

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CONTADURIA Y ADMINISTRACION

**La Aplicación de la Administración en la
Pequeña Empresa de Autotransporte Federal
Terrestre de Carga Especializada.**

**SEMINARIO DE INVESTIGACION
ADMINISTRATIVA
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ADMINISTRACION
P R E S E N T A
HECTOR MORENO REGIL**

**DIRECTOR DEL SEMINARIO:
LIC. GUSTAVO PALAFOX DE ANDA**

MEXICO, D. F.

1984



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

I N D I C E

	PÁG.
INTRODUCCION	1
CAPITULO I. CONCEPTO DE ADMINISTRACION.	
1.1. SU DEFINICIÓN	10
1.2. OBJETO DE LA ADMINISTRACIÓN ...	13
1.3. FINALIDAD	15
CAPITULO II. LA EMPRESA.	
2.1. FINES DE LA EMPRESA	18
2.2. ELEMENTOS QUE FORMAN LA EMPRE-- SA	20
2.3. EL EMPRESARIO	25
2.4. LOS PROBLEMAS DE MAGNITUD DE LA EMPRESA	27
CAPITULO III. AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA.	
3.1. MARCO GENERAL	41
3.2. CONSTITUCIÓN LEGAL	43
3.3. SISTEMAS DE COBRO	46
3.4. POLÍTICA TARIFARIA	49
3.5. SEGURIDAD VIAL	66
CAPITULO IV. MODELO DE INVESTIGACIÓN	74
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	97
BIBLIOGRAFIA	103

I N T R O D U C C I O N

LA FORMACIÓN Y DESARROLLO DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE DE CARGA EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES NO HA SIDO OBJETO DE ESTUDIOS GLOBALIZADORES PARA UBICARLOS EN UN CONTEXTO SOCIO-ECONÓMICO. PARECEN NO HABER LLAMADO A ATENCIÓN DE LOS INVESTIGADORES, LA INFLUENCIA DE ESTE IMPORTANTE MEDIO EN EL DESARROLLO NACIONAL Y CONOCIMIENTO DE LAS CIRCUNSTANCIAS EN QUE SE HAN VENIDO PRESTANDO LOS SERVICIOS, ASÍ COMO EL PECULIAR FENÓMENO DE MOVILIDAD SOCIAL QUE REPRESENTA LA TRANSFORMACIÓN DE LOS HOMBRES-CAMIÓN EN ORGANIZACIONES EMPRESARIALES NI LA FORMACIÓN DE UN GREMIO DIVERSO Y UNIFICADO AL MISMO TIEMPO, QUE SE HA MOSTRADO DISPUESTO A COLABORAR CON EL ESTADO EN LA DEFENSA DE LOS PRINCIPIOS DE MEXICANIDAD DE LOS SERVICIOS Y PREMINENCIA DEL INTERÉS COMÚN.

ES UN SISTEMA INTEGRADO CUYA FINALIDAD ES QUE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA SE PRESTEN CON MÁXIMA EFICIENCIA OPERATIVA Y FINANCIERA APROVECHANDO SU CAPACIDAD ACTUAL Y OBTENIENDO DE LAS INVERSIONES REALIZADAS EL RESULTADO ÓPTIMO QUE SE REQUIERE. SU APOYO DECIDIDO A LA ECONOMÍA DEL PAÍS PERMITE QUE LOS RECURSOS DISPONIBLES SE ENCAUCEN A ACTIVIDADES PRODUCTIVAS.

DADA LA CARENCIA DE TRABAJOS PREVIOS QUE ORDENEN Y SISTEMATICEN LA INFORMACIÓN RELATIVA AL TRANSPORTE CARRETERO, TUVE LA NECESIDAD DE OBTENER INFORMACIÓN EXTRA - CUESTIONA---

RIOS QUE ME AYUDARON A LA COMPROBACIÓN DE MIS HIPÓTESIS, POR LO QUE PUEDO REFERIRME A OBSERVACIONES DIRECTAS Y A ENTREVISTAS PERSONALES DONDE GRACIAS A LA COLABORACIÓN DE LOS PROPIOS AUTOTRANSPORTISTAS QUE ME OFRECIERON SUS EXPERIENCIAS Y UN PANORAMA MÁS AMPLIO DE SUS ORGANIZACIONES, PUEDO ENMARCAR BREVEMENTE ALGUNOS ASPECTOS DEL PRINCIPAL MODO DE TRANSPORTE CON QUE CUENTA EL PAÍS EN LA ACTUALIDAD.

M E T O D O L O G I A B A S I C A

ESQUEMA GENERAL DEL PROCESO DE LA INVESTIGACION.

1A. ETAPA.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

2A. ETAPA.

PLANEACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

3A. ETAPA.

RECOLECCIÓN DE DATOS.

4A. ETAPA.

DESARROLLO DE LA OBRA.

5A. ETAPA.

NOTAS DEL AUTOR Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

6A. ETAPA.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

METODOLOGIA BASICA

EL PROCESO DE ESTA INVESTIGACION.

PRIMERA ETAPA: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

A) SELECCIÓN DEL TEMA:

ES DE INTERÉS PARA EL INVESTIGADOR CONOCER LA PROBLEMÁTICA A LA QUE SE ENFRENTA DÍA CON DÍA LA PEQUEÑA EMPRESA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA POR LA INADECUADA O DESCONOCIMIENTO DE LA APLICACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN.

B) ANTECEDENTES:

HAY DATOS SUFICIENTES, AUNQUE DISPERSOS POR LO POCO TRATADO DEL TEMA, NO SIENDO UN OBSTÁCULO PARA REFERIR UN PANORAMA GENERAL DE LOS PROBLEMAS COTIDIANOS Y MARCOS TEÓRICOS QUE LO SUSTENTAN.

C) HIPÓTESIS:

POR LO QUE TOCA A EL INVESTIGADOR COMPROBAR QUE LA ADMINISTRACIÓN BIEN APLICADA EN COMBINACIÓN CON LOS CONOCIMIENTOS ESPECIALIZADOS EN LA MATERIA TRAERÁN GRANDES BENEFICIOS A LA PEQUEÑA EMPRESA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA ESPECIALIZADA Y AL TRANSPORTE EN GENERAL.

D) IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN:

LA IMPORTANCIA PARA EL INVESTIGADOR ADEMÁS DE ACREDITAR LA PRUEBA ESCRITA DE SU EXAMEN PROFESIONAL DE LICENCIADO

EN ADMINISTRACIÓN, ES PLANTEAR UN MODELO DE ADMINISTRACIÓN GENERAL ENFOCADO AL TEMA YA QUE REUNE LOS REQUISITOS DE RELEVANCIA PROFESIONAL, HUMANA Y CONTEMPORÁNEA.

SE OBTENDRÁ UN TRABAJO DE DIVULGACIÓN (O SEA, NO POPULAR NI TAMPOCO CIENTÍFICO).

SEGUNDA ETAPA: PLANEACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

ESTA SEGUNDA ETAPA ES IMPORTANTE PORQUE NOS AYUDA AL DESARROLLO DEL PROCESO DE INVESTIGACIÓN, PODREMOS VISUALIZAR LOS PASOS SUCESIVOS QUE SEAN NECESARIOS PARA LLEGAR A NUESTRO OBJETIVO, ASÍ COMO, BUSCAR SOLUCIONES A NUESTROS PROBLEMAS QUE DETENGAN EL TRABAJO.

SE BUSCARÁ EXPLICAR Y PREDECIR LA CONDUCTA DE UN FENÓMENO, PUES EL TEMA DE ESTUDIO ES DE CARÁCTER MERAMENTE INFORMATIVO.

SE ESTABLECERÁ UNA SERIE DE ACTIVIDADES, ASÍ COMO, LOS RECURSOS NECESARIOS PARA LLEVAR A CABO LA INVESTIGACIÓN. DENTRO DE LAS ACTIVIDADES PODREMOS LEVANTAR UNA ENCUESTA QUE NOS PERMITA TABULAR Y RESUMIR SI LOS RESULTADOS OBTENIDOS TIENEN CIERTA CONFIABILIDAD.

MEDIANTE EL CUESTIONARIO QUE SE INCLUIRÁ SE CORREGIRÁN ERRORES U OMISIONES, SE PREGUNTARÁ SI ES UN FENÓMENO RECIENTE O YA EXISTEN TRABAJOS SOBRE ÉL, ¿QUÉ SOLUCIONES PERTINENTES SE PUEDEN ENCONTRAR? ¿SI ESTÁN BIEN DEFINIDOS

LOS CAMINOS A SEGUIR EN LA INVESTIGACIÓN? ¿SI NUESTRA HIPÓTESIS ESTÁ BIEN PLANTEADA? ¿SI VALE LA PENA NUESTRA INVESTIGACIÓN POR EL INTERÉS QUE PUEDA CREAR?

APLICAREMOS TAMBIÉN UNA METODOLOGÍA DEL ANÁLISIS CON SUS GRÁFICAS Y CUADROS CORRESPONDIENTES QUE NOS AYUDARÁN A HACER UN POCO CUANTITATIVA LA INVESTIGACIÓN.

DENTRO DE LOS RECURSOS NECESARIOS TENDREMOS QUE CONTAR -- CON EL TIEMPO REQUERIDO PARA TODAS NUESTRAS ACTIVIDADES - EN GENERAL, EL MEDIO EN EL QUE LAS VAMOS A REALIZAR.

TERCERA ETAPA: RECOLECCIÓN DE DATOS.

LA LABOR DE RECOLECCIÓN DE DATOS ES DEFINITIVAMENTE IMPORTANTE COMO CUALQUIER ETAPA, YA QUE NOS PERMITE CONFIRMAR NUESTRA HIPÓTESIS FORMULADA.

SE HARÁ TODO LO POSIBLE POR RECURRIR A FUENTES DIRECTAS - PRINCIPALMENTE, ES DECIR, FUENTES QUE SON ORIGINALES ADEMÁS DE RELEVANCIA CONTEMPORÁNEA.

LA RECOLECCIÓN DE DATOS ABARCARÁ ALGUNOS LIBROS EDITADOS POR LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, LIBROS ACADÉMICOS, PUBLICACIONES DE REVISTAS Y PERIÓDICOS,

CUARTA ETAPA: DESARROLLO DE LA OBRA.

EL DESARROLLO DE LA OBRA SE HARÁ MEDIANTE LA REDACCIÓN DE

CADA CAPÍTULO, DANDO UN REPASO AL MATERIAL DISPONIBLE Y A LAS IDEAS DIRECTRICES, HACIENDO LOS AJUSTES PERTINENTES.

EN BASE AL PROCESO DE ESTA INVESTIGACIÓN, EN EL MATERIAL INFORMATIVO Y EN EL ÍNDICE SE PROCEDERÁ AL DESARROLLO DE LA TESIS. SE CUIDARÁ LA CALIDAD DE EXPRESIÓN ESCRITA, -- TRATANDO DE SER CLAROS EN CUALQUIER CUESTIÓN.

TRATAREMOS DE APRECIAR CUANTITATIVAMENTE CUALQUIER DIFE-- RENCIA, YA QUE LAS PALABRAS PUEDEN SIGNIFICAR DIFERENTES COSAS PARA LAS PERSONAS Y ASÍ HABRÁ MEJOR COMPRENSIÓN.

QUINTA ETAPA: NOTAS DEL AUTOR Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS,

EN ESTA QUINTA ETAPA ANALIZAREMOS E INTERPRETAREMOS LAS - IDEAS EXPUESTAS POR ALGUNOS AUTORES SOBRE EL TEMA QUE SE ESTÁ TRATANDO. GENERALMENTE SERÁN CRÍTICAS E INTERPRETACIONES MUY PERSONALES, CON PALABRAS PROPIAS, CAMBIANDO EL ÉNFASIS, VARIANDO LA SECUENCIA DEL MATERIAL, ELIMINANDO - LO QUE SE CONSIDERA NO ESENCIAL, CON ESTILO DIFERENTE PERO SIN LLEGAR A ALTERAR EL SIGNIFICADO DE LOS HECHOS.

