

ENTREVISTA Exportador

CMPC MADERAS

Tipo de actor: Exportador (nivel operacional)

Cadena logística de exportación de madera aserrada en contenedores. Biobío 001.

Puerto(s): San Vicente, Coronel.

Código: 8MExp1.

Nombre del entrevistador	Erick Leal Omar Salgado
Nombre empresa u organismo	CMPC Maderas
Nombre del entrevistado	Marco Yáñez
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	marco.yanez@forestal.cmpc.cl
Cargo en la empresa	Subgerente de Logística Nacional
Antigüedad en el cargo	1 año
Antigüedad en la empresa	7 años
Fecha entrevista	20/07/2013

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.

El modelo original consideraba la consolidación de la carga en planta o almacén extraportuario. El modelo se valida parcialmente dado que no existe la consolidación en planta para el caso de CMPC Maderas, por el contrario el consolidado se hace directamente en el puerto o en el almacén extraportuario.

PROCESO: RETIRO DEL CONTENEDOR DEL DEPÓSITO.

1. ¿Desde qué depósito retira el contenedor?

No hay retiro de contenedor en depósito. Existe retiro en puerto y zona extraportuaria en San Vicente (Sitrans).

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

No hay envío de contenedor a la planta.

3. ¿Cuál es el valor del flete?

No aplica, no hay valor de flete hacia planta, pero sí hay un costo de flete desde planta a puerto o planta a zona extraportuaria y ese valor representa 2,01% del valor FOB del producto para el caso del camión, 1,56% del valor FOB del producto para el caso del tren, y 1,34% del valor FOB para la carga *plywood* en camión.

4. ¿Cuál es precio del *gate out*?

El *gate out* en puerto vale US\$ 0,8 /ton. y fuera del puerto US\$ 1,68 /ton.

5. ¿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?

Mail y Teléfono.

PROCESO: CONSOLIDACIÓN DEL CONTENEDOR EN PLANTA¹.

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

El dato se obtiene más arriba.

7. ¿Cuál es el tiempo máximo, mínimo y promedio de la operación de almacenaje de la mercancía?

“Esto se hace en puerto.” Según el entrevistado, la remanufactura es el producto que tiene mayor rotación, porque pasa 8 días en el puerto, y la madera aserrada, entre 48 - 50 días como máximo, mínimo de 30 días y en promedio 40 días (aserradero).

¹ En el caso de esta empresa, la consolidación se hace en Puerto por lo que se tuvo que adaptar la pauta.

8. ¿Cuál es el costo por tonelada, o m3 de almacenaje?

El costo de almacenamiento está dentro del servicio de manipuleo a la carga que entregan los puertos a los centros de transferencia. Sin embargo, el precio del almacenaje se puede obtener de las tarifas publicadas por las empresas portuarias.

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

Está calculado más arriba.

10.¿En cuántas plantas se realiza la consolidación del contendor?

Se realiza en los puertos y en una zona extra portuaria como Sitrans.

11.¿La consolidación es interna o externa?

Es externa, sin embargo hay personal (sobre todo en el puerto Coronel), que supervisa las labores de consolidación.

12.¿En cuantas plantas se realiza la consolidación del contendor?

Se respondió más arriba.

13.¿Cuál es el tamaño del embarque?

El tamaño del embarque está en función de los DUS.

14.¿Tiene inventario de seguridad?
Sí.

15.¿Cuál es el inventario de seguridad?
1,5 mes en promedio de producción en stock. Entre 60.000 a 90.000 m ³ en puerto.

16.¿Tiene dificultades en la consolidación de la nave?
No.

PROCESO: GENERACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

17.¿Cómo genera la guía de despacho y la planilla de despacho?
Sin información

18.¿Cuándo digita la planilla de despacho en el sistema “Multipuerto”?
Sin información.

19.Dentro del 95% de los casos en que el SAG hace la inspección del contenedor ¿Cuánto tiempo (máx., mín. y promedio) demora desde que se consolida?
Para el caso de CMPC, el sistema de inspección y visitas del SAG resulta eficiente

dados los volúmenes de carga que maneja esta empresa. Sin embargo, existen sistemas que podrían ser mucho más eficientes, que implican una inversión inicial alta. Pero a largo plazo, puede tener un costo marginal más bajo, por ejemplo las certificaciones de las plantas y de los recursos humanos, cuya inversión inicial es equivalente a capacitación y a la implementación de estándares sanitarios.

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

Está todo planificado, por lo que no significa un sobre costo para la empresa.

21.¿Cómo envía la Guía de Despacho y Planilla de Despacho al agente embarcador?

La guía de despacho es enviada por intermedio del transportista que lleva la carga desde la planta al puerto, o zona extra-portuaria. Además, según el entrevistado la ventanilla única significaría un gran avance para agilizar los procesos de inventarios, dado que en la actualidad la guía de despacho es un documento necesario para iniciar trámites en puerto. Existiendo la ventanilla única se podría tramitar directamente el proceso de comercio exterior, siempre y cuando se aproveche el sistema logístico.

