

EXPORTADOR

EMPRESA RIO BLANCO

Tipo de actor: Exportador. Nivel gerencial

Cadena Logística de exportación de la uva, carga fraccionada. CQQ 001.

Puerto: Valparaíso, San Antonio, Coquimbo

Código: 5 - 4UExp1

Nombre del entrevistador	Susana Mayer
Nombre empresa u organismo	Rio Blanco
Nombre del entrevistado	Cristian Reckmann
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	creckmann@rioblanco.cl
Cargo en la empresa	Gerente planta Río Blanco Coquimbo
Antigüedad en el cargo	s/i
Antigüedad en la empresa	s/i
Fecha entrevista	29-08-2013

PROCESO: CONTRATACIÓN TRANSPORTE MARÍTIMO

1. ¿Cómo reserva espacio en las naves, directamente con la naviera o con *freight forwarder*?

“En el año 2010, en conjunto con Unifrut y Belfrut formamos la empresa United Cargo. Ésta tiene por objeto atender los requerimientos navieros de nuestras empresas. United Cargo contrata espacio en naves de líneas”.

2. ¿A qué destinos envía fruta?

La carga fraccionada, se envía principalmente a EEUU y, en menor proporción, a China.

3. ¿Cuáles son las tarifas?

S/I.i

4. ¿Qué frutas exporta y en qué porcentaje?

Uva.

PROCESO: CONSOLIDACIÓN DEL CAMIÓN EN PLANTA.

5. ¿Cuál es proceso de consolidación. Se programa en función de los mercados?

De los mercados y del número de naves a arribar.

6. ¿Producción v/s exportación, ¿de qué depende?

Se hace un seguimiento de la producción. Existen compromisos de entrega y en la medida que se acerca la cosecha el monitoreo es más preciso.

7. ¿Cuál es el costo de la consolidación de un camión thermo? (Máx., min, promedio)

US\$308 por camión (pallet 22).

8. ¿En cuántas plantas se realiza la consolidación del contenedor?

En una sola planta refrigeradora.

9. ¿Cuánto demora en consolidar, en despachar (desde que llega el camión hasta que se despacha?

2 a 3 camiones por hora.

10. ¿Cuáles son los problemas en la planta?

11. ¿Por qué? (Qué causas identifica)

Los problemas surgen solo si llega mucha fruta al mismo tiempo por requerimientos de embarque. Se requiere tiempo para llegar a la temperatura adecuada y eso puede provocar demoras.

PROCESO: GENERACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

12. ¿Cómo genera la guía de despacho y la planilla de despacho?

Se posee un sistema propio.

13. ¿Cuándo digita la planilla de despacho en el multipuerto?

De 15 a 20 minutos, depende del tiempo que demora en cargar el camión.

14. Dentro del 95% de las inspecciones del SAG ¿Cuánto tiempo (máx., mín. y promedio) demora en hacer la inspección del contenedor desde que se consolida?

Si se requiere USDA: 2 horas por camión.

En el puerto, depende de la congestión (el entrevistado no tiene el dato específico).

15. ¿Cuál es el tiempo máximo que puede demorar el SAG para que usted no tenga un sobre costo?

S/I.

16. ¿Recibe rechazos de Planilla de Despacho?

No más del 5%.

17. ¿Cuántos rechazos semanales?

Aproximadamente 5%

18.¿Ha notado variaciones con respecto a años anteriores?
Sí.
19.En caso de que la pregunta anterior sea positiva ¿A qué se debe?
Error de digitación.

20.¿Hay dificultades en la generación de documentos?
No.

21.¿Cuáles son los costos asociados al o a los modos de transporte?
Modo terrestre: US \$308 por camión.

22. ¿Percibe barreras o ineficiencias con respecto al transporte?
23.¿Cuáles?
24.¿A qué se deben?
<ul style="list-style-type: none"> – Vías de acceso al puerto. – El puerto está en la ciudad, que está cada vez más congestionada.

PROCESO: FISCALIZACIÓN Y RECEPCIÓN EN PUERTO

25. Dentro del 95% de los casos fiscalizados ¿Cuál es el tiempo promedio de espera en la fiscalización y entrega de la carga al terminal? (Máx, min, promedio)

SAG lo hace bien. Si existen problemas, es por mala coordinación y organización interna del puerto.

26. ¿Identifica algún problema con relación a la fiscalización, por ejemplo: tiempo, costos, documentación u otros no dimensionados?

No.

27. ¿Cuál es el principal problema con respecto a la fiscalización y recepción en el puerto?

N/A.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

28. ¿Considera que la oferta de la infraestructura vial y portuaria son acordes con sus necesidades?

No.

29. Si la respuesta a la pregunta anterior fue negativa ¿En qué no es acorde con sus necesidades?

- Espacio insuficiente para estacionar los camiones.

- Durante la espera a embarque, falta de grúas.

30. ¿Qué debería hacerse para que fuera más acorde con sus necesidades?

“Se tiene que invertir, pero la coordinación es fundamental, no hay dedicación para plantear y solucionar el tema”.

31. A parte de las barreras, cuellos de botella o ineficiencias que usted ya identificó a lo largo de esta entrevista ¿visualiza otros?

Sí

.

32. ¿De qué tipos?

- Problemas de integración de sistemas.
- Falta de coordinación dentro del puerto.

33. ¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?

Falta una mesa de trabajo en la zona para resolver los problemas de manera integrada.

34. ¿Qué soluciones cree usted que deben implementarse en el futuro para mejorar el desempeño de la cadena logística? Si se entiende Cadena Logística como *"el conjunto completo de actores, procedimientos y herramientas que intervienen en el proceso de exportación o importación"*.

- Integración de sistemas.
- Lo ideal sería tener un sistema en donde el exportador pudieran transar directamente con el propietario del camión y no con varios intermediarios.

Conclusiones generales

El entrevistado entregó información sobre:

- Tarifas (transporte camión cámara).
- Tiempos de consolidación en planta.
- Tiempos en generación de documentación en planta.
- Tiempo fiscalización USDA.
- Ineficiencias: Error de digitación (no mayor al 5%).
- Barreras:
 - Competencia de usos de la infraestructura vial e instalaciones portuarias entre las embarcaciones turísticas, la minería y la fruta.
 - Vías de acceso al puerto, el puerto está en la ciudad.
 - Coordinación deficiente dentro del Puerto.
 - Falta de una herramienta que pueda ser utilizada por todas entidades.
 - Falta de una mesa de trabajo que trabaje en forma integral los problemas del Puerto.
 - El entrevistado se compromete a enviar estadísticas de camiones día/embarque.