

# ENTREVISTA FREIGHT FORWARDER

## ANDES LOGISTIC

---

Tipo de actor: Freight Forwarder

Cadena logística de exportación del salmón, con carga general refrigerada. Biobío 003.

Puertos: San Vicente, Coronel.

Código: 8PMFf1

Nombre del entrevistador	Erick Leal – Omar Salgado
Nombre empresa u organismo	Andes Logistics
Nombre del entrevistado	Jean Paul Olhaberry
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	Jean.olhaberry@andeslogistics.com
Cargo en la empresa	Gerente Zona Sur
Antigüedad en el cargo	3 años
Antigüedad en la empresa	15 años en la industria
Fecha entrevista	02/07/2013

1. A partir de un documento impreso en donde se muestra el modelo general de la cadena logística, se pregunta ¿Considera que este modelo es correcto? Luego se va en el detalle de cada uno de los procesos de manera de recoger observaciones y hacer las preguntas específicas.
Sí, parcialmente.

### PROCESO: RETIRO DEL CONTENEDOR DEL DEPÓSITO.

2. ¿Desde qué depósito retira el contenedor?
Sitrans, Fundo El Manco, Lirquén.
3. ¿Cuál es la distancia del depósito a la planta?
600 km.
4. ¿Cuál es el valor del flete?
El flete completo, es decir transporte terrestre y marítimo, Puerto Montt-Tokio: US\$4000 por contenedor reefer. El flete terrestre desde Puerto Montt a los puertos de la región es de US\$1600.
5. Para el 95% de los casos ¿Cuánto tiempo espera para que le entreguen el contenedor vacío desde el depósito? (tiempo mínimo, máximo y promedio)
En promedio, 2-3 horas, pero en casos muy malos se puede llegar a 8-10 horas.
6. ¿Cuál es la manera de comunicarse con el exportador para el retiro de los contenedores, por ejemplo por mail, teléfono o bien tienen un sistema de información diseñado para ello?
Mail y teléfono.

## PROCESO: CONSOLIDACIÓN DEL CONTENEDOR EN PLANTA.

7. ¿La consolidación del contenedor es sobre el camión?
Sí.

8. ¿A cuántas plantas debe viajar para llenar el contenedor? (mínimo, promedio, máximo)
El 80% de las veces se realiza en una sola planta y el 20% de las veces se hacen en varias plantas y tiene un costo adicional de US\$ 50 y toma entre 6 a 8 horas por servicio.

9. ¿El llenado del contenedor en varias plantas es una práctica habitual de la industria?
Solo en el 20% de las ocasiones.

10. ¿Qué porcentaje de contenedores, de los que usted transporta, están en esta situación?
El 20%.

11. ¿Tiene un costo de transporte adicional por planta?
Sí, US\$ 50 adicionales, con 6 a 8 horas por servicio.

12. ¿La tarifa se fija por kilómetro recorrido?
Sí. Tonelada/Kilómetro.

13. Para el 95% de los casos que llegan a la planta, ¿Cuánto tiempo pasa para que se inicie la consolidación del contenedor? (mínimo, promedio, máximo)

Es prácticamente automático.

14. Dentro del 95% de los casos en que el exportador consolida el contenedor ¿Cuánto tiempo demora el exportador en consolidar el contenedor? (mínimo, promedio, máximo)

2 a 4 horas para cargar, trabajo que se realiza con 4 a 8 personas.  
El costo de carga y consolidado son US\$100 (*in-out*). Es importante mencionar que este costo se incluye en la tarifa completa, sin embargo es una referencia siempre y cuando se haga en un frigorífico externo.

### PROCESO: GENERACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

15. Dentro del 95% de los casos que pasan la consolidación en contenedor ¿Cuánto tiempo debe esperar para recibir la planilla de despacho y la guía de despacho? (mínimo, promedio, máximo)

No es relevante para el sistema.

16. ¿El exportador le informa a usted la hora de presentación al puerto?

No, básicamente porque se dirigen al puerto en la ventana horaria del *stacking* en Puerto, por un acuerdo entre naviera y puerto.

17. ¿Le informan el nombre del embarcador?

Si, ya que eso va en el DUS o en la Guía de Despacho.

## PROCESO: TRANSPORTE

18. ¿Cuál es la tarifa del transporte del contenedor?

US\$1600-1800, en refeeer y US\$ 150 dólares menos en dry.

19. ¿La tarifa incluye el retiro del contenedor del depósito?

Sí.

Si lo paga el *forwarder*, este cobro se lo traspasa al cliente.

20. ¿La tarifa es por planta?

Sí. Por una planta y por cada servicio adicional son US\$ 50.

21. ¿La tarifa varía según la demanda o es la misma para todo el año?

Varía según la demanda, en un rango entre US\$1600 y US\$2100.

22. ¿Qué tipo de seguros tiene?

Los seguros típicos.

23. ¿Cuál es el costo?

0,003% del valor de carga.

24. ¿Tiene problemas en la ruta que afecten el tiempo de viaje al puerto?

No.

25.Si la pregunta anterior fue positiva, preguntar: ¿Qué tipo de problemas?
N/A.

26. ¿Cuáles son las causas?
N/A.

### PROCESO: RECEPCIÓN EN PUERTO

27.Cuando llega al puerto, ¿Cómo se comunica con el agente de aduana o embarcador?
Por correo, o celular.

28.Dentro del 95% las veces que se comunica con el embarcador, ¿Cuánto tiempo debe esperar para entregar los documentos? (mínimo, promedio, máximo)
Nada.

29.Desde entregó los documentos ¿Cuánto tiempo debe esperar para entrar al puerto?
No se espera nada porque está coordinada la entrada a puerto.

## PROCESO: FISCALIZACIÓN Y RECEPCIÓN EN PUERTO

30. ¿Cuál es el tiempo promedio de espera en la fiscalización y entrega del contenedor al terminal? (Máx, min, promedio)

“En promedio: si es mirar la carga: 2 horas; y si es aforo completo: 4-8 horas dependiendo del personal.”

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

No.

32. Si la pregunta anterior fue positiva, preguntar: ¿Cuál?

N/A.

33. ¿Identifica algún problema con relación a la recepción en el puerto, por ejemplo: tiempo, costos, documentación u otros no dimensionados?

No.

34. Si la pregunta anterior fue positiva, preguntar: ¿Cuál?

N/A..

35. ¿Tiene dificultades en la entrega del contenedor al *stacking*?

No. Solo el ajuste a la ventana horaria, ya que todos quieren llegar el último día, pero esto genera demoras y se debe pagar un "late arrival". Alrededor de 1/1000 usuarios tiene este problema.

36. Si la pregunta anterior fue positiva, preguntar: ¿Cuál?

Si es el último día u hora, hay atochamiento en la entrada de los puertos.

37.¿Por qué? (Qué causas identifica)

Colas y atochamiento en los accesos.

## PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

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

Coronel es un puerto inseguro, además la carga seguirá creciendo y los problemas de infraestructura y conexiones viales a puerto, también.

39.¿De qué tipos?

Vial.

40.¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?

Infraestructura vial.

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

Sí, esto es clave.

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

N/A.



43.¿Por qué?
N/A.
44.¿Qué debería hacerse para que fuera más acorde con sus necesidades?
N/A.

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

### Conclusiones generales

Se validó parcialmente el modelo.

El entrevistado entregó datos sobre costos de flete y agenciamiento, así como tiempo de espera en retiro de contenedor y tiempos de viaje (congestión).

Acerca de las barreras, indicó:

Carencias de servicios al camión, congestión en Ruta 160 y servicio deficiente en puertos (recursos humanos poco competitivos).