ELLO CONSTITUIRÁ LA BASE DE NUESTRAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES. SE MENCIONARÁN TODAS AQUELLAS FUENTES QUE - SE OBTUVIERON QUE SE REFIEREN AL MISMO TEMA QUE SE ESTÁ - TRATANDO, YA QUE COMO TODO TRABAJO DE INVESTIGACIÓN NECESITA REFERIRSE A OTROS AUTORES, YA SEA PARA REALIZAR COMPARACIONES, PARA CONFIRMAR OPINIONES O DEFINICIONES PRO-- PIAS.

SEXTA ETAPA: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

EN ESTA ÚLTIMA ETAPA CONCLUYE EL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN INTITULADO LA APLICACION DE LA ADMINISTRACION EN LA PEQUEÑA EMPRESA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL TERRESTRE DE CARGA - ESPECIALIZADA, PRETENDIENDO CONTINUAR CON EL PROPÓSITO DE ORIENTAR, ENCAMINAR Y CONDUCIR EN SUS PRIMEROS PASOS AL EMPRESARIO A LA APLICACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN Y AL INVESTIGADOR MISMO, SIGUIENDO DE GUÍA PARA LA CONFECCIÓN DE TRABAJOS EN GENERAL.

SE LLEGARÁ A LA COMPROBACIÓN DE LA HIPÓTESIS DE UNA MANERA PRÁCTICA, POR MEDIO DE UNA SERIE DE EJEMPLOS Y MODELOS,

C A P I T U L O I

CONCEPTO DE ADMINISTRACION

SUMARIO

SU DEFINICIÓN.- OBJETO.- FINALIDAD.

C A P I T U L O I

CONCEPTO DE ADMINISTRACION.

DEFINICION DE LA ADMINISTRACION.

EL DESARROLLO MODERNO DE LA ADMINISTRACIÓN HA PERMITIDO CONSIDERARLA COMO UN CONJUNTO DE CONOCIMIENTOS CON TEORÍA Y PRINCIPIOS APLICABLES A EMPRESAS DE TODAS CLASES Y DE TODO NIVEL, RECONOCIENDO AL MISMO TIEMPO QUE TANTO EL MEDIO COMO LOS PROBLEMAS QUE AFRONTAN LOS ADMINISTRADORES EN LA PRÁCTICA, VARIARÁN EN UNA EMPRESA Y DE UN NIVEL A OTRO Y QUE ESO HAY QUE TOMAR EN CUENTA PARA APLICAR LA CIENCIA.

LA ADMINISTRACIÓN ES UNA CIENCIA QUE POR SU CONTENIDO, DESARROLLO E IMPORTANCIA ACTUAL TIENE UNA AMPLIA ACEPTACIÓN, Y SU DIFUSIÓN ES DEBIDA A LA NECESIDAD MISMA DE CONDUCIR CON ÉXITO LAS EMPRESAS. SU RECONOCIMIENTO Y FORMACIÓN COMO CIENCIA POR REUNIR UNA SERIE DE CONOCIMIENTOS CON ORIENTACIÓN CIENTÍFICA Y APLICACIÓN UNIVERSAL, LA ENMARCAN DENTRO DEL PROCESO ADMINISTRATIVO QUE LE DA UNA SECUENCIA A SU APLICACIÓN.

PLANEACIÓN
ORGANIZACIÓN
INTEGRACIÓN
DIRECCIÓN
CONTROL

DENTRO DE CUALQUIER ESTRUCTURA, YA ORGANIZADA E INTEGRADA SE LLEVA A CABO EL PROCESO ADMINISTRATIVO POR ESTAR -

FORMADA LA EMPRESA DE ELEMENTOS HUMANOS (SU PERSONAL), RECURSOS MATERIALES (INSTALACIONES, MAQUINARIA, MUEBLES, DINERO, MATERIAS PRIMAS, ETC.) Y TÉCNICOS (SISTEMAS, PROCEDIMIENTOS, DIAGRAMAS, ORGANIGRAMAS, INSTRUCTIVOS, MANUALES, ETC.), QUE SE APROVECHARÁN AL MÁXIMO EN BUSCA DEL BIENESTAR SOCIAL DE LOS PRIMEROS QUE ES EL ELEMENTO QUE LE DA VIDA A LAS EMPRESAS.

EN TÉRMINOS GENERALES, PUEDE DECIRSE QUE QUIEN HA MOSTRADO UNA NOTABLE CAPACIDAD PARA UTILIZAR MÉTODOS Y TÉCNICAS ADMINISTRATIVAS HA AUMENTADO LA EFICIENCIA Y REDUCIDO TIEMPOS Y COSTOS EN SU EMPRESA EN FORMA APRECIABLE Y LO QUE ES MEJOR HA CAMBIADO EL MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO EN BENEFICIO DE TODOS SUS EMPLEADOS Y EL PROPIO DE LA EMPRESA PARA LOGRAR UNA MEJOR MOTIVACIÓN.

TAMBIÉN SE PUEDE DECIR QUE SON MUCHAS LAS ORGANIZACIONES QUE DESCONOCEN LA EXISTENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL Y QUE NO HAN ACTUADO CON LA PREMURA NECESARIA EN LA APLICACIÓN Y ADOPCIÓN DE TÉCNICAS Y SISTEMAS ADMINISTRATIVOS MODERNOS. UN GRAN NÚMERO DE EMPRESAS HA CONCEDIDO ESCASA O NINGUNA ATENCIÓN A LAS VENTAJAS DE LA PLANEACIÓN, QUE AHORA ES A MENOS QUE A CORTO PLAZO POR LA URGENCIA DE TOMAR DECISIONES QUE CONTADAS VECES HAN SIDO ACERTADAS POR LA PRECIPITACIÓN CON QUE SE TOMAN Y NO HAN DEJADO ALGO BUENO, TAMBIÉN EL NO SIMPLIFICAR FUNCIONES PARA APROVECHAR AL MÁXIMO EL PERSONAL QUE LOS DESEMPEÑA, PERSONAL QUE TAMBIÉN HA SIDO REDUCIDO EN NÚMERO, TAMPOCO HAN SIDO EVALUADOS MÉTODOS Y FORMA DE UTILI-

ZARLOS.

LA ACTIVIDAD HUMANA SIEMPRE SE HA DEJADO AL ÚLTIMO SIENDO EL ELEMENTO MÁS IMPORTANTE QUE LOS OTROS RECURSOS, LA ADMINISTRACIÓN SE PREOCUPA YA QUE SE COMPRENDE QUE COMO SERES HUMANOS CADA UNO CON DIFERENTES CONOCIMIENTOS, SENTIMIENTOS, ASPIRACIONES, DESEOS, EXPERIENCIAS, APTITUDES, ACTITUDES, POTENCIALIDADES, SALUD, ETC., SU ESTUDIO SE INCLINA A LOGRAR LA MÁXIMA EFICIENCIA O EL MÁXIMO DE LOS RESULTADOS CON EL MÍNIMO DE LOS ESFUERZOS FACILITANDO EL TRABAJO Y EVITANDO LA MONOTONÍA, MOTIVANDO DIARIAMENTE A SU TRABAJO AL EMPLEADO, AYUDA A PROPORCIONAR MAYORES FUENTES DE TRABAJO, MEJORES OPORTUNIDADES, MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO, UNA RETRIBUCIÓN MÁS SATISFACTORIA, MEJORES NIVELES DE VIDA Y ASÍ UNA MEJOR SOCIEDAD MÁS SANA Y MÁS HUMANA.

OBJETO DE LA ADMINISTRACION

EL OBJETO DE LA APLICACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN ES - CONducir de la mejor manera una empresa o grupo de empresas, - LA ADMINISTRACIÓN DEBE COORDINAR SISTEMATICAMENTE TODOS LOS ME DIOS, DELEGAR RESPONSABILIDADES, ESTABLECER MÉTODOS APROPIADOS Y NORMAS DE OPERACIÓN, EVALUAR Y CONTROLAR RESULTADOS.*

LA TAREA DE ADMINISTRAR UNA EMPRESA NO ES COSA FÁCIL, SE DEBE ENCAUSAR PARA QUE RINDA BENEFICIOS SI VERDADERAMENTE - SE DESEAN EN LO PRESENTE O FUTURO MEJORES OPORTUNIDADES.

LA APLICACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN MODERNA ESTÁ EN - UNA CONTÍNUA BÚSQUEDA DE SOLUCIONES MÁS EFICACES A SUS PROBLE- MAS Y MÉTODOS MEJORES PARA LLEVAR A CABO SUS FUNCIONES. AL -- CRECER LAS EMPRESAS, TANTO LO QUE CONCIERNE EN TAMAÑO COMO EN VARIEDAD DE PRODUCTOS O SERVICIOS, Y AMPLITUD DE LOS MERCADOS, LA ADMINISTRACIÓN SE HIZO MÁS COMPLICADA, COBRANDO MAYOR IMPOR TANCIA LA COMPROBACIÓN Y CONTROL INTERNOS DEBIDO A UNA MÁS EX- TENSA DELEGACIÓN DE AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD A LOS FUNCIONA RIOS. DE AQUÍ QUE LOS ADMINISTRADORES SIENTAN LA NECESIDAD DE LLEVAR A CABO MODIFICACIONES EN SUS MÉTODOS.

* REYES PONCE, AGUSTÍN. ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS.
TEORÍA Y PRÁCTICA. PRIMERA PARTE.
EDITORIAL LIMUSA, S. A.
MÉXICO, 1982.

A MENUDO SE HA DICHO QUE SI SE QUIERE QUE UNA EMPRESA FUNCIONE BIEN ES MENESTER QUE SE ESTABLEZCAN LÍNEAS BIEN DEFINIDAS DE AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD EN CADA UNO DE LOS NIVELES ADMINISTRATIVOS. PERO AÚN CUANDO SE HAYA HECHO ÉSTO, SUELE HABER INDIVIDUOS QUE NO QUIEREN DELEGAR AUTORIDAD PARA INICIAR LA ACCIÓN, PRESCINDIR EL DERECHO DE DAR ÓRDENES, DETERMINAR POLÍTICAS, HACER CUMPLIR PROCEDIMIENTOS Y TOMAR DECISIONES. HAY QUIENES TEMEN PERDER PODER Y PRESTIGIO SI DELEGAN AUTORIDAD EN OTRO, SIENDO INDISCUTIBLE QUE QUIEN REALIZA UNA FUNCIÓN O FUNCIONES POR SÍ MISMO NO ESTÁ HACIENDO USO DE LA ADMINISTRACIÓN.

SON MUCHOS LOS EJECUTIVOS QUE HAN RECONOCIDO ESTA NECESIDAD. MUCHOS ESTÁN CONCIENTES DE QUE EN SUS COMPAÑÍAS NO HAN SIDO O SON TODO LO EFICIENTES O MODERNAS QUE CABRÍA ESPERAR.

NO SON POCOS LOS QUE SE HAN PREOCUPADO POR LA EXISTENCIA DE PUNTOS DÉBILES EN LA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA, POR TENER UN DEFICIENTE PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN DE MERCADOS, GRANDES PÉRDIDAS POR DESPERDICIOS, O UNA GRAN ROTACIÓN DE PERSONAL. SI VERDADERAMENTE DESEA BENEFICIARSE DE LAS PRESENTES O FUTURAS OPORTUNIDADES, LA DIRECCIÓN EMPRESARIAL DEBE ESTABLECER LOS MEDIOS DE HACER REVISIONES EXPRESADAS DE UNA MANERA SISTEMÁTICA.

FINALIDAD DE LA ADMINISTRACION.

