

ENTREVISTA TRANSPORTISTA RODOVIARIO

TRANSGESUR (NIVEL GERENCIAL)

Tipo de actor: Transportista pequeño de la madera (nivel gerencial)

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

Puerto: San Vicente.

Código: 8MTr1a.

Nombre del entrevistador	Erick Leal y Omar Salgado
Nombre empresa u organismo	Transgesur. Principal Cliente: Agental (empresa grande de transporte).
Nombre del entrevistado	Denisse LLanos
Tamaño de la empresa	2 camiones propios, 18 contratados. Principal cliente: Agental.
Datos del entrevistado (Correo electrónico, Fono)	dllanostroncoso@gmail.com Cel: 82596053
Cargo en la empresa	Dueña
Antigüedad en el cargo	5 años
Antigüedad en la empresa	5 años
Fecha entrevista	28-06-2013

PROCESO: RETIRO DEL CONTENEDOR DEL DEPÓSITO

1. ¿Desde qué depósito retira el contenedor?

Se retira según la reserva,
Puerto San Vicente: Depósito Andalién
Puerto Lirquén: D&S (depósito privado Puerto Montt),
Hualpén Talcahuano.

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

Usualmente se consolida en origen. En el caso de la madera se consolida después en las instalaciones del cliente.

3. ¿Cuál es el valor del flete?

Rocuant a sistema portuario:
Lirquén: \$46.000 + IVA;
Coronel \$100.000 + IVA;
San Vicente 25.000 + IVA.

Hay estructuras de mercado más pequeñas en donde se trabaja con los operadores que pagan a menor plazo, por ejemplo el cliente paga a 7 días, y el petróleo lo cancelan a 20 días, a diferencia de las empresas grandes que pagan a 45 y 65 días, respectivamente, y donde los flujos de caja no permiten aguantar el negocio.

Otra cosa es que las grandes empresas destruyen mucho los camiones, sobre cargan las ramplas y hay que pagar altos costos en mantención.

4. Dentro del 95% de las veces que debe esperar para que le entreguen el contenedor vacío desde el depósito ¿Cuánto tiempo espera? (tiempo mínimo, máximo y promedio)

La espera se produce habitualmente porque el *gate out* no está pagado. Muchas veces el transportista debe asumir ese costo. Otro problema es que los agentes de Aduanas no han llenado los papeles.

En términos operacionales muchas veces la información no llega desde la portería al depósito y en ese trámite se demora mucho, y el contenedor no se puede retirar. Finalmente, a veces la comunicación entre naviera y depósito, tampoco fluye de buena forma.

5. ¿Cuál es la manera de comunicarse con el exportador para el retiro de los contenedores, por ejemplo por mail, teléfono o bien tienen un sistema de información diseñado para ello?

Mail principalmente. Por ejemplo en promedio diario se podría generar \$30000 de ganancia, que es un viaje más en el día. Todas estas ineficiencias repercuten en la operación, pero se pueden mejorar teniendo un sistema *on-line*, aunque los choferes están poco capacitados.

PROCESO: CONSOLIDACIÓN DEL CONTENEDOR EN PLANTA.

6. ¿La consolidación del contenedor es sobre el camión?

Sí, la consolidación es sobre el camión.

7. ¿A cuántas plantas debe viajar para llenar el contenedor? (mínimo, promedio, máximo).

A 1 sola planta.

8. ¿El llenado del contenedor en varias plantas es una práctica habitual de la industria?

No.

9. ¿Qué porcentaje de contenedores, de los que usted transporta, están en esta situación?

Ninguno.

10. ¿Tiene un costo de transporte adicional por planta?

No.

11.¿La tarifa se fija por kilómetro recorrido?
Ton/km recorrido.
12.Dentro del 95% de los casos desde que llega a la planta, ¿Cuánto tiempo pasa para que se inicie la consolidación del contenedor? (mínimo, promedio, máximo)
Desde 0 a 12 horas .
13.Dentro del 95% de los casos ¿Cuánto tiempo demora el exportador en consolidar el contenedor? (mínimo, promedio, máximo)
Cuando es cliente directo, unas 2 horas (a mano, caso algas). En Agental lo hacen en grúas horquilla (máximo 30 minutos), por lo que se demoran mucho menos

PROCESO: GENERACIÓN DE DOCUMENTACIÓN

14.Dentro del 95% de los casos luego que se consolida en contenedor ¿Cuánto tiempo debe esperar para recibir la planilla de despacho y la guía de despacho? (mínimo, promedio, máximo)
Depende del tiempo límite del <i>stacking</i> y del cliente. Normalmente son unos 20 minutos de espera.
15.¿El exportador le informa a usted la hora de presentación al puerto?
Se informa una ventana horaria muy parecida a la zona <i>stacking</i> .
16.¿Le informan el nombre del embarcador?
No.

