gerencia comercial efectúa estas operaciones por medio de la subgerencia de transporte marítimo la cual a su vez realiza la contratación, operación y control de los contratos de fletamento necesario para el transporte de las importaciones de crudos, productos y gas licuado. Dicha gestión incluye la contratación y operación de naves dedicadas al cabotaje de gas licuado y otros.

La contratación de naves para el transporte de hidrocarburos se decide de acuerdo a la programación del abastecimiento de crudo y productos de ENAP, y sus filiales. Estas necesidades de transporte pueden ser satisfechas mediante la contratación de una nave en el mercado spot internacional a través de licitación, la cual puede hacerse bajo las modalidades de contrato de fletamento por viaje, por tiempo o bien negociación directa con los armadores cuando la situación de mercado así lo requiera. Esto no quita la existencia de otros tipos de contratos de fletamento como por ejemplo: a casco desnudo, y otro, sin embargo ENAP solo utiliza los ya antes descritos.

### **EL CONTRATO DE FLETAMENTO**

Estos contratos normalmente son para el transporte de grandes volúmenes de carga y por períodos de un año o más.

El contrato no está generalmente amarrado a un buque o buque determinados, sino que se establecen programas de transporte entre un puerto o un grupo de puertos de carga y descarga. Los programas fijan las fechas en que deberán hacerse los embarques y los terminales petroleros marítimos para cada uno de ellos. El armador utiliza distintas naves, de diversos tamaños y características, cuyos máximos y mínimos estarán acordados en el contrato. El armador se compromete a poner a disposición del fletador un buque adecuado en el lugar y fecha oportunos.

El fletador a su vez, paga al armador una tarifa por cada tonelada de carga transportada, que se ajustará a las diferentes combinaciones de puertos de carga y descarga.

El armador dará un tiempo determinado por viaje para que el fletador cargue y descargue la nave, esto se llama tiempo para faenas (Laytime). Si el fletador excede este tiempo, caerá en sobre estadía (demurrage) y deberá hacer por este concepto un pago extra por día o fracción de día.

En cada viaje el fletador debe proporcionar carga suficiente para completar la capacidad de la nave o el tonelaje convenido. Si entrega menos carga por alguna razón que no es culpa del armador, deberá pagarle este falso flete (dead freight), a igual tarifa que la del contrato, es decir, como si hubiera transportado la parte de la carga que el fletador no pudo entregarle.

Por cada una de estas clases de contratos coexisten en el mercado proformas-tipo de pólizas creadas por asociaciones internacionales de las partes que intervienen en este negocio. Estas proformas tratan de prever y regular con la mayor extensión posible, los derechos y deberes de los interesados, atendiendo a las situaciones que pueden acaecer durante el fletamento de un buque.

### **CONTRATO FLETAMENTO POR VIAJE, (VOYAGE CHARTER)**

ENAP, como fletador contrata la nave para efectuar un viaje específico por el cual paga una tarifa unitaria de flete que incluye todo los costos de la nave (arriendo, combustibles y gastos de puerto). El contrato se inicia cuando la nave se presenta a cargar en el puerto de embarque dentro de la ventana de carga acordada y termina cuando la nave finaliza la descarga en el puerto de destino. El fletador dispone de un periodo de tiempo sin costo en el cual debe efectuar la carga y descarga. En el caso de que el fletador exceda este plazo deberá pagar una sobrestadía por el tiempo empleado en exceso. En este tipo de contrato, la nave siempre esta bajo el control del armador.

#### **Particularidades de este Fletamento:**

-El armador conserva el control sobre las operaciones náutica y comercial del buque y asume la responsabilidad por la transportación de un cargamento determinado entre el puerto o los puertos que se pacten en uno o varios viajes, por lo cual recibe como pago el importe del flete.

-El fletador ejecuta las operaciones de carga y descarga, para lo cual el armador otorga un periodo de tiempo denominado "días de estadía" (laytime) el que se computa de varias formas.

-En el Contrato de Fletamento por Viaje, el fletador no se circunscribe sólo a lo anterior sino que además participa directamente y de diversas formas en la empresa marítima, como ejemplo se puede citar que el fletador asume la responsabilidad por los retrasos en los puertos de carga y descarga; si estas operaciones exceden los días de estadía, el fletador será responsable del pago de la demora y si toma menos tiempo se hará acreedor al cobro del despacho.