LOS CAMBIOS CONSTANTES EN LA VIDA DE LAS EMPRESAS -
IMPONE UNA GRAN CARGA A LA ADMINISTRACIÓN. EL ADMINISTRADOR
MODERNO, POR RAZÓN MISMA DE LAS COSAS SE LE EXIGE QUE POSEA -
UN CONOCIMIENTO MAYOR Y MÁS COMPLETO DEL ESTADO DE LOS NEGOCIOS EN CUANTO AFECTA LA ACTIVIDADES DE SU EMPRESA. DEBE SABER EL ESTADO QUE GUARDA EN SU RAMO, GUBERNAMENTAL, INDUSTRIAL Y COMERCIAL, LAS TENDENCIAS QUE HAY EN PRECIOS Y VENTAS, QUÉ ACTIVIDADES SE REALIZAN, CUÁL ES LA SITUACIÓN DE LOS INVENTARIOS, ETC. TAMBIÉN SE HACE NECESARIO CONOCER COMO SE COMPARA LA EMPRESA CON OTRAS DE LA MISMA RAMA, EN CUANTO A VENTAS, PROMOCIÓN DE LAS MISMAS, CALIDAD DE PRODUCCIÓN Y DEMÁS ACTIVIDADES QUE NOS DIFERENCIAN DE LA COMPETENCIA.

EN TÉRMINOS GENERALES PODEMOS DECIR QUE LA FINALIDAD DE LA ADMINISTRACIÓN COMO CIENCIA SOCIAL SE JUSTIFICA EN EL PODER ALCANZAR LOS LLAMADOS OBJETIVOS INSTITUCIONALES QUE CUALQUIER EMPRESA PUDIERA DESEAR.

A) OBJETIVOS DE SERVICIO.

PROCURAR SATISFACER NECESIDADES Y ESTUDIAR LA CREACIÓN DE NUEVAS A LOS CONSUMIDORES, OFRECIENDO NUEVOS PRODUCTOS O SERVICIOS EN CONDICIONES APROPIADAS Y AL ALCANCE ECONÓMICO DEL MERCADO QUE SE PRETENDE.

B) OBJETIVO SOCIAL.

PROTECCIÓN DE LOS INTERESES ECONÓMICOS PERSONALES Y DE --

BIENESTAR SOCIAL DE TODOS LOS EMPLEADOS QUE LABORAN EN LA EMPRESA, DEL GOBIERNO, Y LA SOCIEDAD EN GENERAL, LOGRANDO ASÍ LA SATISFACCIÓN DE ESOS GRUPOS POR MEDIO DE BUENAS RELACIONES HUMANAS DENTRO Y FUERA DEL ÁMBITO DE TRABAJO, -- ASÍ COMO LAS ADECUADAS RELACIONES PÚBLICAS.

c) OBJETIVO ECONÓMICO.

PROTECCIÓN DE LOS INTERESES ECONÓMICOS DE LA EMPRESA, DE SUS ACREEDORES Y ACCIONISTAS, LOGRANDO ASÍ LA SATISFACCIÓN DE ESTOS GRUPOS POR MEDIO DE LA GENERACIÓN DE LA RIQUEZA Y ASÍ ADQUIRIR MÁS MEDIOS DE PRODUCCIÓN Y MÁS FUENTES DE TRABAJO EN CONDICIONES CADA VEZ MÁS HUMANAS.

CAPITULO II

LA EMPRESA

SUMARIO

FINES DE LA EMPRESA.- ELEMENTOS QUE FORMAN
LA EMPRESA.- EL EMPRESARIO.- PROBLEMAS DE
MAGNITUD DE LA EMPRESA.

C A P I T U L O II

LA EMPRESA.

2.1. FINES DE LA EMPRESA.

ÉL FIN PRIMORDIAL QUE MUEVE A CUALQUIER PERSONA O GRUPO DE INVERSIONISTAS PARA ESTABLECERSE Y MANTENERSE ES UN OBJETIVO ECONÓMICO, QUE LE PERMITA LA REINVERSIÓN DE UNA CIFRA PROPORCIONAL DE LA UTILIDAD Y QUE GARANTICE EL BUEN CRECIMIENTO DE LA INSTITUCIÓN. SUS INVERSIONISTAS SIEMPRE VAN A QUERER ASEGURAR EL PAGO DE UN DIVIDENDO RAZONABLE QUE SEA PROPORCIONAL AL RIESGO ASUMIDO.

ÉL EMPRESARIO SABE DE ANTEMANO QUE SI QUIERE LOGRAR ÉSTO TIENE QUE DARLE UNA IMAGEN DIFERENTE Y MUY FAVORABLE A LA EMPRESA Y LO LOGRARÁ OFRECIÉNDOLE A SUS CONSUMIDORES O USUARIOS BUENAS OFERTAS CON BUENOS PRODUCTOS O SERVICIOS QUE SATISFAGAN SUS NECESIDADES EN LA MEDIDA DE SUS CONDICIONES.

PARA PONER EN MOVIMIENTO TODO ESTE PROCESO ECONÓMICO SE HACE NECESARIO EL ELEMENTO MÁS DELICADO QUE ES EL HUMANO, AL QUE EL EMPRESARIO VE AL ÚLTIMO, NO DEBIENDO SER ASÍ, EL EMPRESARIO DEBE PROTEGER SUS INTERESES ECONÓMICOS PERSONALES Y SOCIALES, DAR UN BUEN TRATO ECONÓMICO Y MOTIVACIONAL A QUIENES PRESTAN SUS SERVICIOS A LA EMPRESA, TAMBIÉN SIENDO UN GRUPO IMPORTANTE SUS FAMILIARES Y DEPENDIENTES DE AQUELLOS.

LA EMPRESA AL ESTABLECERSE DEBE TAMBIÉN CONOCER SU

SITUACIÓN LEGAL, PARA SABER DE SUS DERECHOS Y OBLIGACIONES -- CON EL GOBIERNO, A FIN DE QUE COMO CONTRIBUYENTE CUMPLA CON - EL PAGO DE LAS TASAS TRIBUTARIAS CORRESPONDIENTES Y PERMITA - LA REALIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES GUBERNAMENTALES TANTO PARA BIENESTAR PROPIO COMO DE LA COMUNIDAD.

DEBIDO A QUE LA INFLACIÓN ESTABA DEJANDO A MUCHAS - INDUSTRIAS FUERA DE LOS BENEFICIOS QUE EL FONDO DE GARANTÍA Y FOMENTO A LA INDUSTRIA MEDIANA Y PEQUEÑA - FOGAIN - MODIFICA EL DÍA 31 DE MARZO DE 1983 SU CRITERIO PARA DEFINIR EL TAMAÑO DE LAS EMPRESAS.

DE TAL FORMA, PARA LA INDUSTRIA PEQUEÑA EL LÍMITE - SUPERIOR DE CAPITAL CONTABLE SE INCREMENTA DE \$10,000,000 A - \$15,000,000 DE PESOS MIENTRAS QUE LA INDUSTRIA MEDIANA SE ELE VA DE \$60,000,000 A \$90,000,000 DE PESOS.

CONFORME LO ANTERIOR, LOS CRÉDITOS REFACCIONARIOS - SE INCREMENTAN DE \$15,000,000 A \$20,000,000 DE PESOS. ADEMÁS DE APLICARSE A LA ADQUISICIÓN DE MAQUINARIA Y EQUIPO, SE DESTINARÁN SELECTIVAMENTE AL FINANCIAMIENTO DE LA CONSTRUCCIÓN - DE INSTALACIONES Y A LA ADQUISICIÓN DEL EQUIPO DE TRANSPORTE PRODUCTIVO.

EL MONTO DE LOS CRÉDITOS DE HABILITACIÓN Y AVÍO SE AUMENTA DE \$11,000,000 A \$20,000,000 DE PESOS, QUE SE DESTINARÁ A LA COMPRA DE MATERIAS PRIMAS Y PAGO DE SALARIOS DE PERSONAL DE PRODUCCIÓN.

FINALMENTE EL MONTO DE CRÉDITOS HIPOTECARIOS INDUSTRIALES SOBRE DE \$9,000,000 A \$12,000,000 DE PESOS, Y EL DESTINO QUE SE LE DARÁ CONSISTIRÁ EN CONSOLIDAR PASIVOS Y ALIVIAR PROBLEMAS DE LIQUIDEZ.

LAS TASAS DE INTERÉS DE LOS FINANCIAMIENTOS SERÁN PREFERENCIALES YA QUE SE BUSCA LA PROTECCIÓN DE LA PLANTA PRODUCTIVA Y EL EMPLEO, ASÍ COMO LA OPORTUNIDAD DE LLEGAR A NUEVOS MERCADOS.

HAGO MENCIÓN DE LOS CRITERIOS PORQUE SON BENEFICIOS DE APOYO DEL GOBIERNO FEDERAL A LAS EMPRESAS MEDIANAS Y PEQUEÑAS OTORGÁNDOLES FINANCIAMIENTOS CON INTERESES BAJOS A FIN DE FACILITAR SU DESENVOLVIMIENTO, SÓLO QUE SON POCOS LOS FAVORECIDOS POR NO SER DIFUNDIDOS DE UNA MANERA ADECUADA, SI SE DIERAN A CONOCER MÁS EMPRESAS MEXICANAS LOGRARÍAN UN DESARROLLO MÁS UNIFORME Y MÁS SÓLIDO.

* QUINTERO, MARIO, REPORTERO. "NUEVO CRITERIO PARA MEDIR LAS INDUSTRIAS MEDIANA Y PEQUEÑA" EL UNIVERSAL. EL GRAN DIARIO DE MÉXICO. AÑO LXVIII. TOMO CCLXV. NÚMERO 23983. MÉXICO, D. F., JUEVES 31 DE MARZO DE 1983. P. 1,2.

2.2. ELEMENTOS QUE FORMAN LA EMPRESA.

TODA ORGANIZACIÓN PARA LOGRAR SUS OBJETIVOS REQUIERE DE UNA SERIE DE ELEMENTOS HUMANOS Y RECURSOS MATERIALES Y TÉCNICOS, AMBOS ADMINISTRADOS CORRECTAMENTE LE PERMITIRÁN ALCANZARLOS Y SON LOS SIGUIENTES:

2.2.1. ELEMENTO HUMANO.

NO PUEDEN SER PROPIEDAD DE LA ORGANIZACIÓN, A DIFERENCIA DE LOS OTROS RECURSOS. SUS CONOCIMIENTOS, EXPERIENCIAS Y HABILIDADES SON PARTE DE SU PATRIMONIO PERSONAL. NADIE PODRÁ SER OBLIGADO A PRESTAR TRABAJOS PERSONALES SIN LA JUSTA RETRIBUCIÓN Y SIN SU PLENO CONSENTIMIENTO.

ES EL ELEMENTO QUE LE VA A DAR VIDA Y MOVIMIENTO A LA ORGANIZACIÓN, EL MÁS DELICADO Y COMPLEJO DE MANEJAR POR LAS DIFERENTES PERSONALIDADES, NECESIDADES, ALEGRÍAS, ESPERANZAS Y DESALIENTOS. EL ESFUERZO HUMANO RESULTA VITAL PARA EL FUNCIONAMIENTO DE CUALQUIER ORGANIZACIÓN; SI EL ELEMENTO HUMANO ESTÁ DISPUESTO A PROPORCIONAR SU ESFUERZO, EXPERIENCIAS, CONOCIMIENTOS Y HABILIDADES MARCHARÁ ADECUADAMENTE LA ORGANIZACIÓN Y DEPENDERÁ DE LO QUE A CAMBIO RECIBAN SIENDO UNA REMUNERACIÓN ECONÓMICA SATISFACTORIA Y AFECTIVA.

LAS ORGANIZACIONES REQUIEREN DE ENERGÍA HUMANA PARA LOGRAR SUS OBJETIVOS Y POR LO TANTO ESTÁN DISPUESTOS A TOMARLA A CAMBIO DE DINERO, PUES LOS TRABAJADORES LA NECESITAN PARA SATISFACER TANTO SUS NECESIDADES BIOLÓGICAS COMO PSICOLÓGICAS Y SOCIALES Y ESTÁN DISPUESTOS A CAMBIAR POR POSEER DINERO.

LA ORGANIZACIÓN VA A BENEFICIARSE POR QUE VA A TENER ME--

JORES SERVICIOS DE SUS MIEMBROS; A TRAVÉS DE LOS CONOCIMIENTOS QUE POSEAN ÉSTOS. TODOS LOS BENEFICIOS DE AMBAS PARTES SE TRADUCIRÁN EN MEJORES NIVELES DE VIDA SI SE APROVECHA E INCREMENTA EL ELEMENTO HUMANO DEBIDAMENTE.

