

ENTREVISTA EMBARCADOR

EMPRESA/INSTITUCIÓN: MSC

<p>Tipo de actor: Empresa Naviera MSC</p> <p>Cadena logística: Transversal.</p> <p>Puertos: Sistema portuario Bio Bío.</p> <p>Código entrevista: 8Nv1</p>

Nombre del entrevistador	1. Erick Leal 2. Omar Salgado	
Nombre empresa u organismo	MSC	
Nombre del entrevistado	1. Andrés Olivares	
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	Celular	Mail
		molivares@mscchile.cl
Cargo en la empresa	Agente	
Antigüedad en el cargo	No se preguntó	
Antigüedad en la empresa	No se preguntó	
Fecha entrevista	18 de julio	

PROCESO: EMBARQUE

1. ¿Cómo es el proceso de coordinación con el exportador?

Esta es una agencia operativa cuya principal preocupación es generar las condiciones óptimas para que la nave pueda salir o entrar del país con la respectiva carga. El BL es el documento básico sobre el cual se realiza cada operación, y es utilizado por clientes, agencias de aduanas y puertos. En el ámbito, comercial MSC mueve la carga de un contrato. En el caso de la celulosa, está entre los más grandes y se generan a partir de vínculos de largo plazo.

2. ¿Existen dificultades para el proceso de embarque?

Los paros, cuyo principal impacto es sobre el tiempo de tránsito, afectan todo el circuito. En la región se esperan paros entre 10 a 12 días al año, con un costo no menor a US\$15.000/día los que son asumidos por el propio naviero.

El clima, junto con la falta de prácticas estandarizadas de fiscalización por parte de la autoridad marítima, se transforma una importante barrera. Marejadas vientos, sistemas frontales equivalen a 3 días de cierre al año. Con 25 nudos usualmente el puerto se cierra, el punto es que no existe tecnología para verificar este estándar y las decisiones son a discreción. A la fecha, van 7 días perdido por mal tiempo y se estima que podría llegar a 5 días más este año.

Maniobras de zarpe y arribo son mucho más restrictivas en la Región del Biobío. Por ejemplo, para una maniobra similar, en la Región de Valparaíso se utilizan 2 remolcadores, mientras que en Biobío 4, y con un costo por remolcador y maniobra que alcanza alrededor de US\$3500.

3. ¿Cuál es el valor del flete?

Dependiendo de la época del año y del destino, puede ser de US\$1000, US\$2200 ó US\$2400.

4. ¿Cuáles son los principales desafíos que enfrenta la actividad?

Aunque el *stacking* se realiza con 24 horas de anticipación, se observan deficiencias en conexiones viales. Una de las grandes barreras para el arribo de carga al puerto es la congestión en Ruta 160. El costo de *late arrival* alcanza US\$100.

En el ámbito documental, es fundamental transitar hacia una ventanilla única, pero no solo desde el punto de vista del exportador, si no que también desde las tramitaciones navieras para el arribo y zarpe de la nave. Esto es una buena herramienta para disminuir costos.

5. ¿Cuáles serían las principales recomendaciones que Usted haría?

- Mayor capacitación de fiscalizadores, sobre todo en el idioma inglés. Se requiere profesionalizar los servicios de transporte y logística.
- Mayor tecnología para evitar discrecionalidad en las decisiones de cierre de puertos y maniobras.

Conclusiones generales

El entrevistado entregó información sobre tarifas y barreras. Respecto de estas últimas, las más relevantes tienen relación con:

- a) La operación del arribo y zarpe de naves. Considera que existen sobre costos producto de la discrecionalidad al momento de aplicar la normativa.
- b) Falta de capacitación y carencia de sistemas integrados de tramitación, no solo para el caso de la carga, sino también para la operación de buques.