

ENTREVISTA EXPORTADOR

DAVID DEL CURTO

Tipo de actor: Exportador Nivel operacional

Cadena logística de exportación de la uva en contenedor. VAP 004.

Puertos: Valparaíso y San Antonio

Código: 5UExp2

Nombre del entrevistador	Mario Troncoso
Nombre empresa u organismo	David del Curto
Nombre del entrevistado	Manuel Alvarez Jil
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	malvarezj@ddc.cl
Cargo en la empresa	Jefe de contenedores
Antigüedad en el cargo	20 años
Antigüedad en la empresa	3 años
Fecha entrevista	14-08-2013

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 entregaron precisiones sobre los procesos:

Venta.

La unidad comercial hace la venta sobre la base del inventario de la cosecha almacenado en los *packing* y/o la producción del huerto en condiciones de cosecha. La fruta almacenada está preparada para exportar, solo falta empaque y etiquetado.

Una vez que se hace la venta:

1. se informa a la unidad de logística.
2. compra el flete.
3. realiza la reserva.
4. solicita a las plantas que preparen la fruta para el embarque.

Operación con la naviera.

Cuando ocurre una venta se solicita a la naviera la reserva por:

- los contenedores que se embarcan para un determinado cliente.
- un producto específico.
- un puerto de destino.

Con 24 horas de anticipación al zarpe de la nave se debe enviar la matriz del conocimiento de embarque.

La compañía naviera informa el período de recepción de contenedores en el terminal (inicio y cierre de *stacking*). Si el exportador entrega el contenedor en el terminal, en ese período no debe pagar ningún servicio.

Programación del embarque.

Cuando DCC recibe la información del inicio y cierre de *stacking*, se le informa a las plantas la cantidad de contenedores que deben enviar al terminal en el período de recepción, reservándose un día para imprevistos.

A partir de esa información, las plantas organizan sus faenas para esa nave: citan a los camiones, cargan y despachan a puerto.

En temporada alta, la planta puede estar consolidando para embarcar contenedores en 3 naves simultáneamente, pero siempre se producen esperas.

Las plantas deben mantener, a lo menos, 2 andenes para la consolidación de carga en un contenedor: uno para consolidar carga con destino a Estados Unidos (andén USDA); y otro, para el resto del mundo.

Mientras se está consolidando la fruta para Estados Unidos, no se permite usar el andén USDA para consolidar carga para otros destinos.

Embarque de la fruta producida en el norte.

Al inicio de temporada, toda la fruta producida en el norte se embarca en naves *reefer* por los puertos de Coquimbo y Caldera.

A partir de febrero en adelante, las naves *reefer* salen cargadas 100% desde Valparaíso, por lo que se opta por exportar la fruta que se produce en esa fecha en contenedores.

Actualmente DDC está exportando mandarinas producidas en el norte, por Valparaíso.

La exportación por la zona central aumenta el costo logístico, debido a que el flete es de CLP\$800.000 y la vuelta completa es de 20 horas.

Trasladar el contenedor de la zona central a la planta se demora 8 horas; las faenas en la planta se demoran 4 horas; y traer el contenedor al puerto, 8 horas.

Los transportistas cobran por espera solo en las plantas.

DDC hace reservas por un máximo de 18 contenedores, mínimo 3 y en promedio 10.

PROCESO: RETIRO DEL CONTENEDOR DEL DEPÓSITO.

2. ¿Desde qué depósito retira el contenedor?

DDC retira contenedores vacíos de todos los depósitos, tanto en San Antonio como en Valparaíso.

3. ¿Cuál es la distancia del depósito a la planta?

DDC cuenta con plantas en Copiapó, Coquimbo, San Felipe, Kelinka, Paine, Requinoa, Curicó y Retiro.

4. ¿Cuál es el valor del flete?

El valor del flete del contenedor vacío desde el depósito a la planta está incluido en el flete completo.

5. ¿Cuál es precio del *gate out*?

El valor del *gate out* depende de la compañía naviera, pero tiene un valor promedio de US\$90.

6. ¿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?

Mediante correo electrónico solicitan a los transportistas el retiro de un contenedor vacío.

PROCESO: CONSOLIDACIÓN DEL CONTENEDOR EN PLANTA.

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

DDC hace la consolidación con personal de la planta y en temporada alta contrata personal adicional. El valor en promedio de un consolidado es de US\$60-US\$70.

8. ¿En cuántas plantas se realiza la consolidación del contenedor?

A veces se debe cargar un contenedor en 2 plantas. Primero se carga en la planta más lejana y luego en la planta que está más cercana al puerto.

En este caso, el transportista cobra la tarifa que corresponde a la planta más lejana y agrega un valor aproximado de CLP\$50.000.

9. ¿Cuál es el tamaño del embarque?

El embarque máximo del año 2013 fue de 120 contenedores.

El embarque promedio del año 2013 fue de 50 contenedores.

El embarque mínimo del año 2013 fue de 3 contenedores.

10. ¿Tiene inventario de seguridad?

No. La producción se pone a la venta inmediatamente producida la cosecha.

En casos como la exportación de manzanas, la fruta se mantiene almacenada para captar un mejor precio.

11. ¿Cuál es el inventario de seguridad?

No tienen inventario de seguridad.

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

No.

PROCESO: GENERACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

13.¿Cómo genera la guía de despacho y la planilla de despacho?

La planilla de despacho se imprime desde el sistema computacional de la planta.

La transmisión de la PD al sistema computacional del SAG se realiza vía sistema a través de un web service.