2.2.2. RECURSOS MATERIALES.

AUNADA A LA DEMANDA DEL ELEMENTO HUMANO EXISTE UNA NECESIDAD DE RECURSOS MATERIALES, Y UN CASO ES EL DINERO QUE PERMITE LA ADQUISICIÓN DE LOS BIENES, LOS CUALES COADYUVAN AL LOGRO DE LOS OBJETIVOS DE LA EMPRESA.

TAMBIÉN, SE DEBE CONTAR CON INSTALACIONES QUE PERMITAN LA TRANSFORMACIÓN DE UN PRODUCTO O EL EQUIPO PARA LA PRESTACIÓN DE UN SERVICIO.

ESTAS INSTALACIONES DEBEN TENER BUENA UBICACIÓN PARA ESTAR AL ALCANCE DEL MERCADO.

SE DEBE CONTAR CON TODOS LOS MATERIALES QUE PUEDAN SER TRANSFORMADOS EN PRODUCTOS PARA LA VENTA O EL EQUIPO QUE SEA NECESARIO PARA LA PRESTACIÓN DE UN SERVICIO, SIN SOBREENVERTIR EN INVENTARIOS POR LA INMOVILIZACIÓN DEL EFECTIVO Y EL USO DE ALMACENES. LAS MAQUINAS, HERRAMIENTAS Y EQUIPO NECESARIO PARA LA FABRICACIÓN, MANIPULACIÓN O TRANSPORTE DE UN PRODUCTO.

2.2.3. RECURSOS TÉCNICOS.

UNA ORGANIZACIÓN DÉBIL, POLÍTICAS DEFICIENTES, MALA PLANEACIÓN DE LA PRODUCCIÓN, DEFECTOS E IRREGULARIDADES DE

LOS CONTROLES, NORMAS DE DESEMPEÑO POCO ESTRUCTAS, FALTA DE ADIESTRAMIENTO Y CAPACITACIÓN DE PERSONAL, INFORMES - IMPRECISOS Y FALTOS DE VERACIDAD, MERCADOTECNIA DEFICIENTE, DEFECTUOSA DISTRIBUCIÓN DEL PRODUCTO Y UNA ESTRUCTURA ECONÓMICA DESEQUILIBRADA, SON UNAS CUANTAS CIRCUNSTANCIAS QUE PUEDEN CONTRIBUIR A UNA ADMINISTRACIÓN DEFICIENTE Y, COMO CONSECUENCIA LÓGICA, AL FRACASO.

MEDIANTE UNA ADAPTACIÓN CONSTANTE A LO NUEVO PARA LOGRAR UNA MAYOR EFICACIA, LA APLICACIÓN DE TÉCNICAS PUEDE AYUDAR A HALLAR LA FORMA DE REDUCIR COSTOS Y AUMENTAR LAS GANANCIAS, REDUCIR TIEMPOS Y MOVIMIENTOS INNECESARIOS, - REGISTROS, OCIOSIDAD. ESTAS TÉCNICAS NO SÓLO DEBEN TENER EL CARÁCTER DE SER ADMINISTRATIVAS, TAMBIÉN SE REQUIERE DE TÉCNICAS DE OTRAS CIENCIAS COMO LA CONTABILIDAD, LA INGENIERÍA, ARQUITECTURA, ECONOMÍA Y OTRAS MÁS. SE DEBE TENER LA FINALIDAD DE DESCUBRIR LOS PUNTOS DE PELIGRO EN POTENCIA, HACER RESALTAR LOS PROBLEMAS, LAS OPORTUNIDADES, ELIMINAR DESPERDICIOS Y PÉRDIDAS INNECESARIAS, OBSERVAR EL DESEMPEÑO Y VALORAR LA EFICACIA DE LOS CONTROLES, CONFIRMAR A LA DIRECCIÓN QUE LAS POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS DE LA EMPRESA ESTÁN SIENDO CUMPLIDOS, REVISAR LOS PLANES Y OBJETIVOS GENERALES, ESTUDIAR NUEVAS IDEAS, MEJORÍAS Y NUEVAS CLASES DE EQUIPO, ASÍ COMO, DETERMINAR SI LA EMPRESA ESTÁ PRODUCIENDO LOS BENEFICIOS DEBIDOS.

TAMBIÉN MEDIANTE EL USO DE TÉCNICAS SE PUEDE EXAMINAR UN

DEPARTAMENTO O GRUPO DE DEPARTAMENTOS, DE UNA DIVISIÓN O GRUPO DE DIVISIONES, O BIEN DE LA EMPRESA COMO UN TODO.

ÉN TÉRMINOS GENERALES LO QUE SE NECESITA ES REVISAR Y EVALUAR LOS PLANES Y OBJETIVOS, ESTRUCTURAS ORGANIZATIVAS EN CADA UNA DE LAS ÁREAS, POLÍTICAS, SISTEMAS, PROCEDIMIENTOS MÉTODOS DE CONTROL, RECURSOS HUMANOS Y FÍSICOS NORMAS DE DESEMPEÑO Y MEDIR RESULTADOS.

* WILLIAM P., LEONARD. AUDITORÍA ADMINISTRATIVA.
EDITORIAL DIANA, S. A.
MÉXICO, 1980.

2.3. EL EMPRESARIO.

EL HOMBRE DE PEQUEÑOS NEGOCIOS GENERALMENTE ES UN INNOVADOR, UN HOMBRE CON IMAGINACIÓN E INICIATIVA, LLENO DE DESEOS DE TRIUNFO. CADA UNO DE ESTOS PERSONAJES ES LA VIVA IMAGEN DE QUIEN LE DEJÓ SU GRAN HERENCIA, EL PEQUEÑO NEGOCIO QUE HA IDO PASANDO DE GENERACIÓN EN GENERACIÓN, Y AL CABO DE VARIAS LOGRA TENER MÁS ESTABILIDAD. SON PRECISAMENTE ALGUNOS FACTORES LOS QUE DETERMINAN QUE ÉL ESTÉ EN LOS NEGOCIOS POR SÍ SOLO. ESTE TIPO DE ESPÍRITU DE EMPRESA PUEDE SER UNA CAUSA QUE CONTRIBUYA A CREAR PROBLEMAS PARA MANEJAR SU PROPIA EMPRESA.

SU INDEPENDENCIA CON BASTANTE INICIATIVA E IMAGINACIÓN, SU SENTIDO DE EMPRESARIO CON EL GRAN DESEO DE PONER EN PRÁCTICA SUS ÍDEAS Y CAPACIDADES Y SU DESEO DE TRIUNFO SON FACTORES QUE PUEDEN MOTIVAR AL EMPRESARIO A QUE TRIUNFE O CONDUCIRLO AL FRACASO. GENERALMENTE, EL EMPRESARIO CREE QUE NO NECESITA AYUDA O CONSEJO DE ALGUIEN, SIENTE TENER GRAN SENTIDO DE EMPRESARIO, SIENDO QUE ALGUNOS NO LO TIENEN, EN TANTO OTROS TIENEN DEMASIADO. AMBOS EXTREMOS PUEDEN DAR COMO RESULTADO UNA MALA ADMINISTRACIÓN.

DIFÍCILMENTE ACEPTA LA APLICACIÓN DE TÉCNICAS, PIENSA QUE ENTORPECERÁN EL TRABAJO O LO CONFUNDIRÁ. LA MANERA --

QUE ÉL HACE LAS COSAS CREE QUE ES LA MÁS SENCILLA, COMPRENSI---
BLE Y LA QUE LE PROPORCIONA MÁS UTILIDAD.

QUIERE SER COMPRADOR, VENDEDOR, ESPECIALISTA EN MER-
CADO, PUBLICIDAD Y FINANZAS, CONTRALOR, SUPERVISOR, ETC., NO -
ACEPTA ENSEÑAR LOS SECRETOS DE SU NEGOCIO POR CREARSE UNA PO--
SIBLE AMENAZA O COMPETIDOR, CUANDO CREE ESTAR DIRIGIENDO SU --
NEGOCIO PERFECTAMENTE POR SÍ MISMO. TRABAJA CON LA SUERTE O -
DE ACUERDO CON CORAZONADAS Y SÓLO AUMENTA SUS PROBLEMAS. LA -
TOMA DE RIESGOS PUEDE SER PRODUCTIVA SI SE INVESTIGA ADECUADA--
MENTE, SI SE PIENSA CON CUIDADO Y SE PLANIFICA EN SU TOTALI---
DAD. APOSTAR, POR LO CONTRARIO, NO VALE LA PENA ASUMIR EL ---
RIESGO.

EL BUEN MANEJO DE CUALQUIER EMPRESA DEPENDE DE EVI--
TAR LAS CONSIDERACIONES DE ÍNDOLE PERSONAL QUE SON MUY IMPOR--
TANTES, TENDRÁN QUE SER CUIDADOSAMENTE EVALUADOS EN TÉRMINOS -
DE SU EFECTO SOBRE LA BUENA OPERACIÓN DE LA COMPAÑÍA, OPERAN--
DO EXCLUSIVAMENTE SOBRE LA BASE DE DECISIONES PROFESIONALES --
CUYO FIN ES BENEFICIAR A LA EMPRESA, SE DEBE BUSCAR Y ACEPTAR
AYUDA EXTERNA E INTERNA DE PROFESIONISTAS DESEOSOS DE TRANSMI-

TIR SUS CONOCIMIENTOS Y EXPERIENCIAS, DEBIENDO EXISTIR UN INDIVIDUO ENCARGADO DE CADA UNO DE LOS TRABAJOS ESPECIALIZADOS.

EL APOYO PROFESIONAL AYUDARÁ A DETECTAR LAS ÁREAS -- DE PROBLEMAS POTENCIALES Y PROVOCARÁ EL CAMBIO, POR LA RAZÓN -- DE QUE NUESTRA ECONOMÍA Y AMBIENTE DE LOS NEGOCIOS ESTÁN CAMBIANDO TAN DRÁSTICAMENTE QUE LA EMPRESA QUE NO APROVECHE ESTOS CAMBIOS NO PODRÁ SOBREVIVIR.

LA EXPERIENCIA DE LA ADMINISTRACIÓN O LA FALTA DE -- ELLA PUEDE INFLUIR BASTANTE, ASÍ COMO EL NO IR DESARROLLANDO -- AL PERSONAL Y CAPACITARLO PARA QUE EN EL FUTURO MANEJE LA EMPRESA YA QUE ALGUNAS PERSONAS NUNCA PUEDEN SER CAPACES DE MANEJAR SU PROPIA COMPAÑÍA Y NECESITAN AYUDA.

2.4. LOS PROBLEMAS DE MAGNITUD DE LAS EMPRESAS.

ÀHORA EXAMINAREMOS DE MANERA MUY GENERAL ALGUNOS DE LOS PROBLEMAS QUE EL PEQUEÑO NEGOCIANTE, TANTO EL DEDICADO A -- PRESTAR EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE COMO CUALQUIER OTRO EN SU GIRO COMERCIAL DEBE AFRONTAR, GRAN PARTE DE ELLOS DEPENDEN DEL TAMAÑO DE LA EMPRESA, YA QUE NO PODRÍAN SER LOS MISMOS QUE LOS DE UNA GRAN CORPORACIÓN.

VENTAS.

LAS VENTAS SON UNA PARTE VITAL EN LA VIDA DE LAS EM-

PRESAS, LAS DEMÁS ÁREAS SON IMPORTANTES, PERO LAS VENTAS SON LAS QUE MOTIVAN SU MOVIMIENTO CUANDO SE REALIZA LA VENTA DE UN PRODUCTO O EN LA PRESTACIÓN DE UN SERVICIO. PARA QUE LA EMPRESA SEA PRODUCTIVA, SE TRATARÁ DE NEGOCIAR DE MODO QUE LOS CLIENTES QUEDEN SATISFECHOS Y REPITAN SU COMPRA O VUELVAN A SOLICITAR EL SERVICIO. ESTO TAN SÓLO SE PUEDE LOGRAR SI EL PRODUCTO O SERVICIO ES BUENO, SI EN REALIDAD ES LO QUE SE OFRECE Y SI SATISFACE A LOS CLIENTES. EL VOLUMEN DE VENTAS ESPERADO O POTENCIAL, HABRÁ DE TENER EFECTO DIRECTO SOBRE LA PRODUCCIÓN, LAS FINANZAS, PROMOCIÓN Y FUERZA DE VENTAS; EN GENERAL TODOS LOS DEPARTAMENTOS DE LA COMPAÑÍA DEPENDERÁN DEL MOVIMIENTO QUE OCASIONAN LAS VENTAS.

