

FICHA ENTREVISTA EMPRESA NAVIERA

NYK LINE

Tipo de actor: Empresa Naviera.

Cadena Logística Transversal.

Puerto: Valparaíso y Coquimbo.

Código: 5-4Nv1

Nombre del entrevistador	Mario Troncoso
Nombre empresa u organismo	NYK Logistics & Megacarrier
Nombre del entrevistado	Jorge Videla F.
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	jorge.videla@na.nykline.com
Cargo en la empresa	Deputy Branches Manager
Antigüedad en el cargo	s/i
Antigüedad en la empresa	s/i
Fecha entrevista	21-08-2013

PROCESO: PLANIFICACIÓN DE LA FLOTA DE LA TEMPORADA

1. ¿Cómo planifica la flota de la temporada?

Anualmente la empresa arrienda naves reefer para el transporte de fruta fraccionada de la siguiente temporada. Se atiende sólo los puertos de Filadelfia y Los Angeles, Estados Unidos. El proceso es el siguiente:

- La temporada termina la última semana de abril 2012. En junio y julio se realizan las liquidaciones.
- En agosto se inician las negociaciones con los exportadores. Ellos informan los volúmenes de fruta que estiman exportarán en la temporada 2013-2014.
- Se cierra la negociación con volúmenes comprometidos por los exportadores.
- De acuerdo con los cierres con los exportadores, la empresa configura la flota y arrienda las naves.

Para la próxima temporada se tienen planificado 2 naves semanales a la costa Este (Filadelfia Thiaga): 1 nave en diciembre y 2, entre enero y abril. La vuelta demora 24 días.

2. ¿Cuántas salidas tendrá la temporada 2013-2014?

- A partir de enero y hasta abril, 2 naves semanales a la costa Este (Filadelfia Thiaga). En diciembre sólo 1 nave semanal. La vuelta demora 24 días.
- De enero a abril, 1 nave semanal a la costa Oeste (Los Angeles). La vuelta demora 20 días.

3. ¿Qué tipo de nave arrienda?

Las naves más grandes transportan 7000 pallets. Tienen 4 cámaras.

4. ¿Cuál es la planificación de las naves en Valparaíso y los puertos del norte?

- En diciembre no existe mucha producción de fruta. Con lo embarcado en Valparaíso, Coquimbo y Caldera no se alcanza a completar una nave, sólo entre un 80 y 85%.
- La programación se realiza de acuerdo a lo declarado por los exportadores.
- Frecuentemente los exportadores no cuentan con la fruta que declararon y la nave,

por razones económicas, decide no atracar al puerto. Espera a la gira hasta que los exportadores dispongan de la fruta.

- La programación se hace de acuerdo a la estiba de la nave, la cual depende del tipo de fruta, condición (fumigado y no fumigado) y otros tipos de segregación.

5. ¿Cómo se genera la citación de la carga?

La citación de la carga es el resultado de la declaración de exportación de fruta hecha por los propios exportadores (tipo, condición).

6. ¿Tiene reserva de sitio?

En Valparaíso tienen un contrato con el concesionario quien asegura un sitio. Cuando tienen tres naves en el puerto, deben recurrir al otro terminal o esperar hasta que puedan disponer de sitios desocupados.

En Coquimbo se atracan por orden de llegada, pero tienen prioridad por sobre el resto las naves de pasajeros.

PROCESO: MATRIZ DE EMBARQUE Y GATE OUT

7. ¿El naviero tiene alguna tarifa para corregir los errores de digitación o de información enviada por los agentes de aduana?

Sí.

8. ¿Cuál es el valor de la tarifa y que cubre?

La tarifa es de USD 80 y cubre las multas que aplica el servicio de Aduanas a la corrección de los conocimientos de embarque.

9. ¿Qué porcentaje de los conocimientos de embarque deben corregirse?

Aprox. el 40%.

10. ¿Qué otras tarifas aplica la naviera?

Exportaciones: retiro del contenedor para consolidar, y cobra el *gate*, de CLP\$45.000 ó US\$ 90.

Importaciones: Garantía del contenedor se contrata con una aseguradora y tiene un costo de aprox. CLP 45.000 para contenedor *dry* y CLP 70.000 para *reefer*.

Esta garantía cubre cualquier daño del contenedor.

A la entrega del contenedor se cobra el *gate in*, de CLP \$45.000.

PROCESO: EMBARQUE

11. ¿Cuál es el rendimiento de embarque?

350 pallets por cámara-turno. El promedio de estadía de una nave es de 5 turnos.

