

ENTREVISTA CONCESIONARIO PORTUARIO SAN ANTONIO TERMINAL INTERNACIONAL

Tipo de actor: Concesionario

Cadena logística: Transversal

Puerto: San Antonio

Código: 5SConc1

Nombre del entrevistador	Sabah Zrari, Susana Mayer y Mario Troncoso
Nombre empresa u organismo	San Antonio Terminal Internacional
Nombre del entrevistado	Carlos Gómez N. y Miguel Godoy V.
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	cgomez@stiport.cl y mgodoy@stiport.com
Cargo en la empresa	Gerente de Operaciones y Jefe de Operaciones
Antigüedad en el cargo	Gerente de operaciones :como gerente, desde enero 2011, pero como encargado trabaja en STI
Antigüedad en la empresa	Gerente de operaciones: desde 2000 (empezó en 1987 en el área).
Fecha entrevista	Viernes 02 de agosto

1. ¿Qué líneas navieras atienden?

- Maersk.
- Mediterranean Shipping Company (MSC).
- Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV)
- Evergreen Line.
- China Ocean Shipping Company (COSCO).
- Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI)
- Hamburg Sud (HSUD)
- CMA CMG.
- APL.

2. ¿Cuántos contenedores movilizan al año?

STI moviliza 570 TEUS anuales. La tasa de crecimiento en los últimos 10 años ha sido de 8%.

Actualmente STI mueve el 56%, Puerto Central 1%, EPV 1% y TPS 42%.

La capacidad máxima del terminal es de 1.200.000 contenedores al año.

3. ¿Cuál es el rendimiento de contenedores embarque/desembarque? (mín. promedio, máximo)

Para partidas mayores a 1000 contenedores por nave, el rendimiento de transferencia es de 86 contenedores por hora y por nave. Para partidas menores a 1.000 TEUS, 64 contenedores por hora y por nave.

El rendimiento máximo que ha alcanzado el terminal es 140 contenedores por hora y por nave.

4. ¿Qué otro tipo de carga, aparte de contenedores, moviliza el terminal?
<ul style="list-style-type: none"> - Ácido sulfúrico. Granel. 100.000 ton mensuales - Chips. 600.000 ton. al año. - Carga general suelta 3%. -

5. ¿Qué porcentaje de la carga general se transporta en contenedores? (mín. promedio, máximo)
97% de la carga general.

FISCALIZACIÓN

6. ¿Dónde se realiza la fiscalización de la exportación?
Al interior del terminal.
7. ¿Cómo se realiza el aforo y las inspecciones SAG?
El aforo e inspección SAG se realiza con el contenedor sobre camión.
8. ¿Cuánto tiempo debe esperar el camión para la realización del aforo de aduana? (mínimo; promedio, máximo)
El aforo e inspección SAG es realizado inmediatamente después de que el camión ingresa al terminal. La aduana demora entre 30 y 60 minutos.

9. ¿Tiene algún costo la fiscalización?
Sí.
10. ¿Cuál es el costo?
<ul style="list-style-type: none"> – La tarifa del aforo de toda la carga es de US\$130/TEU. – La tarifa del aforo parcial de la carga es de US\$65/TEU.

DIAGNÓSTICO

11. Para el 95% de los casos ¿Cuánto tiempo demora en recepcionarse un contenedor desde que ingresa al terminal portuario hasta que se coloca en el <i>stacking</i> ? (mínimo, promedio, máximo).
<p>Promedio 26 minutos. Máximo, sobre 60 minutos.</p> <p>Para gestionar el tiempo de permanencia del camión al interior del terminal se creó un sistema denominado “máxima sesenta”, que controla que el tiempo de un camión al interior del terminal no sea mayor a sesenta minutos. En caso que fuera mayor se le paga al transportista una cantidad de dinero.</p>
12. ¿Cómo evalúa la gestión de los depósitos de contenedores en la entrega del contenedor al exportador?
La gestión de los depósitos no es muy eficiente.

13.¿Cómo evalúa la gestión de los agentes de aduana o embarcadores en el apoyo al exportador?
<p>Todos los agentes de aduanas tienen claves de acceso al sistema Torpedo.</p> <p>Sólo el 78% se apoya en el sistema para el desarrollo de su actividad.</p>
14.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> ¿Considera que hay ineficiencias en la Cadena Logística de importación?
Sí.
15.Si la pregunta anterior fue positiva preguntar: ¿Cuáles?
<ul style="list-style-type: none"> – Falta espacio en los patios. – Extender el control tecnológico a lo largo de la cadena. – Los <i>lay out</i> de las vías para ingresar a los terminales son inadecuadas.
16.¿Cuáles son las causas de estas barreras?
<ul style="list-style-type: none"> – Tecnología: Actualmente la mayoría de los actores de la cadena utilizan el sistema <i>"top lifter"</i>. En el futuro se implementará otra tecnología para aumentar la capacidad del terminal a 1.600.000 TEUS. – Diseño de accesos: La carretera termina en los terminales. No existe una zona de amortiguamiento para los camiones que no cumplen los procedimientos.

17. Si no fue nombrado con anterioridad: ¿Los procedimientos del servicio de aduana tienen ineficiencias que causan barreras a la Cadena Logística?

No.

COSTOS DEL PUERTO

18. ¿Cuál es el costo de embarcar un contenedor por el terminal desde que se recepciona hasta el embarque?

Las tarifas están detalladas en el Manual de Servicios de STI, en la página www.stiport.com

19. ¿Qué otros costos tiene el exportador en su terminal?

