

# FICHA ENTREVISTA CONCESIONARIO

## PCE

---

Tipo de actor: Concesionario

Cadena logística: Transversal

Puerto: San Antonio

Código: 5SConc2

Nombre del entrevistador	Mario Troncoso
Nombre empresa u organismo	PCE
Nombre del entrevistado	Juan Acuña
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	09-79864072 035-375091 Juan.acuna@puertocentral.cl
Cargo en la empresa	Gerente Comercial
Antigüedad en el cargo	2 Años
Antigüedad en el sector	20 Años
Fecha entrevista	29/08/2013

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.	
Se comentó el modelo y no se analizó debido a que el concesionario, como actor, participa sólo en la recepción y <i>stacking</i> de la carga.	
2. ¿Qué planes de inversión tiene la compañía en Puerto San Antonio?	
Puerto Central está en proceso de invertir para aumentar su capacidad.	
3. ¿En qué plazos tienen proyectado desarrollar estos planes de inversión?	
Este plan consta de 3 fases que deberían terminarse en el 2016 aproximadamente. A saber: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fase 0: Aumento capacidad de operación del espigón en 30% o más. 1 año.</li> <li>– Fase 1A: Construcción primera etapa del nuevo frente de atraque. 3 años.</li> <li>– Fase 1B: Construcción segunda etapa del nuevo frente de atraque. 2 años.</li> </ul>	
4. ¿Qué tipo de tecnología utilizarán en la relación con los usuarios? Agentes de aduana, transportistas, etc.	
Software de terminal, software para conectarse con entes públicos, cámaras de vigilancia OSR con visión nocturna, 8 <i>gantry cranes</i> y otros equipos necesarios.	

**5. ¿Cuál es la especialización de los nuevos sitios de atraque?**

Se creará 700 metros lineales, 60 metros a la posa y calado de 16 metros para contenedores que, en conjunto y con nueva implementación de equipamiento, permitirán trabajar con naves de gran capacidad (casi 400 metros).

DIAGNÓSTICO

**6. ¿Qué tipo de carga mueven ustedes?**

Carga fraccionada y granel.

**7. ¿Utilizan el tren para sacar carga del puerto o es la carga de STI que se moviliza por el terminal de PCE?**

El tren carga al interior del puerto central para STI. El servicio que se le presta a FEPASA es el porteo desde STI, recepción almacenaje y el despacho, con tarifas de US\$70.

**8. ¿Qué otros servicios prestan en apoyo a STI?**

A la empresa ninguno, pero a sus clientes se les apoya en los servicios propios de un extraportuario.

**9. Dentro del 95% de los casos ¿Cuánto tiempo demora en recepcionarse una carga suelta o contenedor desde que ingresa al sistema portuario hasta que se coloca en el *stacking*? (mínimo, promedio, máximo).**

Desde que ingresa a la puerta del terminal, es inmediato.

10.El *gate* de PCE está frente a la rotonda de ingreso ¿les afecta mucho a PCE en el ingreso o salida de carga?

Actualmente no afecta mucho ya que PCE:

1. no cuenta con contenedores propios;
2. aparentemente ha habido una baja en la exportación de la fruta.

Sin embargo los arreglos del puerto están enfocados a mejoras para STI, por lo que cuando se ven colapsados, desvían camiones por la rotonda generando congestión a nuestro acceso.

11.Para exportación, la tramitación de los documentos de ingreso, DUS, fiscalización etc. ¿cuál es el procedimiento que aplican ustedes?

El sistema que utilizaba EPSA, y el propio de Lirquen, para carga suelta.

12.¿Ustedes prestan servicio de almacenamiento a carga del STI a importación y exportación?

Sí.

13.¿Cómo evalúa la gestión de los depósitos de contenedores en la entrega del contenedor al exportador?

No trabajan contenedores, sin embargo el depósito de SAAM está dentro de la concesión, hecho que genera el doble de viajes.

14. ¿Cómo evalúa la gestión de los agentes de aduana o embarcadores en el apoyo al exportador?
Mal, ya que no hay una constancia en el trabajo ni una dedicación al tema; es decir, los despachos muchas veces los hace el extraportuario, cosa que no corresponde debido a que los agentes dejan las guías y se retiran.
15. 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 exportación de productos Hortofrutícolas en contenedor, que transita por su puerto?
Sí.
16. Si la pregunta anterior fue positiva preguntar: ¿Cuáles?
Principalmente la fiscalización del agente de aduana es el que genera las barreras, y detiene las salidas y entradas. El mercado debe ser facilitador, se necesita rapidez, sin embargo los agentes públicos traban la fluidez.
17. ¿Cuáles son las causas de estas barreras?
<ul style="list-style-type: none"> <li>– El mal funcionamiento de los agentes de aduana.</li> </ul>
18. Si no fue nombrado con anterioridad: ¿Los procedimientos del servicio de aduana tienen ineficiencias que causan barreras a la Cadena Logística?
S/I.

## COSTOS

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

Las tarifas están publicadas en la página del Puerto Central, sin embargo pueden variar por contratos realizados con exportadores por volúmenes comprometidos u otros compromisos.

La información relacionada a las tarifas de embarque se encuentra en: [http://www.puertocentral.cl/tarifas/registro\\_de\\_tarifas\\_PCE\\_01\\_07\\_2012.pdf](http://www.puertocentral.cl/tarifas/registro_de_tarifas_PCE_01_07_2012.pdf)

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

N/R.

## PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

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

Sí.

22. ¿De qué tipos?

- Tramitación aduanera.
- Riesgos de accidentes.
-

23. ¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?

- El sector aduanero no se ha adaptado a las exigencias actuales del comercio exterior. Mantienen la cultura del papel y trabajan de acuerdo a sus tiempos y no los que requiere la cadena. Por ejemplo: Cuando juega la selección de fútbol de Chile, se han retirado para ver el partido y dejan el trabajo de lado.
- Falta visación aduanera *on line*.
- Falta de conductores para camiones tolva que transportan granel. Los conductores trabajan en forma continuada durante todo el período que está la nave atracada, que son 5 a 6 turnos. Los conductores se sobre exigen para cumplir con los requerimiento de transporte y se generan riesgos de accidente para ellos y los peatones.

-

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

No.

25. Si la respuesta a la pregunta anterior fue negativa ¿En qué no es acorde con sus necesidades?

En los puntos de control del STI.

26. ¿Por qué?

Porque están mal distribuidos, lo que en ocasiones genera congestión al ingreso o salida de Puerto Central.

27. ¿Qué debería hacerse para que fuera más acorde con sus necesidades?
Cambiar los controles de lugar.
28. ¿Estima que habrá algún cambio en las líneas navieras?
Sí. En Chile la mano de obra es más cara que en Perú debido a que debe cumplir con estándares de seguridad que en el país vecino no se exigen, lo que genera una desventaja para las navieras chilenas.
29. ¿Qué soluciones cree usted que deben implementarse en el futuro para mejorar el desempeño de la cadena logística? 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> .
<ul style="list-style-type: none"> <li>– sacar más provecho al tren.</li> <li>– reducir los costos de transporte.</li> <li>– que las cargas puedan llegar visadas a las bodegas para disminuir el tiempo y la congestión.</li> </ul>



## Conclusiones generales

La entrevista entregó información sobre:

- Proyectos de inversión, tiempos estimados en que se realizarán y finalidad de estos.
- Tipo de carga, manera en que se moviliza,
- Servicios que presta el puerto central a otros puertos.
- Procedimiento para la tramitación de documentos.
- Evaluación de los demás actores de la cadena.
- Barreras o ineficiencias de la cadena y posibles soluciones.