

FICHA ENTREVISTA EMPRESA PORTUARIA PUERTO TALCAHUANO-SAN VICENTE

Tipo de actor: Empresa Portuaria
Cadena logística Transversal.
Puerto: San Vicente.
Código: 8Pr1TSV

Nombre del entrevistador	Erick Leal, Omar Salgado
Nombre empresa u organismo	Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente.
Nombre del entrevistado	Carlos Aránguiz
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	caranguiz@puertotalcahuano.cl
Cargo en la empresa	Gerente Desarrollo
Antigüedad en el cargo	15 años
Antigüedad en la empresa	15 años.
Fecha entrevista	04/07/2013

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.
El entrevistado considera que no puede validar la cadena, ya que es un actor gubernamental y entregará una opinión desde la perspectiva de Empresa Portuaria.

DIAGNÓSTICO

2. Dentro del 95% de los casos en que se recepciona un contenedor ¿Cuánto tiempo demora en recepcionarse desde que ingresa al sistema portuario hasta que se coloca en el <i>stacking</i> ? (mínimo, promedio, máximo).
Dato que corresponde a concesionario y no a la empresa portuaria.
3. ¿Cómo evalúa la gestión de los depósitos de contenedores en la entrega del contenedor al exportador?
“Cada puerto tiene sus depósitos, y tienen resueltos sus problemas”.
4. ¿Cómo evalúa la gestión de los agentes de aduana o embarcadores en el apoyo al exportador?
El que está más compenetrado y lidera el tema de gestión es el Servicio Nacional de Aduanas.
5. Si se entiende Cadena Logística como "el conjunto completo de actores, procedimientos y herramientas que intervienen en el proceso de exportación o importación" ¿Considera que hay ineficiencias en la Cadena Logística, de exportación de productos en contenedor, que transita por los puertos de la región?
Sí.

6. Si la pregunta anterior fue positiva preguntar: ¿Cuáles?

Solo el Servicio de Aduanas funciona 24 x 7, los otros servicios públicos no.

Hay muchos procesos de seguridad que no están estandarizados. Esto implica que para el sector público o redes de puertos concesionados, la autoridad marítima controla de forma discrecional y no hay parámetros estándar.

7. ¿Cuáles son las causas de estas barreras?

La falta de coordinación principalmente.

8. Si no fue nombrado con anterioridad: ¿Los procedimientos del Servicio de Aduanas tienen ineficiencias que causan barreras a la Cadena Logística?

No, por el contrario, Aduanas es el servicio público más eficiente. Ahora con el DUS electrónico se puede efectuar el proceso de fiscalización mucho más rápido.

9. Si no fue nombrado con anterioridad: ¿Los procedimientos del SAG tienen ineficiencias que causan barreras a la Cadena Logística?

El SAG no funciona 24 x 7.

PROCESO: COSTO DEL PUERTO

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

Sin información. Básicamente hay que ir a la página web del concesionario, este dato es público.

11. ¿Cuál es el costo de embarcar una tonelada por el terminal, desde que se recepción hasta el embarque?

Sin información, este dato debe obtenerse de las navieras y puertos.

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

El entrevistador afirma: “Acá en este caso tenemos que hablar de los sobre costos, por ejemplo el sindicato de trabajadores negocia con los puertos, y en cada negociación han aumentado un 25% su salario”. En el caso de los puertos públicos o el concesionario, no se puede traducir a tarifa, ya que los contratos de concesión se diseñan en escenarios de estructuras máximas.

En este sentido, el operador empieza a tener un sobre costo que no necesariamente se puede traspasar al cliente. Sin embargo se generan distorsiones en el mercado porque las empresas privadas pueden traspasar este costo a tarifa pero el concesionario o empresa pública, no. Por consiguiente, el concesionario pierde competitividad ya que el costo de mano de obra de un puerto es del 35% del costo total de manejo de carga en el puerto.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

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

Conectividad e infraestructura, efecto costo, por el exceso de tránsito, riesgo y sobre costos. El entrevistado dice: “no tenemos rutas adecuadas para la carga que necesitamos, cuando se llega a la ciudad, hay congestión”.