-Si el fletador no suministra el cargamento o no lo suministra en la cuantía acordada, será responsable por el pago del "flete en vacío" (preferimos utilizar este término recomendado por el autor español Ruiz Soroa, en vez del término "falso flete", resultado de la versión del anglosajón del termino "dead freight").

-En esta modalidad de fletamento, el armador aparte de asumir todos los aspectos esenciales del empleo del buque, y debido a ello, tienen la obligación de costear los desembolsos que tienen conexión directa con los viajes que el buque ejecuta, tales como consumos de combustible, derechos portuarios, remolque, practicaje, etc.

-El armador da ciertas garantías en cuanto a la buena condición de navegabilidad del buque (seaworthiness) y tiene algunos derechos que le garantizan el pago del flete, flete en vacío y demora de no producirse los abonos debidos por los conceptos indicados, como lo es el derecho a la retención de la carga (lien).

-Otra peculiaridad de este contrato es que el flete se establece en proporción con la cantidad de carga en forma de un tanto alzado por viaje (lumpsum) sin tener en cuenta el tiempo empleado en ejecutar el viaje, consiguientemente, la posibilidad de pérdida de tiempo en el mar reincide en principio en el armador, no obstante, a veces se transfiere al fletador una parte del riesgo de demora en los puertos de carga por medio de las disposiciones sobre el tiempo de plancha y demoras.

## **CONTRATO FLETAMENTO POR TIEMPO (TIME CHARTER)**

ENAP como fletador contrata la nave por un periodo de tiempo, durante el cual paga una tarifa anticipada de arriendo diaria, que incluye tripulación y otros gastos, excepto los combustibles y los gastos de puerto inherentes, los que son de cuenta y cargo del fletador. A diferencia de la modalidad anterior, en esta, ENAP tiene a su cargo el control de la nave lo cual permite optimizar a su favor la operación de ella, teniendo incluso la posibilidad de destinarla a dar el servicio de transporte a terceros, cuando sea posible coordinar este con la programación del transporte de crudo o productos para ENAP.

### **Particularidades de este fletamento:**

-En la Póliza de Fletamento por Tiempo, el armador se compromete a situar el buque a disposición del fletador durante cierto periodo de tiempo (tres meses, 6 meses, etc) con independencia de los viajes que se ejecuten.

-El armador generalmente conserva la responsabilidad en cuanto a un seguro transporte de las mercaderías, y se obliga a tener continuamente el buque en la disposición de ofrecer al fletador los servicios que establezca la Póliza de Fletamento.

-En este Fletamento se faculta al fletador a utilizar libremente el buque por cuenta propia (operación comercial) durante el tiempo estipulado, podrá efectuar los viajes que desee y cargarlo con las mercancías (lícitas y no peligrosas) que él quiera, con sujeción exclusivamente a los límites o exclusiones que lógicamente se muestran en el contrato.

-El derecho a utilizar libremente el buque por cuenta propia y que se precisa en una cláusula nombrada "cláusula de empleo"

-En este Fletamento por Tiempo el fletador tiene una significativa intervención en la explotación del buque, pues materialmente asume todo el desempeño mercantil mientras que el armador atiende fundamentalmente el desempeño náutico; por lo que en el armador recaerá la responsabilidad de la administración técnica-náutica propiamente dicha, ya que está en la obligación de poner a disposición del fletador un buque equipado, navegable, clasificado, asegurado con tripulación completa y competente con

todos sus certificados exigidos por las regulaciones internacionales (IMO) y mantenerla en ese estado durante todo el tiempo de duración del contrato, todo desembolso con relación a esta obligación va por cuenta del armador.

-Otra particularidad del Fletamento por Tiempo (Time Charter), es que aquí el fletador es el responsable de costear los gastos que tienen correspondencia directa con los viajes que se realicen saber, combustible, trincaje y destrincaje de la carga, gravámenes portuarios, estiba y desestiba, los desembolsos de escala en los puertos, la nominación de los agentes y su retribución, tramites para conseguir mercancías, etcétera.