LAS VENTAS REQUIEREN DE UN CONTROL EN SUS FUNCIONES, LA ADMINISTRACIÓN DEBE SER CAPAZ DE INFLUIR EN CADA UNA DE ellas, EL ADMINISTRADOR DEBE SABER DE CUÁLES SON ESTAS FUNCIONES Y LOS COSTOS QUE TIENEN SOBRE SUS OPERACIONES. EL CONTROL DE VENTAS REQUIERE UNA ADECUADA SELECCIÓN, ADIESTRAMIENTO, DESARROLLO Y EVALUACIÓN DE SU PERSONAL. SE NECESITA UN PROGRAMA DE PROMOCIÓN BIEN PLANEADO, COORDINADO Y CONTÍNUO. CON ÉL, NUEVOS CLIENTES SE PUEDEN OBTENER Y LOS QUE YA SE CUENTAN SE ANIMARÁN A CONTINUAR PREFIRIÉNDONOS.

EL RITMO DE CAMBIO TAN RÁPIDO EN LA ECONOMÍA ACTUAL IMPONE LA NECESIDAD DE INFORMAR AL PÚBLICO QUÉ ES LO QUE SE TIENE DISPONIBLE, DÓNDE SE PUEDE ENCONTRAR Y CUÁNTO LE VA A COSTAR.

SE DEBE PERMITIR QUE LA GENTE CONOZCA ACERCA DE LOS PRODUCTOS, SERVICIOS, PRECIOS Y LUGAR DE SU ESTABLECIMIENTO.

LA COMPETENCIA.

LA MAYORÍA DE LOS FRACASOS EN LAS EMPRESAS, SE RELACIONAN CON LO QUE MUCHA GENTE LLAMA LA COMPETENCIA; ES DECIR, EMPRESAS QUE COMO NOSOTROS SE DEDICAN AL MISMO GIRO O ACTIVIDAD ECONÓMICA ABARCANDO EL MISMO MERCADO O UNO MUY SEMEJANTE, EN LA MISMA ÁREA GEOGRÁFICA O FUERA DE ELLA. ES UNA COMPETENCIA DE VER QUIEN ES EL MEJOR, QUIEN VENDE MÁS O PRESTA EL MEJOR SERVICIO, MUCHOS LO HACEN REDUCIENDO PRECIOS, LA CALIDAD DEL PRODUCTO O SERVICIO, SIN SABER QUE MEDIANTE UNA PRODUCCIÓN Y VENTAS MÁS EFICIENTES Y UNA PLANIFICACIÓN MÁS ADECUADA PODRÁ REDUCIR ACTIVIDADES, REDUCIR GASTOS Y COSTOS INNECESARIOS QUE ES EL CAMINO MÁS ADECUADO PARA ESTAR EN EL MERCADO. CREO QUE LA COMPETENCIA NO DEBE EXISTIR, TODOS LOS COMERCIANTES, INDUSTRIALES O EMPRESAS DEDICADAS A UNA MISMA ACTIVIDAD O PARECIDA DEBEN ESTAR EN COMÚN ACUERDO EN LA CALIDAD DEL PRODUCTO QUE OFRECEN O SERVICIO, PRECIO, ACCESIBILIDAD Y DEMÁS FACTORES QUE PUEDEN SATISFACER AL MERCADO EN GENERAL, ES UNA MANERA DE EXIGIRSE A SÍ MISMAS MUCHAS MEJORAS EN CADA UNA DE LAS EMPRESAS.

CRÉDITOS Y COBRANZAS.

EL PAGO OPORTUNO POR LOS BIENES O SERVICIOS QUE SE VENDEN A LOS CLIENTES ES MUY IMPORTANTE, LAS POLÍTICAS DE CRÉDITO DEBEN ESTAR BIEN FIJADAS YA QUE EL DINERO PUEDE RENDIR -

MÁS EN NUESTRAS MANOS QUE EN OTRAS. EL CRÉDITO ES LA CAUSA -
DE FRACASO DE MUCHAS EMPRESAS YA QUE LOS CLIENTES DIFIEREN MU-
CHO TIEMPO EN EL PAGO DEL PRODUCTO O EN EL CASO ESPECÍFICO DE
NUESTRO SEMINARIO DE INVESTIGACIÓN EL SERVICIO DE TRANSPORTE
TERRESTRE FEDERAL DE CARGA, NO PERMITEN PAGAR LAS PROPIAS ---
CUENTAS CON REGULARIDAD Y OBTENER UNA UTILIDAD PARA PODER RE-
INVERTIR Y HACER QUE CIRCULE EL EFECTIVO. MUCHAS VECES LAS -
UNIDADES DE TRANSPORTE SE ENCUENTRAN CON LA CARGA ENCIMA Y --
POR FALTA DE DINERO NO SE PUEDE CONCLUIR CON LA PRESTACIÓN --
DEL SERVICIO.

SE TIENE QUE PEDIR PRESTADO PARA PODER SEGUIR TRABAJAN-
DO, LOS INTERESES SON MUY ALTOS Y LO QUE IBA A RESULTAR --
SER LA UTILIDAD A GANAR ES PARA PAGAR LOS INTERESES.

GASTOS EXCESIVOS.

GASTAR DEMASIADO DINERO EN LA ADQUISICIÓN DE ACTI--
VOS FIJOS O EN GASTOS DE OPERACIÓN, PUEDE SER MUY PELIGROSO,
PRINCIPALMENTE PARA UN PEQUEÑO NEGOCIO. ALGUNOS DE ESTOS GAS-
TOS Y COMPRAS PUEDEN SER VERDADERAMENTE NECESARIOS, SIN DEJAR
DE EVALUAR LOS VERDADEROS REQUERIMIENTOS. SE TENDRÁ QUE ANA-
LIZAR SI EL EQUIPO ES REALMENTE NECESARIO O SE TENDRÁ QUE ELI-
MINAR TODOS LOS POSIBLES LUJOS. SUCEDIÓ EN LA VIDA REAL LOS
ÚLTIMOS MESES DEL AÑO DE 1982 HUBO MUCHO TRABAJO Y DINERO, AL-
GUNOS TRANSPORTISTAS SE ILUSIONARON COMPRANDO DEMASIADAS UNI-
DADES DE TRANSPORTE ÚLTIMO MODELO, HASTA DÁNDOSE EL LUJO DE -
FIRMAR CONTRATOS DE COMPRA-VENTA EN DÓLARES, REPARANDO, EQUI-

PANDO CON LUJOS EXCESIVOS LAS UNIDADES DE TRANSPORTE YA EXISTENTES Y ELLOS MISMOS REALIZANDO GASTOS INNECESARIOS EN SU VIDA PRIVADA, Y DE UN MOMENTO A OTRO DOBLA EL VALOR DEL DÓLAR Y ESTOS PEQUEÑOS EMPRESARIOS QUEDAN GRANDEMENTE ENDEUDADOS YA QUE SE ECASEA EL TRABAJO Y NO PUEDEN YA CUMPLIR CON LOS COMPROMISOS CONTRAIDOS, TIENEN QUE DEVOLVER LAS UNIDADES Y PAGAR DIFERENCIAS, VENDER LO QUE YA ANTERIORMENTE HABÍAN GANADO, PUES EL FRACASO ES DECISIVO Y LOS OBLIGA.

LAS SOBREENVERSIONES SON PELIGROSAS, SE DEBE CONTAR CON UN BUEN CRITERIO AL HACER LAS COMPRAS, LA OPINIÓN DE PROFESIONALES PUEDE SER DE GRAN AYUDA, SER DEMASIADO CUIDADOSO DE LAS OPORTUNIDADES QUE SE PRESENTAN Y NO CONTRATAR EN DÓLARES O CUALQUIER OTRA MONEDA EXTRANJERA AUNQUE LOS INTERESES EN MONEDA NACIONAL SEAN MUY ALTOS, ES PREFERIBLE, SIEMPRE SE VA A DEBER LA MISMA CANTIDAD, EN CASO CONTRARIO PUEDE DOBLAR O TRIPLICAR LA DEUDA.

HAY QUE TENER EN CUENTA LA INMOVILIZACIÓN QUE SUFRE EL EFECTIVO Y EL ESPACIO DE TIEMPO QUE SE VA A OCUPAR. LAS COMPRAS EN VOLUMEN DEBERÁN ESTAR PLANEADAS DE TAL MANERA QUE SE PUEDA VENDER EN UN PERÍODO RAZONABLEMENTE CORTO O QUE EN UN MOMENTO SE VUELVAN OBSOLETOS O PIERDAN SU ESTADO NATURAL, EL DINERO SE NECESITA RECUPERAR EN EL MISMO PLAZO PARA PODER REINVERTIR.

UBICACIÓN.

LA LOCALIZACIÓN DEL NEGOCIO ES IMPORTANTE. LA MAYO

RÍA DECIDE UBICARSE SIN CONTAR O TOMAR EN CUENTA LA SELECCIÓN DE LA LOCALIZACIÓN MÁS APROPIADA, CON ÉSTO QUIERO DECIR QUE SI SE ENCUENTRA UBICADO DENTRO DEL ÁREA DEL MERCADO QUE SE PRETENDE INFLUENCIAR, QUE GRADO DE ACCESIBILIDAD EXISTE, SI EL LOCAL CUENTA CON LAS DIMENSIONES NECESARIAS PARA PODER INSTALAR EL EQUIPO DE TRABAJO Y OFICINA, QUE MEDIOS DE TRANSPORTE EXISTEN O MEDIOS DE COMUNICACIÓN HAY PARA PODER ESTAR EN COMUNICACIÓN CON EL PÚBLICO EN GENERAL. SE DEBERÁ ESTUDIAR CUÁL ES LA SITUACIÓN ECONÓMICA QUE PREVALECE, LA NECESIDAD QUE SE PUEDE CREAR CON EL PRODUCTO O SERVICIO QUE SE OFRECE, LOS COSTOS EN MATERIA PRIMA, MANO DE OBRA, Y QUE TAN A LA DISPONIBILIDAD ESTÁN, EN FIN TODOS LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN QUE PUEBAN VARIAR DE UNA LOCALIZACIÓN A OTRA. EL VOLUMEN DE VENTAS DEPENDERÁ DE LA CERCANÍA Y COMODIDAD QUE TENGA EL MERCADO PARA PREFERIRNOS.

ELEMENTO HUMANO.

LA CANTIDAD DISPONIBLE DE MANO DE OBRA Y EL COSTO ES UN PROBLEMA POR FALTA DE CRITERIO, EXISTE DEMASIADA EN CANTIDAD Y CALIDAD, LAS FUENTES DE TRABAJO HAN DISMINUIDO HACE FALTA MÁS CREATIVIDAD PARA OCUPAR Y APROVECHAR DICHO ELEMENTO HUMANO.

EL PROBLEMA DE MANEJAR PERSONAL ES MUY DELICADO, REGULARMENTE EL TRABAJADOR Y EL PATRÓN VAN A ESTARSE ATACANDO, CADA QUIEN VA QUERER GANAR LA MEJOR PARTIDA, TENER LA RAZÓN EN TODO, OLVIDAN QUE DEPENDEN UNO DEL OTRO, QUE SI ACABAN CON ESA

FUENTE DE TRABAJO SE VAN A METER EN UN PROBLEMA MÁS SERIO PARA AMBAS PARTES, LA AYUDA DEBE SER MUTUA, LAS BUENAS RELACIONES AYUDARÁN A MEJORAR SU NIVEL DE VIDA.

IMPUESTOS.