En los accesos viales existen problemas de accidentes menores, y la baja velocidad del tráfico hace que el impacto principal sea mayor congestión.

Ferrovionario: bajo estándar de operación, con severos cuellos de botella. Por ejemplo: el puente sobre el río Biobio. Se requiere mejorar los accesos y evaluar el tema de *container*, duplicar el tren a doble *stacking* y mejorar velocidad

Problemas de congestión con la Ruta 160, y en el caso de la ruta Interportuaria, que “accede a nada, es decir, en la población Gaete, desaparece. Este es un tema complejo, ya que la inversión pierde absolutamente su sentido”.

“Se requiere un Puente industrial que mejore la actual conectividad sobre el Biobío, la que es muy precaria y muy limitada”.

Robos: algunos robos en cargas preferentemente refrigeradas.

Políticas públicas: “Falta de una política de responsabilidad del Estado, sin distorsiones competitivas y que genere igualdad de condiciones para competir” (...) “la inversión debe

ser equitativa. En conectividad por ejemplo, Lirquén y Coronel se han visto favorecidos, su conectividad es bastante mejor que la de San Vicente”.

Otro ejemplo son las zonas de almacenaje concesionadas que tiene más control que una privada. (Coronel versus San Vicente).

“Se requiere de una autoridad portuaria para evitar distorsiones”.

“La fiscalización física está fraccionada, la autoridad marítima tiene potestad completa sobre los almacenes del borde costero, pero no al interior de estos”.

Una plataforma logística permitiría un ordenamiento en la actividad y planificación de nuevos espacios. Mejora en procesos de actividades logísticas. En ello, la mesa COMEX, se ha preocupado de desarrollar el tema marítimo.

No existe una instancia institucional global que actúe como revisora de lo que sucede con la autoridad marítima, SAG ni Aduanas. Este último servicio, con enfoque de cliente 24x7, ha permitido dar importantes avances en la región del Biobío. El entrevistado dice que “según la persona o fiscalizador, depende mucho la gestión para apurar procesos”|.

La región está entrando muy fuerte en el tema hortofrutícola y aquí se observan fuertes costos, específicamente el berry de la Novena región que está obligado a ir a la Quinta región. Por lo anterior la instalación de la oficina del USDA Cabrero se observa como algo muy interesante para la industria.

Se observa un potencial para la creación de una autoridad portuaria, tres como máximo en el país, con el objeto de abordar muchos de los temas tratados anteriormente.

El ordenamiento territorial es vital para el desarrollo del comercio exterior.

14.¿De qué tipos?

Véanse respuesta a pregunta N° 13.

15.¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?

Véanse respuesta a pregunta N°13.

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

Véanse respuesta a pregunta N°13.

17. Si la respuesta a la pregunta anterior fue negativa ¿En qué no es acorde con sus necesidades?
Véanse respuesta a pregunta N°13.
18. ¿Por qué?
Véanse respuesta a pregunta N°13.
19. ¿Qué debería hacerse para que fuera más acorde con sus necesidades?
Véanse respuesta a pregunta N°13.
20. ¿Estima que habrá algún cambio en las líneas navieras?
Véanse respuesta a pregunta N°13.
21. ¿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".
Véanse respuesta a pregunta N°13.

Conclusiones generales

En términos generales el entrevistado solo hizo alcances de algunos elementos que causan barreras a la logística y comercio exterior de forma transversal y no por cadena en particular. Estos elementos son los siguientes:

- Prácticas sindicales de trabajadores portuarios.
- Negociaciones colectivas que un operador como SVTI no puede traspasar a sus tarifas.
- Problemas de conexiones viales.
- Accesos a puertos colapsados.
- No hay visión sistémica de la logística.
- El Estado ha beneficiado más a los puertos privados que a los públicos. SVTI carece de inversión en accesos, en tanto que Coronel y Lirquén reciben constantemente apoyo en temas de construcción de carretera (Ruta160 y by pass Penco-Lirquén, respectivamente).