

ENTREVISTA EXPORTADOR

EMPRESA NOVA AUSTRAL

Tipo de actor: Exportador (Nivel Operacional)

Cadena logística de exportación de carne de cordero y salmón, con carga refrigerada o “carga reefer”. PUQ 001.

Puerto: Puerto Austral de la Región de Magallanes.

Código: 12RExp2bj

Nombre del entrevistador	Susana Mayer
Nombre empresa u organismo	Nova Austral
Nombre del entrevistado	Eduardo Zarelli ¹
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	eduardo.zarelli@novaaustral.cl
Cargo en la empresa	Jefe regional de operaciones y logística
Antigüedad en el cargo	6 años
Antigüedad en la empresa	23 años
Fecha entrevista	4-7-2013

¹ Se aplicó al mismo entrevistado dos pautas: la del nivel gerencial y del nivel operacional.

- | |
|---|
| 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. |
|---|

Sí, con las siguientes observaciones:

- No existe depósito de contenedores por lo que esa parte del modelo no aplicaría.
- El pago del *gate in/out* lo hace el embarcador y no el agente de aduana
- Por el cabotaje y Ley Navarino la gestión del DUS se hace en San Antonio.
-

PROCESO: RETIRO DEL CONTENEDOR DEL DEPÓSITO.

- | |
|--|
| 2. ¿Cuál es el proceso para obtener el contenedor? |
|--|

Mediante SAAM.

- | |
|--|
| 3. ¿Desde qué depósito retira el contenedor? |
|--|

Desde EPA, en el sector asignado a SAAM.
--

- | |
|--|
| 4. ¿Cuál es la distancia del depósito a la planta? |
|--|

Depende de la planta. Por ejemplo, desde Porvenir son 300 km.

- | |
|---------------------------------|
| 5. ¿Cuál es el valor del flete? |
|---------------------------------|

Está incluida en la tarifa de SAAM.

- | |
|--|
| 6. ¿Cuál es precio del <i>gate out</i> ? |
|--|

No tiene la información.

7. ¿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?

N/A.

PROCESO: CONSOLIDACIÓN DEL CONTENEDOR EN PLANTA.

8. ¿Cuál es el costo de la consolidación de un contenedor? (Máx., min, promedio)

N/A.

9. ¿La consolidación es interna o externa?

Interna.

10. ¿Cuál es el tamaño del embarque (capacidad de carga del camión)?

22 ton/bruta en promedio.

11. ¿Tiene inventario de seguridad?

No, ya que se produce de acuerdo al requerimiento del cliente.

12. ¿Tiene dificultades en la consolidación de la nave?

Sí.

13.¿Cuáles?
“En el pórtico no existen grúas adecuadas para la descarga de los contenedores. Las que hay pertenecen a los transportistas”.

PROCESO: GENERACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

14.¿Cómo genera la guía de despacho y la planilla de despacho?
Se genera en la planta.

15.¿Cuándo digita la planilla de despacho en el sistema del SAG?
N/A.

16.Dentro del 95% de los casos en que el SAG realiza la inspección del contenedor desde que se consolida ¿Cuánto tiempo (máx., mín. y promedio) demora?
Sernapesca realiza la inspección, y se demora de 2 a 4 horas, dependiendo del volumen.

17.¿Cuál es el tiempo máximo que puede demorar el SAG para que usted no tenga un sobre costo?
Sernapesca solo tiene tarifa para la certificación.

18.¿Cómo envía la Guía de Despacho y Planilla de Despacho al agente embarcador?
Con el transportista.

19.¿Cuándo las envía?
Junto con el envío de la carga a puerto.

20.¿Recibe rechazos de Planilla de Despacho?
No.
21.¿Cuántos rechazos semanales?
N/A.
22.¿Ha notado variaciones con respecto a años anteriores?
No.

23.¿Hay dificultades en la generación de documentos?
No.

PROCESO: TRANSPORTE

24.¿Cómo transporta la carga?
Vía cabotaje, al puerto de San Antonio.

25.¿Cuáles son los costos asociados al o a los modos de transporte?
La consolidación se hace de manera externa.

26.¿Cuál es la tarifa del transporte del contenedor?
CLP\$100.000 de la planta al puerto.

27.¿La tarifa incluye el retiro del contenedor del depósito?
Sí.

28. ¿Percibe barreras o ineficiencias con respecto al transporte?
Sí.

29.¿Cuáles?
<ul style="list-style-type: none"> - -Geográficas. - -Poco volumen para un aumento de embarques a nivel regional. - -No hay grúas pórtico. - -Maquinaria de carga de contenedor escasa.

30.¿A qué se deben?
<ul style="list-style-type: none"> - Barrera geográfica. - Pequeños volúmenes regionales.