### **Descripción de Actividades Desarrolladas**

Durante el tiempo en el cual realicé mi práctica profesional en la empresa nacional de petróleo ENAP, efectué distintas actividades las cuales, se relacionan de manera directa con el control de transporte, y que por lo demás, serán nombradas a continuación.

- Revisar los documentos de pagos que se encuentren debidamente calculados y respaldados.
- Revisar la formalización de los documentos de pago y procesar las autorizaciones gerenciales acorde al reglamento de niveles de decisiones vigentes en ENAP.
- Coordinar con el departamento de control, las operaciones financieras de Enap, el control y contabilización de facturas de proveedores de servicios al transporte marítimo.
- Coordinar con recursos financieros de Enap el pago de facturas en moneda nacional.
- Coordinar con departamento de recursos financieros, la aplicación de provisiones anuales en transporte marítimo por concepto de Demarraje, fletes a terceros, y saldos con agencias.

- Solicitar y gestionar la facturación a refinerías por concepto de fletes a terceros, tarifas por fletes, fletes internacionales, distribución de costos mensuales, de naves de cabotaje.
- Coordinar con Depto de recursos financieros el análisis y encuadramiento de facturas con terceros y proveedores de transporte marítimo.
- Reuniones de trabajo con agencias marítimas, respecto de las cuentas con Enap (anticipos, liquidaciones y pagos).
- Formalizar y custodiar el contrato de arrendamiento de naves.
- Elaborar estadísticas de broker.
- Elaborar declaración de seguros de naves p&i.
- Administrar las cobranzas y pagos en transporte marítimo, (usuarios, auditoria de cuentas).
- Control en el cumplimiento de las instrucciones a la nave y programas de cargas.
- Control de documentación relacionada la operación de la nave en cada viaje.
- Control de abastecimiento de combustible de la nave.
- Control calculo Demurrage.
- Control de cálculos estimados de los costos de los viajes de cada nave.
- Control de contratos de operación de naves en el trafico nacional e internacional.