ES UNO DE LOS PROBLEMAS MÁS GRANDES Y MENOS COMPRENDIDOS EN LAS OPERACIONES DE LAS EMPRESAS. ESPECIALMENTE EL HOMBRE DE PEQUEÑOS NEGOCIOS POR EL PAPELEO, TRAMITACIÓN Y COMPLEJIDAD DE LAS LEYES FISCALES QUE SON TAN CONFUSAS, PROBLEMÁTICAS Y QUITAN MUCHO TIEMPO QUE LA MAYORÍA PREFERE NO INVOLUCRARSE, ACUDE A LAS DEPENDENCIAS DE GOBIERNO Y PIERDE DÍAS EN VANO, LA INFORMACIÓN EN CASOS ES MAL DADA, EXISTEN MUCHOS --- ERRORES, NO HAY GENTE CAPACITADA DENTRO DE DICHAS DEPENDEN---CIAS.

POR OTRO LADO LAS LEYES FISCALES DEBEN DE SER BIEN COMPRENDIDAS, PUESTO QUE MIENTRAS MENOS SEA EL PAGO DE LOS IMPUESTOS, MAYOR SERÁ LA UTILIDAD QUE SE PERCIBA, SE DEBERÁ VERIFICAR PARA NO PAGAR MÁS DE LO ESTABLECIDO POR LA LEY.

LAS LEYES FISCALES CAMBIAN CADA AÑO, POR LO QUE SE DEBE IR ACTUALIZANDO PARA CONOCER LOS NUEVOS REQUISITOS LEGALES QUE PUEDAN AFECTAR A LA EMPRESA.

NOS REFERIREMOS A GRANDES RASGOS EN EL CASO PARTICULAR COMO SE MANEJA EN MATERIA DE IMPUESTOS AL AUTOTRANSPORTE TERRESTRE FEDERAL DE CARGA.

A LOS CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS
DEL SERVICIO PUBLICO FEDERAL DE CARGA
PRESENTE.

ACUERDO QUE ESTABLECE REGLAS GENE
RALES DE TRIBUTACION EN MATERIA -
DE IMPUESTO SOBRE LA RENTA POR AC
TIVIDADES EMPRESARIALES PARA LOS
PERMISIONARIOS Y CONCESIONARIOS -
DE AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE --
CARGA Y PASAJE.

CONSIDERANDO.

LAS CONDICIONES QUE PREVALECE EN EL GIRO DE AUTO--
TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA Y PASAJE, HACEN NECESARIO EL ES
TABLECIMIENTO DE REGLAS GENERALES QUE FACILITEN A LOS PERMI--
SIONARIOS Y CONCESIONARIOS EL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIO-
NES EN MATERIA DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA POR ACTIVIDADES EM
PRESARIALES, POR LO CUAL SE ESTABLECEN LA SIGUIENTE:

REGLAS GENERALES

DEL SUJETO.

PRIMERO.- SE ESTABLECEN REGLAS GENERALES DE TRIBUTACIÓN
EN MATERIA DE IMPUESTO SOBRE LA RENTA POR ACTIVIDADES EM
PRESARIALES A LOS PERMISIONARIOS Y CONCESIONARIOS DEL --
AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA, PERSONAS FÍSICAS Y SO
CIEDADES MERCANTILES POR EL EJERCICIO DE 1983.

DEL OBJETO.

SEGUNDO.- SON OBJETO DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, LOS -

INGRESOS TOTALES PROVENIENTES EXCLUSIVAMENTE DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA,

DE LA BASE PARA LA DETERMINACION DEL IMPUESTO.

TERCERO.- SON EL NÚMERO DE UNIDADES QUE POSEA CADA TRANSPORTISTA, A LA CUAL SE APLICARÁN LAS CUOTAS DE IMPUESTO QUE CORRESPONDAN DE ACUERDO CON LA CLASIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS QUE PRESTAN.

PAGOS PROVISIONALES.

CUARTO.- A CUENTA DEL IMPUESTO ANUAL, LOS TRANSPORTISTAS EFECTUARÁN SUS PAGOS PROVISIONALES COMO SIGUE: DEBERÁN HACERSE TRES PAGOS PROVISIONALES EN LA FORMA HISR-119 DEBIENDO SER EL PRIMERO POR EL 35% DEL IMPUESTO A PAGAR DURANTE EL MES DE AGOSTO, EL SEGUNDO PAGO POR EL 35% DURANTE EL MES DE SEPTIEMBRE Y EL TERCER PAGO DURANTE EL MES DE ENERO DE 1984, CON LOS AJUSTES DEFINITIVOS EN BASE A LOS INCREMENTOS TARIFARIOS.

DETERMINARÁN EL IMPUESTO A SU CARGO, PARA LO CUAL MULTIPLICARÁN EL NÚMERO DE UNIDADES POR LA CUOTA DE IMPUESTO QUE LES CORRESPONDA SEGÚN LA SIGUIENTE:

TRANSPORTE DE CARGA ESPECIALIZADA

HASTA 5 TONELADAS	\$ 10,565.00
DE MÁS DE 5 HASTA 8 TONELADAS	12,656.00
DE MÁS DE 8 HASTA 12 TONELADAS	15,184.00
DE MÁS DE 12 HASTA 15 TONELADAS	19,407.00

DE MÁS DE 15 HASTA 18 TONELADAS	\$ 25,309.00
DE MÁS DE 18 HASTA 20 TONELADAS	33,745.00
DE MÁS DE 20 TONELADAS	50,621.00

RECIBOS, TALONES O CARTAS DE PORTE.

QUINTO.- LOS TRANSPORTISTAS DEDICADOS AL TRANSPORTE DE CARGA, LLEVARÁN RECIBOS O EN SU CASO, TALONES O CARTAS DE PORTE DEBIDAMENTE FOLIADOS EN FORMA PROGRESIVA, SELLADOS O PERFORADOS POR LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, QUE CONTENGAN LOS SIGUIENTES DATOS:

- A.- NOMBRE, DOMICILIO Y CLAVE DEL REGISTRO FEDERAL DE --
CONTRIBUYENTES.
- B.- FOLIO DEL RECIBO, TALÓN O CARTA DE PORTE.
- C.- NOMBRE Y DOMICILIO DEL CONSIGNATARIO Y DESTINATARIO
- D.- CANTIDAD Y CLASE DE MERCANCÍA TRANSPORTADA.
- E.- IMPORTE DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
- F.- FECHA DE OPERACIÓN.

LOS TRANSPORTISTAS QUE EXPIDAN RECIBOS, TALONES O CARTAS DE PORTE, AMPARANDO SERVICIOS QUE NO FUERAN PRESTADOS O IMPORTES INFERIORES A LOS REALMENTE COBRADOS, SE LES REVOCARÁ LA OPCIÓN EJERCIDA POR ESTA RESOLUCIÓN, APLICÁNDOSELES EL REGIMEN GENERAL EN MATERIA DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y HACIÉNDOSE ACREEDORES A LAS SANCIONES QUE PROCEDAN.

DE LOS LIBROS Y REGISTROS DE CONTABILIDAD.

SEXTO.- EN MATERIA DE LIBROS Y REGISTROS DE CONTABILI--

DAD, ASÍ COMO DE OTRAS OBLIGACIONES, LOS AUTOTRANSPORTISTAS DEBERÁN CUMPLIR CON LOS ARTÍCULOS 58 DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y 76 DE SU REGLAMENTO.

OBLIGACIONES RELEVADAS.

SEPTIMO.- LOS CONTRIBUYENTES QUE OPTEN POR ESTE ACUERDO QUEDAN RELEVADOS DE LA OBLIGACIÓN DE EFECTUAR LOS PAGOS PROVISIONALES Y DEFINITIVOS EN LOS TÉRMINOS DE LOS ARTÍCULOS 10, 12 Y III DE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA, ASÍ COMO DE PRESENTAR LAS DECLARACIONES A QUE SE REFIEREN LOS ARTÍCULOS 58 FRACCIÓN VIII Y 139 DE LA MENCIONADA LEY.

ACUMULACION DE INGRESOS.

OCTAVO.- EN CASO DE QUE LOS TRANSPORTISTAS RECIBAN INGRESOS GRAVADOS POR LA LEY DE IMPUESTO SOBRE LA RENTA -- QUE NO PROVENGAN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE, EL IMPUESTO CORRESPONDIENTE A ESOS INGRESOS SE -- CALCULARÁ DE CONFORMIDAD CON DICHO ORDENAMIENTO, DEBIENDO CUMPLIR ADEMÁS CON TODAS LAS OBLIGACIONES INHERENTES A SU RÉGIMEN.

FACULTADES DE LAS AUTORIDADES FISCALES.

NOVENO.- LA SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO, SE RESERVA LAS FACULTADES DE VIGILANCIA, FISCALIZACIÓN Y LIQUIDACIÓN QUE LE CONFIERE LA LEY DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA Y EL CÓDIGO FISCAL DE LA FEDERACIÓN. EN CONSECUENU

CIA, LOS TRANSPORTES DEBERÁN CONSERVAR INVARIABLEMENTE A DISPOSICIÓN DE ESTA SECRETARÍA, LOS LIBROS, REGISTROS Y DOCUMENTOS RELACIONADOS CON SUS OPERACIONES DURANTE CINCO AÑOS CONTADOS A PARTIR DE LA FECHA DE PRESENTACIÓN DE SUS DECLARACIONES DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA.

RESOLUCION. QUE ADICIONA LO DISPUESTO POR EL ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO TRANSITORIO DE LA LEY QUE ESTABLECE, REFORMA, ADICIONA Y DEROGA DIVERSAS DISPOSICIONES FISCALES PARA EL EJERCICIO DE 1985, EN MATERIA DE BASES ESPECIALES DE TRIBUTACIÓN DE LOS CONTRIBUYENTES QUE SE DEDIQUEN AL --- TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE Y PASAJEROS.

CON FUNDAMENTO EN EL ARTÍCULO 31 FRACCIÓN XVI DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, 133 DEL - REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDI TO PÚBLICO EN RELACIÓN CON EL ARTÍCULO 5º FRACCIÓN XVII DEL MISMO; Y

CONSIDERANDO

QUE CON FECHA 28 DE DICIEMBRE DE 1982 FUE EXPEDIDA LA -- LEY QUE ESTABLECE, REFORMA Y DEROGA DIVERSAS DISPOSICIONES FISCALES PARA EL EJERCICIO DE 1983, PUBLICADA EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 31 DE DICIEMBRE DEL - MISMO AÑO, ESTABLECIÉNDOSE EN SU ARTÍCULO VIGÉSIMO SEXTO TRANSITORIO, QUE LOS CONTRIBUYENTES QUE SE DEDIQUEN AL - TRANSPORTE DE CARGA O PASAJEROS PODRÁN OPTAR POR EL EJER CICIO DE 1983 POR PAGAR EL IMPUESTO SOBRE LA RENTA CON-- FORME A LAS BASES ESPECIALES DE TRIBUTACIÓN QUE EN DICHO PRECEPTO, SE ESTABLECEN.

+ CAMARA NACIONAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
SECCION AUTOTRANSPORTES, RESOLUCION PARA EL PAGO --
DEL IMPUESTO AL INGRESO GLOBAL DE LAS EMPRESAS 28
DE JULIO DE 1983.

C A P I T U L O I I I

AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA

SUMARIO

MARCO GENERAL, CONSTITUCIONAL LEGAL,
SISTEMAS DE COBRO, POLÍTICA TARIFARIA,
SEGURIDAD VIAL.

C A P I T U L O I I I

AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA.

3.1. MARCO GENERAL.

EL PAÍS DEMANDA EN ESTOS MOMENTOS QUE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE SE PRESTEN CON MÁXIMA EFICIENCIA OPERATIVA Y FINANCIERA, PARA APROVECHAR LA CAPACIDAD ACTUAL Y OBTENER DE LAS INVERSIONES REALIZADAS EL RESULTADO ÓPTIMO QUE SE REQUIERE.

LOS TRANSPORTES SON LOS ELEMENTOS ESENCIALES EN LA VINCULACIÓN DE LOS MEXICANOS Y SU FUNCIONAMIENTO TIENE GRAN IMPORTANCIA EN LAS POLÍTICAS DE DESARROLLO DEL PAÍS, ESTE CONJUNTO DE ACTIVIDADES SON DIRIGIDAS EN FUNCIÓN DE LOS OBJETIVOS NACIONALES.