22.¿Cuándo las envía?

Cuando sale la carga de la planta.

23. ¿Recibe rechazos de Planilla de Despacho?

No.

24.¿Cuántos rechazos semanales?

Ninguno.

25.¿Ha notado variaciones con respecto a años anteriores?

No.

26.¿Hay dificultades en la generación de documentos?

No, ninguna dificultad.

PROCESO: TRANSPORTE

27.¿Cómo transporta la carga?

Se transporta por tren y camión desde la planta a los puertos de la región y zona extraportuaria como Sitrans.

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

- 2,01% valor FOB/contenedor para el caso del camión para remanufactura;
- 1,56% valor FOB/contenedor para el caso del tren para remanufactura;
- 1,34% valor FOB/contenedor para el caso del camión para *plywood*.

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

No.

30. Para el 95% de los casos ¿Cuánto tiempo se demora el transporte desde el punto de consolidación al puerto? (promedio, máximo y mínimo)

s/i

31. ¿Percibe barreras o ineficiencias con respecto al transporte?
32. ¿Cuáles?

“Sí:

- Primero, la priorización del transporte de pasajeros por sobre la carga en el sistema ferroviario. Por ejemplo, las carreteras de alto tonelaje podrían bajar hasta en un 20% los costos de transporte. Operacionalmente el tema de los trenes podría mejorar, pensando en un incremento de la gestión por el uso de las líneas férreas.
- El costo laboral.
- El diseño y mejoramiento de las rutas. Por ejemplo Ruta de la Madera, que no está apta para transportar eficientemente contenedores de 40 pies.”

33. ¿A qué se deben?

- Falta de infraestructura;
- Políticas públicas que priorizan las personas por sobre la carga.
- Falta de incentivos competitivos, por ejemplo en el caso del tren las tarifas son por toneladas y no por el tiempo de uso de infraestructura.

PROCESO: FISCALIZACIÓN Y RECEPCIÓN EN PUERTO

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

La fiscalización es eficiente por lo que no hay tiempo de espera.

35. Para el 95% de los casos ¿Cuánto tiempo pasa el contenedor en el puerto o zona de stacking? Promedio, máximo y mínimo.

Entre 1 y 3 días como máximo. En el caso del contenedor, para el caso de carga general o *break bulk*² en promedio 6 días.

36. Para el 95% de los casos ¿Cuál es la tasa de mermas o pérdidas en el proceso total de exportación? (Ton por día, por año)

s/i

37. ¿Tiene seguro?

Sí.

38. ¿Qué tipo de seguros tiene?

Seguros a la carga.

39. ¿Cuál es el costo?

Está incluido en la tarifa de transporte.

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

No.

41. ¿Existen problemas de accesibilidad al puerto?

Sí.

² El break bulk o carga general se refiere a los bienes que deben ser cargados individualmente.

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

Ninguno.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

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

No.

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

“No. Principalmente el cuello de botella está en los accesos a los puertos con la ciudad.
“El modelo del sistema ferroviario no incentiva para ser más competitivos en el transporte de carga.”
La ventanilla única se ofrece como oportunidad para aprovechar algunos procesos logísticos.
La fuerza laboral: el bajo profesionalismo en la empresas de transporte, y el costo laboral alto (significa cerca el 40% del costo del flete de la carga).

45.¿Por qué?

Básicamente porque aumenta los costos operacionales.

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

- Un modelo de ferrocarril más competitivo;
- Implementar ventanilla única;
- Tener una escuela de conductores para profesionalizar el sector.

47. A parte de las barreras, cuellos de botella o ineficiencias que usted ya identificó a lo largo de esta entrevista ¿visualiza otros?
<p>Según el entrevistado, “hay una cultura paternalista y una baja cultura de los transportistas.”</p> <p>El entrevistado opina que facilitando las herramientas de gestión y la seguridad que estandaricen los servicios de las Pymes, aumentaría la calidad de servicio.</p>
48. ¿De qué tipos?
“Son barreras provenientes de las políticas de infraestructura y de la cultura”.
49. ¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?
Estructura del mercado.
50. ¿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> .
El entrevistado indica que es información estratégica de la empresa. “Ya lo estamos pensando pero es confidencial”.

Conclusiones generales

Existen problemas con el servicio, no solo en puerto, que en el caso de Coronel privilegia la carga de Arauco, sino que también en el caso de los transportistas terrestres, donde no existen estándares de calidad de servicio que se ajusten a los tiempos y al cuidado que requiere la carga.

Considerando lo anterior, existen fuertes presiones para consolidar en origen, ya que los almacenes extra portuarios son muy caros.