## DESCRIPCIÓN DE CARGO

NOMBRE ACTUAL DEL CARGO: OPERADOR TRANSPORTE MARITIMO

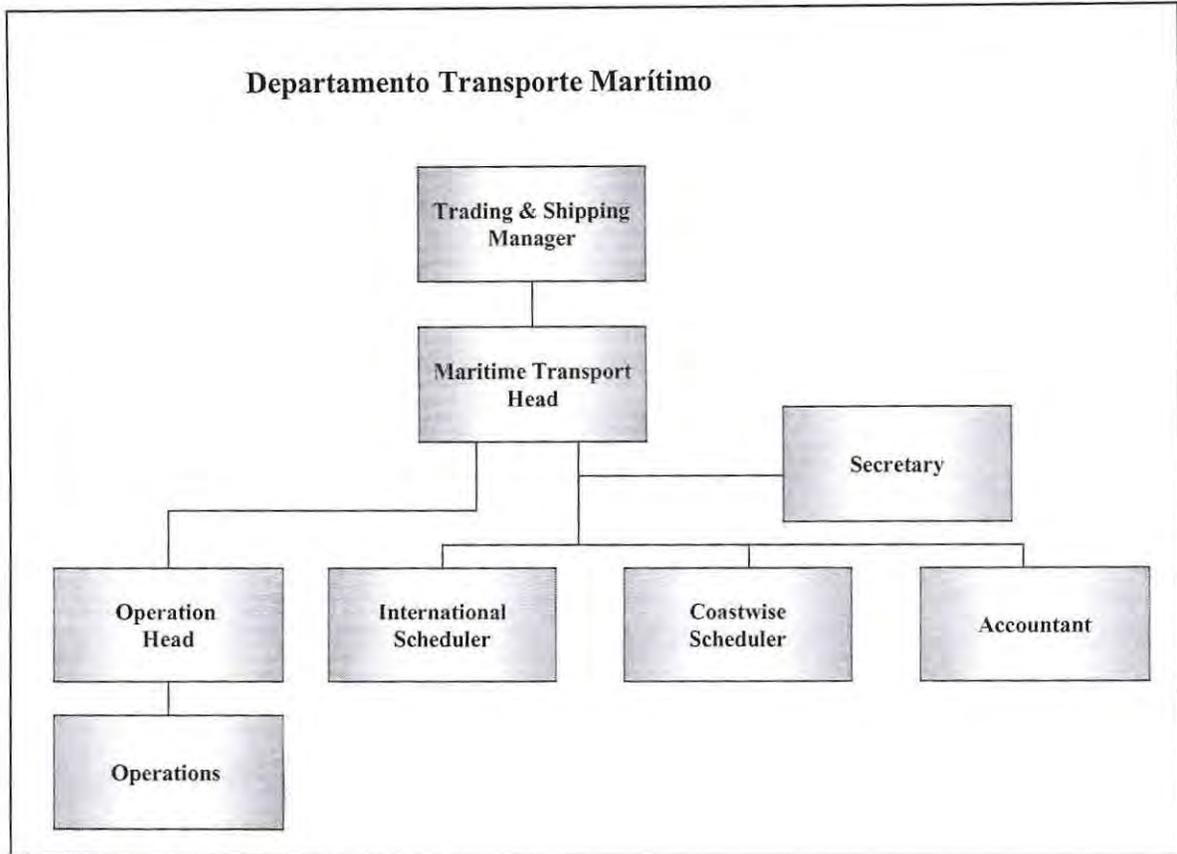
### **RAZÓN DE SER**

Durante mi estadía y ejerciendo la actividad de practica profesional en esta empresa y específicamente en el departamento de transporte marítimo de la misma, es necesario explicar como lleve a cabo las actividades antes señaladas en este departamento. Principalmente estuve ejerciendo labores y actividades relacionadas con planificar y coordinar el proceso logístico de hidrocarburos en la etapa del transporte, me explico, a grandes rasgos, efectué tareas de recopilar información respecto a las ordenes de importación de productos y pasmarlas en planillas Excel , de tal modo de garantizar una adecuada organización y orden el dichas tareas , como también de efectuar una evolución desde 1998 hasta la fecha de mi practica, de este modo se registro todo tipo de transacción con sus respectivos productos , naves, horas de salida, puertos de carga y descarga, etc.

Así de logro responder a futuras interrogantes, como por ejemplo cual fue el viaje de crudo y todas sus características en el pasado, - por nombrar algunas-.

- NATURALEZA Y EXTENSIÓN DE LAS ACTIVIDADES

- LUGAR DEL CARGO EN LA ORGANIZACIÓN



**CONTEXTO**

**Ubicación Física:**

El trabajo se desarrollo habitualmente en un 100% en oficina de Refinería ENAP en Con-Con, y específicamente en el departamento de trasporte marítimo, el cual existe dentro del área comercial de la empresa, y el cual sale especificado en la estructuración anterior del área comercial, con el nombre de OPERATIONS, cuya característica es de estar dentro del departamento pero claramente es la zona o puesto de trabajo en donde realiza mis tareas.

Dicho trabajo o actividades realizadas fueron hechas durante un periodo de tiempo diario de 8 horas correspondientes a las laborales, donde pude ver las gestiones del personal a mi lado y a cargo mío , los cuales a su vez mantenían una supervisión y control constante acerca de mis tareas en la empresa. Por lo demás, tenía que entregar información y plantillas periódicas (cada semana), acerca del avance de mis obligaciones ya especificadas, de esta manera el subgerente de transporte marítimo era quien examinaba dichas funciones y las hacía imprimir para luego archivarlas, así se mantenía un registro claro y ordenado de las labores hechas por mi persona, como también significaron una gran ayuda para la organización, visto desde un ámbito netamente de orden y planificación de sus viajes.

### **PROBLEMAS DETECTADOS**

1. A raíz, de demostrar la facultad gestionadora de la empresa es necesario mencionar algunos temas de gran importancia para ENAP, y mas aun en el area comercial donde opera transporte marítimo, pues bien, a la empresa se puede decir que ha entregado el negocio a tercero, vale decir que en su clase de armador, en países extranjeros, y de la pocas posibilidades de eximirse de posibles accidentes en otro país, y específicamente en USA, en donde opera como armador. De acuerdo a la normativa vigente en ese país (OPA 90), la responsabilidad del armador frente a un derrame o similar, es limitada (unlimited liability), en donde los montos por concepto de indemnización pueden superar largamente el patrimonio del holding.

