

# ENTREVISTA EXPORTADOR (NIVEL GERENCIAL)

## STANDARD WOOL

---

Tipo de actor: Exportador (Nivel gerencial)

Cadena logística de exportación de la lana, con carga general en contenedor. PUQ 002.

Puerto: Puerto Austral de la Región de Magallanes.

Código: 12LExp3j

Nombre del entrevistador	Susana Mayer, Javiera Gaona
Nombre empresa u organismo	Standard Wool
Nombre del entrevistado	Eduardo Contreras
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	econtreras@standard-wool.cl (61) 2211163
Cargo en la empresa	Gerente General
Antigüedad en el cargo	5 años
Antigüedad en la empresa	16 años
Fecha entrevista	4 de julio de 2013

<p>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.</p>
<p>Sí, con las siguientes observaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– El jefe de producción hace el nexo con el despachante,</li> <li>– El booking lo hace el agente de Aduana</li> <li>– Respecto al modelo transporte, identifica diferencias en el inicio del negocio.</li> <li>– Respecto al modelo de control, señala que en el Terminal Mardones se efectúa el <i>stacking</i>, y que el control SAG para certificado sanitario y sello para tránsito por tierra, se hace en origen.</li> <li>–</li> </ul>

## PROCESO: RETIRO DEL CONTENEDOR DEL DEPÓSITO.

<p>2. ¿Desde qué depósito retira el contenedor?</p>
<p>Desde el terminal Mardones.</p>
<p>3. ¿Cuál es precio del <i>gate out</i>?</p>
<p>CLP\$37000.-</p>
<p>4. ¿Cuál es la manera de comunicarse para el retiro de los contenedores, por ejemplo por mail, teléfono o bien tienen un sistema de información diseñado para ello?</p>
<p>Por teléfono.</p>

## PROCESO: CONSOLIDACIÓN DEL CONTENEDOR EN PLANTA.

<b>5. ¿Cuál es el costo de la consolidación de un contenedor? (Máx., min, promedio)</b>
Se realiza en planta, internamente.
<b>6. ¿En cuántas plantas se realiza la consolidación del contendor?</b>
En 1 planta.

  

<b>7. ¿Tiene dificultades en la consolidación del contenedor?</b>
No, no se planteó ninguna dificultad.

## PROCESO: GENERACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

<b>8. ¿Quién realiza la fiscalización en el origen: despacho delegado o despacho SAG?</b>
EI SAG.

  

<b>9. Si la respuesta es despacho SAG, ¿Cuál es la tarifa?</b>
Se paga CLP\$4-CLP\$5 pesos por kg, lo que en relación a la producción es del orden de los CLP\$2,500.000.

  

<b>10. En situación normal, en que el SAG realiza la inspección del contenedor desde que se consolida ¿Cuánto tiempo (máx., mín. y promedio) demora?</b>
2 a 4 horas, depende de la carga.

11.¿Cuál es el tiempo máximo que puede demorar el SAG para que usted no tenga un sobre costo?
2 horas.
12.¿Recibe rechazos de Planilla de Despacho?
No.
13.¿Ha notado variaciones con respecto a años anteriores?
No.
14.¿Hay dificultades en la generación de documentos?
No.
15.¿Cuáles son los costos asociados al o a los modos de transporte?
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Exportar a China US\$750. Tiempo de viaje 20-25 horas.</li> <li>– Importar desde China US\$500.</li> <li>– San Antonio- Punta Arenas US\$2800.</li> <li>– Callao- San Antonio US\$500.</li> </ul>
16. ¿Percibe barreras o ineficiencias con respecto al transporte?
Sí.
17.¿Cuáles?
<p>“El monopolio de la compañía naviera permite que ocurra que te dejen los contenedores en <i>stacking</i>, debido a que priorizan la fruta en San Antonio por ser perecible”.</p>

**18.¿A qué se deben?**

“Privilegian el movimiento de los perecibles, pero tampoco avisan para poder tomar provisiones, cambio de naviera por ejemplo”.

PROCESO: FISCALIZACIÓN Y RECEPCIÓN EN PUERTO

**19.¿Cuál es el tiempo promedio de espera en la fiscalización y entrega del contenedor al terminal? (Máx, min, promedio)**

Depende de la fila, pero es del orden de 0,5 hora.

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

Que el servicio sea eficiente y eficaz.

**21.¿Cuál es el principal problema con respecto a la fiscalización y recepción en el puerto?**

No existe un lugar apropiado para realizar la fiscalización.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

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

No

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

Por lo antes dicho, para la fiscalización no existe un lugar apropiado, y en el puerto no existe infraestructura para mover los contenedores.

24.¿Qué debería hacerse para que fuera más acorde con sus necesidades?

Inversión para que los puertos sean más eficientes.

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

Sí.

26.¿De qué tipos?

El *stacking*.

27.¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?

Mover el contenedor a *stacking* implica aumento en los costos.

28. ¿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*".

- Que los costos locales de transporte sean más razonables
- Aumentar la frecuencia de las naves.
- Respecto a la infraestructura vial y portuaria, lo ideal sería mejorar el tránsito por el territorio nacional, ya sea por la vía *Roll on roll off*. a Puerto Montt o por *Feeder* a San Antonio.

## Conclusiones generales

El entrevistado indica algunos valores y tiempos del proceso.

En cuanto a barreras e ineficiencias, el entrevistado señala las siguientes:

- Los costos de transporte afectan al precio final del producto, tienen competencia de Uruguay y Argentina: “ellos vienen a comprar acá y el costo de transporte no es comparable”.
- “Las huelgas en los puertos dañan totalmente al exportador.”
- Existe preferencia entre los embarques de fruta v/s la lana en época *peak* de la fruta. Dejan abajo la carga y no dan aviso para dejar los contenedores en el puerto de San Antonio, lo cual impide que la carga llegue a tiempo al cliente. Este hecho ha provocado pérdidas.
- Falta infraestructura en el puerto, para hacer más eficaz el embarque.

## Otras observaciones

Transporte usado:

- 1) Contenedores feeder hasta San Antonio y de ahí se exporta a Europa( 65% de la producción).
- 2) Alternativa terrestre, por Mercosur cargo a San Antonio, donde se hace *stacking* y embarca a Europa. Se usa como segunda opción ya que es un poco más cara.

Cantidad de embarques y productos:

- Tops (lana lavada) 2 contenedores a la semana ;
- Sub productos (grasa, noil fibras cortas) 1 contenedor a la semana.

Procesan lana media, ya que la lana muy fina no se procesa se exporta directamente.

Costos: CLP\$4 - 5 pesos por kg. (Factor por UF x kg) = CLP\$2,5 millones.

Debido a que es más la carga que entra a la región que la que sale, los costos son muy dispares. Como referencia menciona que el valor de Callao a San Antonio es de US\$ 500, mientras que el tramo nacional entre San Antonio y Punta Arenas es US\$2800.