12. ¿Cómo carga la nave?

- Primero se cargan las bodegas bajo cubierta.
- Se cierran las bodegas.
- Se cargan los contenedores sobre cubierta.

13. Las naves *reefer* transportan contenedores en cubierta, ¿Cómo es el procedimiento para la consolidación de estos contenedores?

Existen dos modalidades:

- Se usa el contenedor como extensión de la bodega. En este caso, a los exportadores que no alcanzan a embarcar en bodega, se les ofrece embarcar en contenedores que se transportan en cubierta. Estos se consolidan en puerto de

origen y se desconsolidan en puerto de destino.

- El contenedor se usa como medio de transporte. No existen líneas navieras que salgan de Valparaíso directo a Estados Unidos. En este caso la empresa ofrece el servicio de transportar contenedores. En destino, la fruta se lleva al cliente en el contenedor.

14. ¿Dónde consolida los contenedores?

En Valparaíso, la empresa tiene contrato con un Extraportuario, el cual tiene un *cross dock*, autorizado por el SAG. Allí se almacenan los contenedores vacíos y se consolidan los contenedores que transportan fruta como extensión de bodega y como medio de transporte.

En Coquimbo la consolidación se realiza en las propias plantas. No existen en el puerto o sus alrededores instalaciones especializadas.

15. ¿De quién es el costo de consolidación?

El costo de la consolidación del contenedor usado como extensión de la bodega es de la naviera.

El costo de la consolidación del contenedor usado como medio de transporte es del exportador.

PROCESO: EMBARQUE Y FISCALIZACIÓN DEL SAG - USDA

16. ¿En el embarque tiene fiscalización del SAG?

Sí.

17. ¿Qué tipo de fiscalización?

Un fiscalizador del SAG supervisa el embarque de fruta. Por ejemplo, el pallet no debe tocar el piso, sino que debe bajarse directamente a la jaula donde se embarca.

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

19. ¿Cuál es el principal problema con respecto a la fiscalización?
<p>Para la fiscalización del embarque, se debe habilitar al SAG antes de las 17 horas del día anterior.</p> <p>El problema mayor se genera especialmente en los embarques del fin de semana, en que se debe habilitar al SAG antes de las 16:00 horas del día viernes.</p> <p>En el evento que la nave se atrase en el embarque, el SAG no permite cubrir ese atraso y la nave debe esperar hasta el lunes siguiente para embarcar lo que falta.</p>

20. ¿Qué costo representan estos problemas?
<p>Si se debe desplazar el embarque para el día lunes, el costo de tener una nave en espera es de US\$21000 diarios.</p> <p>En el caso de iniciar el embarque el día lunes, el turno parte a la 08 horas, sin embargo, el SAG inicia la revisión aprox. a las 09 horas y, por lo tanto el primer camión se embarca aproximadamente a las 10 horas.</p> <p>El costo de dos manos de trabajo esperando significa US\$1200 hora.</p> <p>Por otra parte, la habilitación del SAG corresponde al embarcador, sin embargo, el naviero debe certificar el cumplimiento de un embarque de 300 pallets (15 camiones en el turno).</p> <p>Lo que comúnmente se hace es solicitar un turno adicional para cubrir cualquier atraso. El SAG cobra por las habilitaciones.</p>

21. ¿Qué parte de la exportación se ve afectado por estas ineficiencias?
Afecta aproximadamente al 30%.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

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

Sí.

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?

Faltan camiones en el período de máxima demanda. Ello implica que la nave debe esperar la llegada de la carga.

25. ¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?

La mayor parte de los camiones se han destinado al transporte de contenedores.

26. ¿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"*.

El SAG se debe adaptar a la lógica del procedimiento del comercio exterior. Por ejemplo los puertos trabajan las 24 horas y 7 días de la semana. Este servicio sólo lo hace hasta las 18:00 horas.

Conclusiones generales

El entrevistado aportó información precisa sobre:

- 1) Los procesos (planificación y salidas efectivas, citación de la carga, atraques, consolidación, carguío, embarque).
- 2) Las tarifas (errores de digitación, retiro del contenedor para la exportación, y garantía del contenedor para la Importación) y los costos (consolidación del contenedor) y sobre costos por restricción horaria SAG.
- 3) Los tiempos para el carguío y sobretiempos producto de la restricción horaria del SAG
- 4) Las barreras: Restricción horaria SAG fin de semana y lo que representa en sobrecostos.
- 5) Las ineficiencias: carencia de camiones para la fruta en período peak.