Dado lo anterior, y de su gran importancia parece recomendable la creación de una sociedad la que legal y tributaria mente debería ser capaz de soportar un reclamo por algún siniestro o similar, sin que afectara al patrimonio de ENAP. En razón de lo anterior parece complicado que esta opere con garantía de ENAP.

2. Otro concepto a analizar es el de Demurrage, el cual significa demora; sobrestadía. El cual corresponde al pago de determinado por el contrato o por la ley por el uso, por parte del fletador, de tiempo que excede al que es concebido normalmente como el necesario para el embarque o descarga de una nave o para el cumplimiento de ciertas funciones con él relacionadas.

Básicamente corresponde a la indemnización del embarcador o receptor, según sea el caso por no completar la carga o descarga dentro de los tiempos concedidos en el charter party. De ésta modo la empresa ENAP recibe una gran parte de gastos originados por este tipo de ineficiencia, la cual podría ser efectivamente resuelta o compensada por la misma , debido a que siempre la carga o descarga de los buques demora mas de lo previsto en cada viaje , lo cual a su vez siempre es tomado en cuenta por proveedores, y la empresa, al final de cuentas dichos gastos o indemnizaciones podrían ser dirigidas a otros objetivos si se estuviese efectuando una labor un poco mas controlada al respecto.

Es por eso que la manera adoptada por ENAP de mantener a agencias de control como Socoe entre otros, las cuales mantienen los viajes y sus estadías controladas y siempre preactivas, para que de esta forma se puedan rebajar las indemnizaciones por DEMURRAGE.

## CONCLUSION

El presente trabajo de tesis, el cual fue desarrollado en la Empresa Nacional de Petróleo ENAP SA, consta principalmente con una descripción de la organización tanto en su ámbito local como internacional, sus objetivos, políticas, su estructura, y lo mas importante de todo, es su detalle en los análisis que se hacen de ella misma, como por ejemplo, F.O.D.A, análisis comercial, etc....

Sin embargo mi trabajo , el que fue realizado en el área comercial y específicamente en el departamento de transporte de ENAP, enriquece la información necesaria para aquellos que quieran saber mas de la organización y de la empresa en si, por lo demás, su utilidad es observable en el campo de los negocios, debido a que, gran parte de lo aprendido en la carrera de negocios internacionales es totalmente aplicable al sector petrolero y de logística de distribución en el transporte marítimo nacional como internacional.

Por lo demás, la incursión en esta empresa, fue de gran ayuda y utilidad para mis conocimientos frente al tema de negocios, debido a que uno puede ver claramente la teoría de los estudios directamente aplicados al campo de los negocios internacionales de ENAP, y por sobre todo hacerse un panorama del real significado de nuestra carrera en el ámbito de las transacciones internacionales.

Finalizando quisiera agregar lo que para mi fue una gran experiencia, significo a su mismo tiempo una interrogante que seria de gran ayuda para aquellos estudiantes que quieran seguir los pasos de los negocios internacionales, la cual es que si bien es cierto que la carrera es impartida de manera tal que cada uno de nosotros sepamos a grandes rasgos como enfrentar el panorama de los negocios, no es tan especifica – y esto es no solamente referido a mi carrera ni a la universidad de Valparaíso-, debido ha que seria

## INDICE

• Historia, Aspectos Generales.....	1.
• Definición de la Empresa.....	4.
• Construcción Legal, Propiedad y Control.....	5.
• ENAP, Principal Compañía Energética.....	6.
• Como se Define la Empresa.....	7.
• Producción, Participación otras Sociedades.....	9.
• Objetivos de la Empresa.....	11.
• Organización.....	12.
• Directorio.....	13.
• Análisis Comercial.....	15.
• Entorno de Negocio, Nacional, Internacional.....	17
• Política Comercial.....	21
• Productos.....	25
• Actividad Internacional Actual.....	27
• Análisis riesgo de mercado.....	29
• Análisis FODA.....	30
• Transporte Marítimo, Área Específica.....	32
• Contrato de Fletamento (tipos de.....)	33
• Descripción de Actividades.....	37
• Descripción de Cargo Ocupado.....	39
• Problemas Detectados.....	41
• Conclusión.....	43

## BIBLIOGRAFIA

[www.enap.cl](http://www.enap.cl).

Memoria Corporativa ENAP 2004.

Código de comercio.