

FICHA ENTREVISTA EXPORTADOR PESQUERO

AQUACHILE ¹

Tipo de actor: Exportador (Nivel gerencial)

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

Puerto: San Vicente.

Código: 8PMEXP2

Nombre del entrevistador	Erick Leal
Nombre empresa u organismo	Aqua chile
Nombre del entrevistado	Claudio Guerrero
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	mgallegos@aquachile.com (mail de la secretaria).
Cargo en la empresa	Jefe de distribución y logística.
Antigüedad en el cargo	s/i
Antigüedad en la empresa	s/i
Fecha entrevista	1 julio 2013

¹ En esta entrevista, se ocupó solo una parte de la pauta preparada por razones propias a su dinámica.

Se confirma el siguiente proceso:

Al cierre de la venta se reserva directamente el contenedor y su respectivo espacio a la naviera, (contrato anual), que confirma de acuerdo a disponibilidad. Si la respuesta es positiva, la naviera pone el camión en planta, y la otra es que el exportador contrata el transporte terrestre.

En el segundo caso, hay un cobro de US\$50 por contenedor pero es parte del contrato anual con la naviera. El transportista llega a planta (en Biobio) tras *round trip* de 36 horas desde que retira el contenedor.

US\$5000 de costo total, desde que el transportista retira en depósito Talcahuano hasta Tokio. Tramo terrestre, US\$ 1.500 mínimo, US\$ 1.800 máximo por contenedor. Tramo marítimo, desde US\$ 3500 a US\$ 4000. Consolidado en planta, cuando se externaliza US\$1,70/ton. diario de almacén. US\$ 6/ton (acción de carga en frigorífico e ingreso en contenedor).

Plantas con capacidad de almacenamiento de 100 ton. hasta 1300 ton. de almacenamiento, otras de 30 y 40 ton.

Para una producción de 100 almacenas a lo menos 40, máximo 60 ton. Inventario de especulación. Cosecha a los 18 meses.

Las navieras tienen una nave por semana con *stacking* continuo, esto es, una vez que zarpa la nave, al día siguiente el cliente puede colocar un contenedor en *stacking* sin costo, dos días antes del zarpe de una nave. San Vicente tiene tres servicios semanales, Lirquén uno y Coronel, uno. Exportaciones al año 700 mil ton. o 15 mil ton. /semana.

Envíos de lunes a sábado. 6 días de producción se envían en cuatro días.

Producción anual de 105 mil toneladas para el año 2013.

Contenedores por tren: el costo es muy alto.

El tren tiene 28 horas de tránsito versus 10 horas de camión una vez que está consolidado.

En la zona, el ramal más cercano es Frutillar, pero implica un costo adicional.

Agosto a marzo (venta)

Cosechas (octubre a enero) stock 3000 ton. y en verano 8000 ton.

Cojos y truchas Asia. Atlántico a Estados Unidos.

PROCESO: RETIRO DEL CONTENEDOR DEL DEPÓSITO.

1. ¿Qué gestiones hace usted para retirar el contenedor vacío del depósito.

Se avisa a la naviera o al forwarder. Son contratos anuales.

2. ¿Cuál es la manera de comunicarse con el exportador para el retiro de los contenedores vacíos, por ejemplo por mail, teléfono o bien tienen un sistema de información diseñado para ello?

Mail, teléfono.

PROCESO: GENERACIÓN DE DOCUMENTOS.

3. ¿Por qué medio el exportador le envía la planilla de despacho y la guía de despacho? Por ejemplo: vía e-mail

Correo electrónico y por mano, a través del chofer.

4. ¿El exportador le informa la hora de despacho de camiones de la planta?

N/A.

5. ¿Usted está en contacto permanente con el exportador?

N/A.

PROCESO: TRANSPORTE, RECEPCIÓN EN PUERTO.

6. Cuando el transportista llega al puerto, ¿Cómo se comunica con usted? ejemplo: teléfono, se presenta en su oficina, etc.
Por teléfono.
7. Dentro del 95% de las veces que se comunica con el transportista, ¿Cuánto tiempo debe esperar para que el transportista le entregue los documentos? (mínimo, promedio, máximo)
No relevante.
8. ¿En qué momento usted realiza la revisión de los documentos en el sistema de SERNAPESCA?
Antes y durante el envío e incluso justo antes de entrar al puerto.

PROCESO: FISCALIZACIÓN Y RECEPCIÓN EN PUERTO

9. ¿Cuál es la tarifa que cobra usted por la tramitación documental?
N/A.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

10. A parte de las barreras, cuellos de botella o ineficiencias que usted ya identificó a lo largo de esta entrevista ¿visualiza otros?
<p>El transporte terrestre es crítico: si el camión no llega a la hora puede perder un turno completo.</p> <p>Es clave contar con un transportista propio o proveedor. Cuando el camión lo pone el naviero hay problemas.</p> <p>Cuello de botella, profesionalización de los servicios de transporte. El servicio es malo si no</p>

tiene un proveedor estable.

Un proveedor puede manejar una flota de 50 camiones y no tiene soporte administrativo. Por cada hora de ineficiencia, se pierden US\$5 por hora hombre; un turno 20 personas, US\$100 dólares hora, equivalentes a US\$2 la tonelada/hora.

Conclusiones generales

Las principales complicaciones se observan con el proceso de fiscalización de Sernapesca. También falta infraestructura en los accesos portuarios. Cuando los camiones deben esperar, lo hacen fuera del recinto portuario, con altos riesgos para las personas que trabajan y para la carga.

El entrevistador entregó información sobre:

- Procesos de la cadena.
- Tarifa flete cadena.
- Tiempo de espera para ingresar al puerto.
- Tiempo de espera para el retiro del contenedor.
- Medios utilizados de comunicación.
-

Otras observaciones

El puerto es un foco complejo de retiro de los contenedores. En el puerto de San Vicente puede esperar desde las 3 pm a la 1 am.

Falta infraestructura portuaria o es ineficiente. Las temporadas estacionarias se superponen, generando gran congestión en los puertos.

En cuanto a infraestructura vial, considera que la carretera es muy buena de Puerto Montt al norte.

Tiempo de espera para el retiro de un contenedor: 1 a 7 horas.

Cabotaje funciona, pero el volumen es muy grande para que solo sea esa la solución.