PROCESO: FISCALIZACIÓN Y RECEPCIÓN EN PUERTO

31.Para el 95% de los casos ¿Cuál es el tiempo promedio de espera en la fiscalización y entrega del contenedor al terminal? (Máx, min, promedio)
No hay espera, es casi inmediato.

32.¿Tiene seguro?
Sí.

33.¿Qué tipo de seguros tiene?
<ul style="list-style-type: none"> - Seguro marítimo Puerto a Puerto - Seguro de bodegaje.
34.¿Cuál es el costo?
No contestó la pregunta.

35.¿Identifica algún problema con relación a la fiscalización, por ejemplo: tiempo, costos, documentación u otros no dimensionados?
Sí, cuando hay aforo, no existe un lugar apropiado.

36.¿Cuál es el principal problema con respecto a la fiscalización y recepción en el puerto?
“Se puede romper las cajas, se pueden mojar”.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

37.¿Considera que la oferta de la infraestructura vial y portuaria son acordes con sus necesidades?
No.
38.Si la respuesta a la pregunta anterior fue negativa ¿En qué no es acorde con sus necesidades? ¿Por qué?
<ul style="list-style-type: none"> - La infraestructura portuaria “tiene 40 años de retraso”. - El Puerto está en la ciudad, la que ha crecido pero el Puerto no ha evolucionado de acuerdo a las necesidades.

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

El Estado debiera invertir ya que no hay interés por parte del sector privado en hacerlo (no es rentable).

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

Sí.

41.¿De qué tipos?

El paso por Argentina es peligroso tanto para el chofer como para la carga.

42.¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?

La incertidumbre, por la peligrosidad de la ruta y la inexistencia de una ruta terrestre por territorio nacional, que se pudiera usar como alternativa cuando el mal tiempo impide el embarque por vía marítima.

43.¿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 el Estado invirtiera en los terminales existentes y que financie la construcción de un puerto alternativo que tenga mejores condiciones para enfrentar eventos de mal tiempo que el de Punta Arenas. Según el entrevistado, un lugar adecuado podría ser Porvenir.
- Que los Servicios Públicos sean más flexibles de manera de evitar que la carga quede abajo dadas las condiciones más difíciles en el puerto (intervalos entre recaladas)

Conclusiones generales

El entrevistado entrega información sobre:

- Barreras
- Procesos
- Tiempos

No entregó datos sobre tarifas y costos.

Respecto a las barreras e ineficiencias señaló:

- Las condiciones climáticas (mal tiempo)
- La ruta por Argentina es peligrosa
- Poca recalada respecto al volumen en época de verano
- Malos accesos debido a la lejanía geográfica
- No existe lugar adecuado para realizar trámite de aforo, lo que se dificulta principalmente cuando hay mal tiempo ya que las cajas se deterioran con la lluvia.
- El alto costo del stacking y la escasez de los enchufes en épocas peak.
- No existen grúas pórtico para la descarga de contenedores.
- Maquinaria de carga de contenedor escasa.
- Poco volumen para un aumento de embarques a nivel regional.

Otras observaciones

Importación desde la zona central: antes, cuando el holding mantenía unidos los rubros salmoneros y pesqueros, había más insumos que se requerían importar.

Hoy en día Chile, en el rubro salmonero, está en la vanguardia en muchas áreas. Por ejemplo, barco que fue exportado a Noruega.

Países del Norte de Europa ya llegaron a su tope de producción.

En Chile aún hay lugares por explotar si bien: está concentrado y más desarrollado en las regiones de Los Ríos y Aysén, se está tratando de potenciar la región de Magallanes donde aún no hay techo ya que ha lugares disponibles.

Ventajas de la región de Los Ríos: la existencia de carreteras; versus Magallanes: grandes distancias con carreteras de ripio e incluso sendas que orillan la playa. Hay muy poca seguridad, por lo que un primer requerimiento sería disponer de una mayor y mejor estructura vial.

Debe ser una visión de Estado no de gobierno porque son obras que trascienden. Hoy se hace soberanía

Modelo MTI: El agente de aduana no hace pago *get in - get out* ni solicita el transporte,

sino que lo hace el exportador.

Salmoneros sí solicitan agente de aduana para el ingreso del contenedor al puerto.

- 711 contenedores de carga refrigerada en 2012;
- 60-55 contenedores mes;
- 3-4 contenedores diarios.

Cambio en las compañías navieras: hace 15 años, los buques tenían bodegas refrigeradas. Hoy sólo se carga en contenedores.

En el caso de esta empresa, están bajo la Ley Navarino, por lo que la gestión del DUS se realiza en el Puerto de San Antonio

Productos de Puerto Natales: El camión viaja hasta Buenos Aires y, desde ahí, a Brasil. Los congelados se almacenan en Punta Arenas y sale con formato sin ley Navarino DUS.