PROCESO: TRANSPORTE

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

CLP\$160.000 de la planta en Los Ángeles al extra-portuario de Sitrans.

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

No.

19. ¿La tarifa es por planta?

Sí.

20. ¿La tarifa varía según la demanda o es la misma para todo el año?

Es la misma todo el año, pero se reajustan anualmente.
Si por causas externas el transportista se demora 3 a 6 horas, se cobran CLP\$100.000 por lucro cesante o costo de oportunidad. Esto pasa solamente en las plantas, dentro de los circuitos portuarios.

21. ¿Qué tipo de seguros tiene?

Hay solo seguro de carga, el cliente cobra por viaje, se paga solo de la carga. Una práctica habitual es que las empresas más grandes aseguran toda su carga y camiones y a los transportistas les cobran CLP\$500 pesos por viaje. Agental y Transportes D&S lo utilizan.

22. ¿Cuál es el costo?

Se paga solo el seguro de la carga, que es de CLP\$15.000 mensual por camión.

23. ¿Tiene problemas en la ruta que afecten el tiempo de viaje al puerto?

Si, la salida de la ruta interportuaria, rotonda Bío-Bío, hay mucho colapso en la vía.

24. Si la pregunta anterior fue positiva, preguntar: ¿Qué tipo de problemas?

Congestión por colapso de lo que antes era parque industrial ahora ya es ciudad y en horas puntas (en las mañanas y en el regreso a casa,) el tráfico está muy colapsado, con retrasos entre 35 a 40 minutos en trayectos donde lo normal sería 15 minutos. Se nota una falta de infraestructura.

25. ¿Cuáles son las causas?

Extensión urbana.

PROCESO: RECEPCIÓN EN PUERTO

26. Cuando llega al puerto, ¿Cómo se comunica con el agente de aduana o embarcador?

No es necesario comunicarse. Por ejemplo cuando no está digitada la guía se llama al agente de aduana.

27. Dentro del 95% de la veces que se comunica con el embarcador, ¿Cuánto tiempo debe esperar para entregar los documentos? (mínimo, promedio, máximo)

Normalmente son esperas de 20-30 minutos, sin embargo dependiendo de los procedimientos, se puede estar desde 1 hora hasta un turno completo.
Por ejemplo cuando un contenedor entra a foro físico, puede estar un turno completo en el puerto.

28. Desde entregó los documentos ¿Cuánto tiempo debe esperar para entrar al puerto?

El tiempo de espera no es significativo.

PROCESO: FISCALIZACIÓN Y RECEPCIÓN EN PUERTO

29. 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)

1 a 2 horas en el SAG.

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

No se observan muchos problemas en el SAG.

31. ¿Identifica algún problema con relación a la recepción en el puerto, por ejemplo: tiempo, costos, documentación u otros no dimensionados?

Es variado, depende de la distribución de carga y dónde deben quedar ubicadas.
Muchas veces se genera por falta de programación y coordinación entre el puerto y el transportista que lleva la carga. (5 minutos mínimo; 15 minutos promedio; de 3 a 4 horas máximo). Hay hasta 30% más de operación por ineficiencia.
Otro caso clave, es la inspección, el aforo físico de aduana.

32. Si la pregunta anterior fue positiva, preguntar: ¿Cuál?

La falta de coordinación entre puerto y transportistas: muchas veces hay información que los transportistas no saben porque deben esperar.

33. ¿Tiene dificultades en la entrega del contenedor al *stacking*?

No.

PERSPECTIVAS DE EVOLUCIÓN

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

Sí.

35. ¿De qué tipos?

Infraestructuras, accesos portuario, no el físico, sino más bien el tema de los papeles, para el tema de generar una mejor operación del sistema.
Accesos puntuales: población Gaete, rotonda Bío-Bío.

36. ¿Cuáles serían las causas de estas ineficiencias?

Inversión en infraestructura y coordinación.

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

No, por las razones antes expuestas.

Conclusiones generales

El modelo se valida en términos generales.

El entrevistado entregó información acerca de:

- Los tiempos.
- Las tarifas y costos.
- Las barreras e ineficiencias.

Sobre este último punto, destacó los problemas de congestión que implican perder entre 1 y 2 vueltas al día. En el caso de los viajes locales entre depósito, bodegas del exportador y puertos. Ruta 160 y Rotonda Biobío son los ejes con mayores problemas.

El entrevistado considera que en general, no es posible garantizar el servicio, ya que en ambas conexiones viales la volatilidad de los tiempos de espera es demasiado grande. Según el entrevistado, existe un grave problema con los choferes. La mayoría no tiene formación y resulta difícil establecer relaciones competitivas con ellos.