El embarque de un contenedor es costo de la línea naviera y considera la recepción del contenedor, el *stacking*, el porteo al embarque y la transferencia. El exportador no tiene costos de parte del terminal.

TECNOLOGÍA Y COMUNICACIONES

20. ¿Cuál es la tecnología que usa el Terminal en el patio de contenedores? (recepción despacho)

En el patio se utilizan 27 grúas *top lifter*. El sistema computacional fue desarrollado localmente, y se denomina Torpedo.

La carga ingresa al terminal sólo por camión. No existe conexión ferroviaria para

recepcionar contenedores en el interior del terminal.

21. ¿Cuál es la tecnología que usa el Terminal en las puertas (registro de documentos; EIR?)

Para el registro de los datos en las puertas se utiliza una combinación de capturadores de datos con el sistema computacional.

El procedimiento es el siguiente:

1. El camión se aproxima al terminal y el guardia, mediante un capturador de datos, verifica si el contenedor está visado para ingresar al terminal.
2. Si está visado lo deja seguir. Si no está visado lo desvía hacia la zona de espera.
3. En la puerta (6 carriles), otra persona con capturador de datos realiza la inspección del contenedor, o *Equipment Interchange Report* (EIR, por sus siglas en inglés) y registra el número de sello. Al guardar la información, Torpedo se conecta en línea con el sistema de Aduanas, e informa al personal de la puerta si el contenedor está liberado, tiene aforo documental o aforo físico.

No existe personal de Aduanas en las puertas, en la salida ni en la entrada.

**22. ¿Por qué medios se comunica con sus usuarios:
(1. Papel, 2. Teléfono, 3. Correo electrónico; 4. Página web; 5. Integración de sistemas B2B)**

Navieras: 5.

Aduana: 5.

Servicio Agrícola y Ganadero: 5.

Servicio de Salud: 1.

SERNAPESCA: 1.

Exportador: N/A.

Agentes de Aduana: 4.

Transportista: 5.

Otro. Directemar: 3.

Tasa de ocupación: 72%. Congestión: 55%.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

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

Sí.

24. ¿De qué tipos?

La aplicación de los procedimientos por la Autoridad Marítima no es apoyada por herramientas técnicas. A falta de estas herramientas, la autoridad y los oficiales usan criterios subjetivos en la aplicación de la reglamentación.

Espacio de los patios y los *gates*.

Chile no esperaba buques tan grandes.

348 metros 18 CNT de ancho (post Panamax); 6 grúas (2 grúas 14 CNT, 2 del medio 17 chinas TPC 19 CNT)

.

25. ¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?

- Falta de herramientas tecnológicas.
- Los prácticos oficiales de los puertos dependen de la propia autoridad, quién debe supervisarlos.
- Los incentivos de eficiencia no existen.

26. ¿Considera que la oferta de la infraestructura vial y portuaria son acordes con sus necesidades?
No.
27. Si la respuesta a la pregunta anterior fue negativa ¿En qué no es acorde con sus necesidades?
<ul style="list-style-type: none"> – La vialidad de acceso al terminal no es adecuada. – El modo ferroviario sólo moviliza el 5% de la carga que se transporta en contenedor.

28. ¿Por qué?
<ul style="list-style-type: none"> – Muchos camiones llegan al puerto sin la documentación correcta o no están programados e interrumpen el proceso de los camiones que están con los documentos a tiempo. – No todos los camioneros están usando el “pichón”, como se le llama al sistema de comunicación donde el chofer envía un mensaje de texto con el identificador de la carga y STI responde si puede o no ingresar a puerto. – No existe un terminal intermodal, que permita mejorar la gestión de las cargas en todos los modos.
29. ¿Qué debería hacerse para que fuera más acorde con sus necesidades?
<ul style="list-style-type: none"> – Flexibilizar el uso de la entrada y salida del puerto. Por ejemplo: parte de la vialidad se puede utilizar en algunos períodos sólo de entrada, con 3 pistas de entrada y 1 de salida. – Generar la infraestructura para construir un terminal intermodal.

30. ¿Estima que habrá algún cambio en las líneas navieras?
No.
31. ¿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".
<ul style="list-style-type: none"> – Ampliar la atención de los organismos fiscalizadores a 24 horas, ya que actualmente trabajan en 2 turnos. – Estandarizar los pagos al sistema del Servicio de Impuestos Internos. – Extender la tecnología al resto de la cadena.

Compromisos EVENTUALES de parte del entrevistado

Enviar un e-mail con requerimientos:

- Estadísticas del terminal. Evolución de las cargas.
- Fotos de la operación del terminal que muestre sus procesos.
- Proyecciones futuras, de los proyectos en carpeta que tiene STI.
- Estadísticas de uso del sistema Torpedo en exportación.

Conclusiones generales

El entrevistado aporta los siguientes datos:

- Cantidad de contenedores movilizados al año, rendimiento, tipo de carga movilizadora, porcentaje de carga transportada en contenedores.
- Lugar, modo, tiempo de espera y costo de fiscalización.
- Tiempo de espera para recepción, se evalúa la gestión de los depósitos y los agentes, se identifican ineficiencias y barreras de la cadena,
- Costos en que incurre el puerto.
- Tecnologías usadas por el puerto, medios de comunicación.
- Barreras e ineficiencias de la cadena y posibles soluciones.

Otras observaciones

Un 78% de los agentes de Aduana están usando la visación electrónica.