LOS TRANSPORTES COMO AGENTES DE DESARROLLO, ACTÚAN CON FUERZA DE ESTRUCTURACIÓN ECONÓMICA; ÉSTO ES, TRANSFORMANDO LA ESTRUCTURA DEL PAÍS AL PROVOCAR PROCESOS DE DESARROLLO O MODIFICANDO LOS EXISTENTES, SE ORIENTA CONFORME A LOS OBJETIVOS NACIONALES DE DERECHO AL TRABAJO Y EDUCACIÓN, SATISFACE NECESIDADES DE VIVIENDA Y ALIMENTACIÓN, FACILITA LA ADECUACIÓN DE -- LOS FACTORES DE LA PRODUCCIÓN INTEGRANDO ÁREAS AISLADAS, SATISFACIENDO LA CRECIENTE DEMANDA DE LOS DIVERSOS SECTORES DE ACTIVIDAD Y GRUPOS DE POBLACIÓN DANDO PRIORIDAD A LOS DE MÁS BAJOS INGRESOS.

EL TRANSPORTE COMPRENDE LOS SUBSISTEMAS FERROVIA--
RIO, MARÍTIMO FLUVIAL, AÉREO Y TERRESTRE, INTEGRADOS A ESCALA
NACIONAL Y REGIONAL QUE DE ACUERDO A SUS CARACTERÍSTICAS DE -
TRÁFICO, SATISFACEN DEMANDAS ESPECÍFICAS. EL CASO EN PARTICU
LAR ESTUDIAREMOS EL AUTOTRANSPORTE ABARCANDO TODA LA RED FEDE
RAL DE CAMINOS NACIONALES.

LA ORGANIZACIÓN DE LOS TRANSPORTES EN FUNCIÓN DE -
LA UTILIZACIÓN ÓPTIMA DE LOS RECURSOS Y DE LA ADECUACIÓN DE -
LOS PLANES DE TRÁFICO DE CADA UNO DE ELLOS, EN UN CONJUNTO --
COORDINADO, OBLIGA A CONSIDERAR ASPECTOS DE ECONOMÍA DE ESCA-
LA Y DE DESARROLLO INDIVIDUAL QUE ES EL TEMA TRATADO EN LA --
PRESENTE TESIS.

EL AUTOTRANSPORTE DE CARGA OCUPA UNA POSICIÓN SO--
BRESALIENTE DENTRO DE LOS MODELOS DE TRANSPORTE, EN VIRTUD DE
QUE POR ÉL SE MUEVE EL MAYOR NÚMERO DE CARGA DENTRO DEL SISTE
MA Y DE QUÉ TÉCNICA Y ECONOMICAMENTE TIENE UNA FUNCIÓN DESTA-
CADA, DERIVADA DE SUS CARACTERÍSTICAS DE ACCESIBILIDAD A LOS
ESPACIOS GEOGRÁFICOS, CAPACIDAD DE FORMACIÓN DE RED, FACILI--
DAD OPERATIVA, FLEXIBILIDAD DE OPERACIÓN Y UNIFORMIDAD EN LA
SATISFACCIÓN DE LAS DEMANDAS. ASÍMISMO RESPONDE EFICIENTEMEN
TE, SIRVIENDO A LA INDUSTRIA Y AL COMERCIO, PROPORCIONANDO VA
LOR AGREGADO Y REDUCIENDO COSTOS.

EL ESTADO ESTABLECE UN PRESUPUESTO PARA LA CONSER-
VACIÓN EFICIENTE DE LOS CAMINOS JUNTO CON UN SISTEMA DE CAR--
GOS A LOS USUARIOS DE LAS CARRETERAS PARA CONTAR CON UN MEJOR

MANTENIMIENTO Y ASÍ UNA MAYOR VIALIDAD Y SEGURIDAD. EN ESTA ACTIVIDAD, EL ESTADO CONCESIONA DE CONFORMIDAD CON LA LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES Y DE ACUERDO CON LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN EN VIGOR, A MEXICANOS POR NACIMIENTO LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS, RESPONDIENDO A UN OBJETIVO DE CONJUNTO DE LA POLÍTICA NACIONAL DE DESARROLLO Y BIENESTAR SOCIAL DE LOS MEXICANOS.

EN ESTE SENTIDO, EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA, EN SU CARÁCTER DE ACTIVIDAD CONCESIONADA, SE PLANTEA NECESARIAMENTE UNA COORDINACIÓN CON LOS PRESTADORES DEL SERVICIO PARA QUE EN CONJUNTO INCLUYAN EN SU SERVICIO A LOS ORGANISMOS TANTO PRIVADOS, COMO PÚBLICOS COMO MEDIDAS ORGANIZATIVAS, DE OPERACIÓN, DE FOMENTO INDUSTRIAL Y DESARROLLO TECNOLÓGICO PARA REORIENTAR AL PAÍS.

3.2. CONSTITUCION LEGAL.

LOS PROPÓSITOS QUE SE PERSIGUEN AL INTEGRAR A LAS EMPRESAS COMO SOCIEDADES SON; POR ORDEN, LAS DE GARANTIZAR EL SERVICIO AL USUARIO, FACILITAR LA REGULACIÓN POR PARTE DEL ESTADO, Y FORTALECER EL SUSTENTO JURÍDICO A LOS PRESTADORES AL PROPORCIONARLES SEGURIDAD INSTITUCIONAL Y PROPICIAR SU DESARROLLO ADMINISTRATIVO, OPERATIVO Y FINANCIERO YA QUE COMO ES SABIDO, UNA SOCIEDAD MERCANTIL ES LA FIGURA JURÍDICA MEDIANTE LA CUAL LOS SOCIOS SE OBLIGAN A COMBINAR SUS RECURSOS O ESFUERZOS PARA LA REALIZACIÓN DE UN BIEN COMÚN, DE ACUERDO CON LAS NORMAS QUE SEÑALAN LA LEY GENERAL DE SOCIEDADES MERCANTILES.

EN EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL, DEL RUBRO DE CARGA -
PRECISA LA DIFERENCIA ENTRE CARGA REGULAR QUE SE DESARROLLA -
EN UNA RUTA DETERMINADA Y SE REFIERE A MERCANCIAS DIVERSAS Y
LA CARGA ESPECIALIZADA QUE SE CARACTERIZA POR CEÑIRSE A UNA -
VARIEDAD DE MERCANCIAS Y TIENE COMO ÁMBITO TODAS LAS CARRETE-
RAS FEDERALES, Y SERÁ ÉSTA ÚLTIMA EL TEMA DE ESTUDIO.

DE HECHO LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN,
NO OBLIGA A LOS AUTOTRANSPORTISTAS DE CARGA ESPECIALIZADA A -
INTEGRARSE EN SOCIEDADES PARA PRESTAR EL SERVICIO; SIN EMBAR-
GO, POR LAS VENTAJAS QUE SE TIENEN PARA OBTENER CRÉDITOS Y --
REALIZAR COMPRAS EN COMÚN A PRECIOS RAZONABLES, ENTRE OTROS -
BENEFICIOS Y DADO EL NÚMERO TAN IMPORTANTE QUE ASCIENDE A CA-
SI 50 MIL UNIDADES, HAY ESTUDIOS PARA ORIENTAR A LAS PERSONAS
FÍSICAS PRESTADORAS DEL SERVICIO DE CARGA ESPECIALIZADA PARA
QUE SE CONSTITUYAN EN SOCIEDADES Y HAGAN USO DE LAS FACILIDA-
DES Y DE LA CONFIANZA QUE PUEDE SER DEPOSITADA POR LOS USUA--
RIOS DEL SERVICIO AL ESTAR CONSTITUIDOS COMO SOCIEDADES MER--
CANTILES DEBIDAMENTE REGLAMENTADAS.

EN LA ACTUALIDAD EXISTEN, 1482 SOCIEDADES DE TRANS-
PORTISTAS; 1,102 SON DEL SERVICIO DE CARGA REGULAR, 305 CARGA
ESPECIALIZADA Y 55 QUE CONTEMPLA AMBOS SERVICIOS QUE SE EN---
CUENTRAN REGULARIZADAS ANTE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y
TRANSPORTES.

LA EXISTENCIA DE CASI CIEN CLASIFICACIONES EN EL -
SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE CARGA ESPECIALIZADA SE CONSIDERA

QUE ES EXCESIVO EL NÚMERO Y EN ALGUNOS CASOS, SU OPERACIÓN SE -
PRESTA A CONFUSIONES.

* SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PROGRA-
MA DE DESARROLLO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL. 1977
1982.

DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

3.3. SISTEMAS DE COBRO.

LA CONTRAPRESTACIÓN POR LOS SERVICIOS QUE REALIZAN -
LOS AUTOTRANSPORTISTAS DE CARGA HA SIDO, A TRAVÉS DE LA HISTO--
RIA DE ESTE SERVICIO MOTIVO DE DESEQUILIBRIO PARA SUS CONCESIO--
NARIOS O PERMISIONARIOS; EN EFECTO LOS USUARIOS SUELEN DIFERIR
LOS PAGOS POR EL IMPORTE DE LOS FLETES SITUACIÓN QUE EN GENERAL
LIMITA LA POSIBILIDAD DE CAPITALIZACIÓN. OTRA NEGATIVA PRÁCTI--
CA OCURRE CUANDO LOS ORGANISMOS USUARIOS RESUELVEN QUE EL PAGO
SE HA DE EFECTUAR EN LA CAPITAL DE LA REPÚBLICA O EN EL LUGAR -
DE ORIGEN DE LA CARGA, LO QUE EN LA MAYORÍA DE LOS CASOS AFECTA
AL PRESTADOR DEL SERVICIO QUE DURANTE EL VIAJE REALIZÓ GASTOS Y
A VECES NO TIENE DINERO SIQUIERA PARA REGRESAR A SU ORIGEN, Y -
PARA COBRAR EL IMPORTE DE LOS FLETES NECESITA TRASLADARSE -
NUEVAMENTE.

LOS COBROS DE TRANSPORTACIÓN, SE RIGEN POR LA TARI--
FA CORRESPONDIENTE Y LA LEGISLACIÓN VIGENTE INDICA QUE EL POR--
TE DEL FLETE, PODRÁ PAGARSE TANTO EN EL ORIGEN COMO EN EL DES--
TINO Y QUE LA ESTIPULACIÓN RELATIVA SE HARÁ CONSTAR EN LA CAR-

TA DE PORTE, SIN EMBARGO, TAMBIÉN SE TIENE QUE MENCIONAR QUE MUCHAS VECES SE FIJA EL VALOR DEL FLETE BAJO CONVENIO ENTRE EL PRESTADOR Y EL SOLICITANTE DEL SERVICIO, TOMANDO EN CUENTA DETERMINADAS CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE COMO PUDIERA SER LAS DIMENSIONES QUE ESTÁN FUERA DE LOS LÍMITES DE LA UNIDAD QUE ES MOTIVO DE INFRACCIÓN, PESO, KILOMETRAJE, TRAMOS DE TERRACERÍA O INADECUADOS PARA TRANSITAR, DIFICULTAD DE MANIOBRAS Y OTRAS SITUACIONES QUE SE PUDIERAN PRESENTAR.

LAS EMPRESAS PODRÁN NEGARSE A CONducIR LA CARGA CON FLETE POR PAGAR EN SU DESTINO, ES DECIR, SE PAGARÁ EL REGRESO CON SU TALÓN O CARTA DE PORTE FIRMADO DE RECIBIDO DE CONFORMIDAD LA CARGA CUANDO SEA LA CARGA DE FÁCIL DETERIORO O CUANDO SU VALOR EN DESTINO NO ALCANCE A CUBRIR LOS GASTOS DE SU IMPORTE, ÉSTO SERÍA PREVIENDO UN POSIBLE ROBO TOTAL O PARCIAL, UNA DEMORA INNECESARIA, UN ACCIDENTE O CUALQUIER DETERIORO QUE OCASIONARÁ EL TRANSPORTISTA CUANDO POR UN DESCUIDO O ACCIDENTE AFECTA LA MERCANCÍA TRANSPORTADA.

