

FICHA ENTREVISTA EXPORTADOR

DOLE¹

Tipo de actor: Exportador (Nivel operacional)

Cadena Logística de exportación de la uva, carga fraccionada. CQQ 001.

Puerto: Coquimbo.

Código: 4UExp2

Nombre del entrevistador	Sabah Zrari
Nombre empresa u organismo	Dole
Nombre del entrevistado	Marisa Lobos
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	Fono: 93599673
Cargo en la empresa	Agrónomo de planta.
Antigüedad en el cargo	3 años
Antigüedad en la empresa	7 años
Fecha entrevista	26 de septiembre 2013

¹ La entrevistada ya no trabaja en Dole, solamente da cuenta de su experiencia en la empresa. El objetivo de esa entrevista es entender las razones de los tiempos de espera en planta que la empresa transportista destacó, dicha empresa tiene por cliente a Dole (véanse Entrevistas N° 4UTr2a y 4UTr2b). Esta entrevista no siguió la pauta del exportador por las características del entrevistado.

INFORMACIÓN GENERAL

1. ¿Cómo está estructurada la empresa para la exportación de fruta?

Hay tres grandes departamentos:

- 1) depto. comercial
- 2) depto. de operaciones
- 3) depto. de planta.

Los mercados de destino son: China, USA, Europa, Rusia, Arabia, India.

La entrevistada trabajó en la planta “Las Torres” de la VIª región. Esa planta ahora cerró porque construyeron una planta más grande en Graneros.

2. ¿Cuáles son las frutas que procesa o recibe la planta?

Planta Las Torres: planta frutícola, que hace packing y frigorífico.

Las frutas son: ciruela, duraznos, damascos, peras, manzanas y uva de mesas. Se reciben frutas de los predios pero también de otras plantas.

Los puertos de destino: VAP, PTLA, CQQ.

PROCESO: CITACIÓN DE CARGA

3. ¿Cuáles son los principales procesos desde la cosecha hasta el carguío de la carga en el camión para el envío a puerto?

Uva:

- 1) Se cosecha en caja tres cuartos
- 2) Se embala en el predio (packing)
- 3) Se carga sobre camión
- 4) En el caso de que el predio no tenga frigorífico (más del 50% de las veces), se envía a planta para el proceso de pre-frío. En el caso de la uva, el pre-frío puede tomar 24 horas o más, según el tipo de embalaje.
- 5) Se pide al SAG la inspección para despacho. Lo acompaña el inspector del país de destino.
- 6) Se cita el camión.
- 7) Se carga e inicia el proceso de embarque.

4. En general ¿las empresas de transportes cumplen con la citación de carga en la planta?

Cumplen en época normal pero en época peak, es común que no cumplan.

5. Si la respuesta anterior es negativa, explicar porqué.

Cuando hay mucha fruta, el transportista cumple con todos los requisitos. El problema es en el periodo peak, (febrero-marzo-abril para la planta Las Torres), es frecuente que no llegue a la hora citada por varias razones. La principal es que los transportistas no pueden responder a la demanda ya que no tienen suficientes camiones thermo. Es entendible pues no es económicamente rentable tener una flota de camión thermo que solamente trabajan dos meses al año.

Como no tienen suficientes camiones, los choferes trabajan más, y acumulan cansancio, tanto por los recorridos como por los tiempos de espera en toda la cadena. El descanso lo toman en horarios en que debieran estar manejando para llegar a la planta o al puerto. Allí, empiezan a llamar desde el puerto para saber que pasa pues el camión no ha llegado.

Más que descoordinaciones entre transportista y exportador, se producen muchas tensiones en periodo peak.

Los camiones no siempre llegan a la hora de citación

“Los camiones se citan cuando realmente se requieren”.

Las plantas trabajan 24 horas, y trabajan contra el reloj. “Se corre para tener la fruta lista para el embarque”, por lo que es muy frustrante cuando tienes todo listo y los camiones no llegan a la planta a la hora citada o no llegan a la citación al puerto porque paran en la carretera, toman un descanso que no estaba previsto”.

“Ahora, lo estoy viendo desde afuera ya que he dejado de trabajar en ese rubro, pero puedo decir que, para el nivel de volatilidad y la dinámica que tiene ese negocio, las exportadoras tienen una organización muy eficiente”.

Los transportistas no ven todos esos procesos y las implicancias del negocio para el exportador.

Aspectos comerciales:

“Hay que entender que el mercado de la fruta es tremendamente dinámico”.

Puede que de un día a otro se cambie el destino, porque el precio cambió, y el departamento comercial informa que obtuvo un mejor precio de un cliente de otro destino que para el cual estaba inicialmente programada la carga.

También, ha pasado que se envía fruta desde la planta de la VI región a Coquimbo por camión para que alcance a la nave que salió recién de Valparaíso. Lo anterior porque llegó un pedido adicional justo antes de que el buque haya zarpado de Valparaíso.

“Los destinos han cambiado: antes eran EEUU, Europa, ahora los destinos se han diversificados bastante hacia los otros países de América Latina y Asia, donde los protocolos de inspección son más engorrosos y más lentos. Hay inspección que pueden durar hasta 24 horas o más como en el caso de la exportación para México.”

“Hay variedades que tienen un valor si llega antes del año nuevo, y si llegan después pierden mucho de su valor. Pero en general esta fruta se envía por avión.

“Se corre para tener la fruta lista para el embarque”.

“La fruta no puede esperar”.

“Hay fruta que no se pueden guardar y que si no logra embarcar en la nave se pierde”. Por ejemplo, las ciruelas que se exportan para China, donde piden una ciruela que llamamos en “seco”, a diferencia de los norteamericanos que la quieren “sedosas”, por lo que si no se logra embarcar para China, la fruta se pierde, pues no la puedes vender a otro destino.

Hay frutas que tienen dos semanas de vida útil post cosecha, y se debe considerar que hay que hacer todos los procesos: el embalaje, el enfriamiento, la inspección.

Conclusiones generales

La entrevista arrojó información sobre:

- Los procesos
- Los problemas con los transportistas (en periodo peak, es común que los camiones no lleguen a la hora citada en la planta, eso se debe a que no tienen suficiente flota para absorber la demanda).