En los casos de despachos desde las plantas satélites, se presentan problemas con la confección de la PD debido a que ésta debe ser enviada desde la planta satélite para que la confeccione la planta madre. Cuando la planta satélite no tiene comunicación, el camión espera por el documento hasta 1 turno.

La inyección al sistema de la ZEAL se realiza igual.

14.¿Cuándo digita la planilla de despacho en el multipuerto?

La planilla de despacho se transmite por vía electrónica directamente desde el sistema computacional de DDC al sistema computacional del SAG (Multipuerto). La transmisión se realiza antes que el camión salga de la planta.

15.Dentro del 95% de los casos que el SAG inspecciona ¿Cuánto tiempo (máx., mín. y promedio) demora en hacer la inspección del contenedor desde que se consolida?

Para las cargas con destino a Estados Unidos, el inspector debe estar presente durante la consolidación. Éste coloca el sello SAG, firma la PD y despacha el camión.

Los problemas se presentan en aquellos casos en que el inspector del SAG estaba citado a las 9 horas y antes de las 9.30 horas aún no ha llegado ningún camión para cargar. En ese caso el inspector se retira a otra planta y se debe hacer una nueva solicitud para el día siguiente.

16.¿Cuál es el tiempo máximo que puede demorar el SAG para que usted no tenga un sobre costo?

Si el inspector se atrasara 2-3 horas, la planta tiene un sobre costo.

17.¿Cómo envía la Guía de Despacho y Planilla de Despacho al agente embarcador?
<p>La Guía de Despacho y la Planilla de Despacho en papel se entrega por mano al conductor , quien a su vez la entrega al embarcador.</p> <p>Si el embarcador necesita información de la planilla, tiene la posibilidad de revisar la Planilla de Despacho electrónica en el sistema computacional del SAG.</p>
18.¿Cuándo las envía?
<p>La Planilla de Despacho se sube al sistema computacional del SAG antes que el camión salga de la planta con destino al puerto.</p>
19. ¿Recibe rechazos de Planilla de Despacho?
<p>Sí.</p>
20.¿Cuántos rechazos semanales?
<p>Se presenta 2 a 3 casos durante una temporada, en la que se exportan 2.500 contenedores, sólo por Valparaíso.</p>
21.¿Ha notado variaciones con respecto a años anteriores?
<p>SAG ha mejorado sus procesos, pero falta personal. La planta de personal del SAG no está preparada para toda la temporada. Incluso con la contratación de personal extra en la temporada no da abasto.</p>
22.En caso de que la pregunta anterior sea positiva ¿A qué se debe?
<p>Principalmente a errores en las Planillas de Despacho.</p>
23.¿Hay dificultades en la generación de documentos?
<p>No.</p>

PROCESO: TRANSPORTE

24. ¿Cómo transporta la carga?

Preferentemente en camión.

25. ¿Cuáles son los costos asociados al o a los modos de transporte?

No entregó valores.

26. ¿Cuál es la tarifa del transporte del contenedor?

CLP\$360.000 entre Curicó y Valparaíso.

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

Sí.

28. ¿Percibe barreas o ineficiencias con respecto al transporte?

No

.

PROCESO: FISCALIZACIÓN Y RECEPCIÓN EN PUERTO

29. Dentro del 95% de los casos que son fiscalizados ¿Cuál es el tiempo promedio de espera en la fiscalización y entrega del contenedor al terminal? (Máx, min, promedio)

No existen problemas, salvo las contingencias.

30.¿Tiene seguro?
N/A.

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

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

32.¿Considera que la oferta de la infraestructura vial y portuaria son acordes con sus necesidades?
No.
33.Si la respuesta a la pregunta anterior fue negativa ¿En qué no es acorde con sus necesidades?
<p>En Valparaíso, existen problemas en la bajada de camiones a los terminales.</p> <p>En San Antonio, los problemas se presentan en la llegada al puerto, pues no existe un orden en la entrada.</p>
34.¿Por qué?
<p>“En Valparaíso, no se visualizó la demanda en plena temporada para los dos terminales. Se estimó que el camino no da para dos terminales.</p> <p>En San Antonio pasa más o menos lo mismo, existe un problema tremendo. Todos los camiones llegan a la misma entrada, lugar en donde se selecciona los camiones. Además lo caminos son de ripio y no siempre están en buen estado”.</p>

35. ¿Qué debería hacerse para que fuera más acorde con sus necesidades?
Mejorar la vialidad en el puerto de San Antonio y pavimentar. Aún no se sabe cómo se manejará el tema cuando OHL comience a operar.

36. A parte de las barreras, cuellos de botella o ineficiencias que usted ya identificó a lo largo de esta entrevista ¿visualiza otros?
No.
37. ¿De qué tipos?
N/A.
38. ¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?
N/A.

39. ¿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> .
"En el caso del Camino de la Fruta se resolvió el problema y se agilizó el tránsito del contenedor".

Conclusiones generales

El entrevistado aporta los siguientes datos:

- Descripción de proceso de venta, operación con la naviera, programación de embarque, embarque.
- Distancia, valor, comunicación para retiro de contenedor.
- Valor, tamaño embarque, dificultades de consolidación.
- Momento, generación, tiempo, medio de comunicación, rechazos en la generación de documentos.
- Problemas en tiempo de fiscalización y recepción en puerto.
- Barreras e ineficiencias de la cadena.

Otras observaciones

-
- Se puede deducir que el servicio de transporte de la carga entre las plantas (San Felipe y Rancagua) y Puerto Valparaíso es de CLP\$400.000.
- David Del Curto (DDC) tiene clientes fijos, una negociación con las navieras y con los transportistas.