CUANDO EL TRANSPORTE SE HUBIERE CONCERTADO "POR PAGAR" LA ENTREGA DE LA MERCANCÍA SE HARÁ CONTRA EL PAGO DEL FLETE, Y EL PORTEADOR TIENE DERECHO A RETENERLA, MIENTRAS ÉSTE NO SE SATISFAGA.

LA FALTA DE SISTEMAS ADECUADOS DE COBRO DEL SERVICIO, HA FOMENTADO QUE LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTES MANTENGAN CUANTIOSOS RENGONES DE CUENTAS POR COBRAR.

LO ESTABLECIDO EN EL REGLAMENTO DEL CAPÍTULO DE EXPLOTACIONES DE CAMINOS, DE RETENER LA MERCANCÍA MIENTRAS NO SE CUBRA EL VALOR DEL FLETE, SOLAMENTE SE PRÁCTICA EN CASOS EXTREMOS, PUESTO QUE DE EFECTUARSE EN FORMA CONSTANTE CREARÍA OTROS PROBLEMAS, COMO GASTOS DE ALMACENAMIENTO Y PROCESOS JURÍDICOS CON SOLUCIÓN A LARGO PLAZO.

LOS FENÓMENOS MENCIONADOS PROVOCAN DESEQUILIBRIO EN EL SERVICIO, AL SURGIR EL FINANCIAMIENTO DEL FLETE POR PARTE DEL PRESTADOR, QUIEN ENCUENTRA PROBLEMAS PARA SU FINANCIAMIENTO POR FALTA DE VALOR COMERCIAL EN LA CARTA DE PORTE,

LA IDEA ES REGLAMENTAR EN LAS TARIFAS, EL PERÍODO DE GRACIA PARA EL PAGO DEL FLETE DESPUÉS DEL CUAL SE IMPONDRÁ UNA SANCIÓN O EL PAGO DE INTERESES RESPECTIVOS. ANTE ESTA SITUACIÓN DE HECHO, A PRINCIPIOS DEL SEXENIO PASADO SE PLANTEÓ UN ESTUDIO DIRIGIDO A AGILIZAR EL PAGO MENCIONADO DE QUE SE CONVALIDARÁ LA CARTA PODER COMO TÍTULO DE CRÉDITO CONSIDERADA POR LA BANCA OFICIAL Y PRIVADA, AHORA SOLAMENTE BANCA OFICIAL, LO QUE DARÍA MÁS AGILIDAD A LAS OPERACIONES MERCANTILES ENTRE EL SUBSECTOR Y LOS USUARIOS DEL SERVICIO CON LO QUE SE EVITARÍA ADEMÁS DE LA DIFERICIÓN EN LOS PAGOS A LOS AUTOTRANSPORTISTAS QUE OCURRE EN MUCHAS OCASIONES.

EN CUANTO A LUGARES DE COBRO, POR PARTE DE LAS EMPRESAS ESTATALES, LA PRÁCTICA DE PAGAR, EN LA MAYORÍA DE LAS OCASIONES EN LOS ORIGENES O DESTINOS DE LOS VIAJES CONTRATADOS, LO QUE RESULTA TAMBIÉN IMPORTANTE PARA LA CONVENIENCIA DE LOS TRANSPORTISTAS.

3.4. POLITICA TARIFARIA

LAS TARIFAS APLICADAS A LOS SERVICIOS PÚBLICOS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGA SE ESTRUCTURAN SOBRE LA BASE DE QUE DEBEN SER SUFICIENTES PARA PERMITIR A LAS EMPRESAS DEDICADAS A ESTA ACTIVIDAD, RECUPERAR LOS COSTOS DE OPERACIÓN Y OBTENER UN BENEFICIO RAZONABLE SOBRE LAS INVERSIONES, DE TAL MANERA QUE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO GENERE LOS INCENTIVOS SUFICIENTES PARA MEJORAR SU CALIDAD, REPONER EN SU OPORTUNIDAD EL EQUIPO AUTOMOTOR Y DESARROLLAR LOS ELEMENTOS DE INFRAESTRUCTURA QUE OPTIMICEN SU OPERACIÓN Y LE DEN PERMANENCIA A LA INVERSIÓN.

EL ESTADO ES QUIEN CONCESIONA A EMPRESARIOS MEXICANOS POR NACIMIENTO PARA PROPORCIONAR EL SERVICIO PÚBLICO CORRESPONDIENTE. DE ÉSTE, TIENE UNA IMPORTANCIA RELEVANTE LA POLÍTICA DE REGULACIÓN TARIFARIA YA QUE CONSTITUYE UNA FUNCIÓN RECTORA, COORDINADORA Y PROMOTORA DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA. DE AHÍ QUE SE CUENTE CON BASES PARA EL ANÁLISIS CONSISTENTE DEL COSTO REAL DEL SERVICIO, EN CONDICIONES DE EFICIENCIA, FUNCIÓN ESTA, QUE CORRESPONDE A LA DIRECCIÓN GENERAL DE TARIFAS, MANIOBRAS Y SERVICIOS CONEXOS.

EL SISTEMA TARIFARIO ACTUAL ACUSA CIERTA RIGIDEZ AL CONSIDERAR COSTOS MEDIOS DE OPERACIÓN QUE NO SIEMPRE SE ADAPTAN A LAS SITUACIONES ESPECÍFICAS, EN QUE ALGUNAS OCASIONES SE PRESTA EL SERVICIO. POR OTRA PARTE, SU REVISIÓN SE HA REALIZADO EN PERÍODOS LARGOS Y EXTEMPORÁNEOS QUE ORIGINAN DESCAPITALIZACIÓN EN LAS EMPRESAS.

EFFECTUAR ACTUALIZACIONES PERIÓDICAS A LAS TARIFAS, -
MEDIANTE EL ANÁLISIS PERMANENTE DE LOS PRECIOS DE LOS INSUMOS
QUE INTERVIENEN EN EL PROCESO PRODUCTIVO DEL SERVICIO DEL ----
TRANSPORTE, SERÍA UNA SOLUCIÓN PERO LA INFLACIÓN ECONÓMICA DEL
PAÍS NO LO PERMITE, SUBEN LOS COMBUSTIBLES Y DEMÁS INSUMOS DE
UN MOMENTO A OTRO EN OCASIONES HASTA EN UN 100% Y EL AUMENTO -
EN LAS TARIFAS ES MÍNIMO, POR LO QUE ES NECESARIO MENCIONAR ---
QUE ESTE TIPO DE ANOMALÍA, ORIGINA QUE EN LA PRÁCTICA LAS TARI
FAS SE APLIQUEN EN FORMA DIFERENTE A LA APROBACIÓN POR LA AUTO
RIDAD O QUE NI SIQUIERA SE APLIQUE Y EL FLETE SE COBRE CONVEN-
CIONALMENTE.

UNA MEDIDA INDISCUTIBLE SERÍA APLICAR UN SISTEMA AD-
MINISTRATIVO QUE NOS PERMITA REDUCIR NUESTROS GASTOS INFRUCTUO
SOS, SIN ENTORPECER LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO Y TRATAR EL ME-
JOR PRECIO EN EL FLETE SIN AFECTAR AL USUARIO EN SU ECONOMÍA.*

* SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, PRO-
GRAMA DE DESARROLLO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL,
1977 - 1982,

DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

EL DÍA 14 DE FEBRERO DE 1984 APARECE SEGÚN OFICIO -- No. 143.-920 DONDE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES AUTORIZA UN 29% A LOS NIVELES DE COBRO A ESTE SERVICIO MODIFICÁNDOSE ASÍ MISMO LOS FACTORES POR TONELADA-KILÓMETRO.

EXISTEN DOS MANERAS DE MANEJAR LA TABLA DE FACTORES POR TONELADA-KILÓMETRO PARA PODER CALCULAR LA CUOTA POR TONELADA A LA DISTANCIA (PESOS) Y SABER EL VALOR DEL FLETE POR COBRAR.

A).- SE APLICA EL FACTOR TOMANDO EN CONSIDERACIÓN LA CLASE QUE GUARDA LA MERCANCÍA EN SU CLASIFICACIÓN EN LA TARIFA GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA P.31 - 71, SE MULTIPLICA POR EL NÚMERO DE KILÓMETROS POR RECORRER, AL RESULTADO SE LE SUMA EL FACTOR FIJO POR TONELADA, A LO OBTENIDO SE MULTIPLICA POR EL NÚMERO DE TONELADAS A TRANSPORTAR Y FINALMENTE TENDREMOS EL VALOR DEL FLETE EN PESOS.

B).- ESTA MANERA LO MÁS FÁCIL ES CONSULTAR LA TABLA DE CUOTAS DE LA TARIFA GENERAL PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTES DE CARGA REGULAR DE CONCESIÓN Y/O PERMISO FEDERAL. CUOTAS POR TONELADA A LA DISTANCIA (PESOS). P.9 - 16 DE LA MISMA TARIFA, DONDE MULTIPLICAMOS EL NÚMERO DE KILÓMETROS POR RECORRER POR LA CUOTA POR TONELADA A LA DISTANCIA Y EL RESULTADO SERÁ EL VALOR DEL FLETE EN PESOS.

OFICIO POR EL QUE SE AUTORIZAN CON CARACTER PROVISIONAL, LA TABLA DE CUOTAS POR TONELADA A LA DISTANCIA Y EL AJUSTE A LAS REGLAS DE APLICACION QUE SE INDICAN, APLICABLES AL SERVICIO PUBLICO DE AUTOTRANSPORTES DE CARGA REGULAR DE CONCESION Y/O PERMISO FEDERAL.

AL MARGEN UN SELLO CON EL ESCUDO NACIONAL, QUE DICE: ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, -DIRECCIÓN GENERAL DE TARIFAS, MANIOBRAS Y SERVICIOS CONEXOS.- DIRECCIÓN DE TARIFAS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SERVICIOS CONEXOS.-SUBDIRECCIÓN DE TARIFAS DE AUTOTRANSPORTE. DEPTO. DE TARIFAS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA. OFICINA DE CARGA REGULAR. OFICIO No. 14311.-921.

ASUNTO: SE AUTORIZAN CON CARÁCTER PROVISIONAL, LA TABLA DE CUOTAS POR TONELADA A LA DISTANCIA Y EL AJUSTE A LAS REGLAS DE APLICACIÓN QUE SE INDICAN, APLICABLES AL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA REGULAR DE CONCESIÓN Y/O PERMISO FEDERAL.

A TODOS LOS CONCESIONARIOS Y/O PERMISIONARIOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA REGULAR DE CONCESIÓN Y/O PERMISO FEDERAL.

AT'N: C. ISIDORO RODRIGUEZ RUIZ
PRESIDENTE DEL CONSEJO NACIONAL DIRECTIVO DE LA CAMÁRA NACIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

EN ATENCIÓN A LA SOLICITUD DE 4 DE ENERO DEL AÑO EN CURSO, PRESENTADA POR ESA H. CÁMARA, EN EL SENTIDO DE QUE SE AUTORICE UN AJUSTE A LA TARIFA APLICABLE AL SERVICIO PÚBLICO DE CARGA REGULAR DE CONCESIÓN Y/O PERMISO FEDERAL, ESTA DEPENDENCIA, DE CONFORMIDAD CON LA AUTORIZACIÓN GENERAL CONTENIDA EN EL OFICIO N.º 143.-920 DE 14 DE FEBRERO DE 1984, POR EL QUE SE APROBARON LOS NUEVOS NIVELES DE COBRO PARA ESTE SERVICIO, EN RAZÓN DE LA SITUACIÓN ECONÓMICA QUE CONFRONTA, AGUDIZADA POR LA DINÁMICA EN LOS PRECIOS DE LOS INSUMOS REQUERIDOS PARA SU PRODUCCIÓN; POR EL GRADO DE DEPENDENCIA DEL EXTERIOR EN EQUIPOS, PARTES Y REFACCIONES, AFECTADO POR EL DESLIZAMIENTO DE LA PARIDAD CAMBIARIA; POR LOS AUMENTOS CON MOTIVO DE LAS REVISIONES DE CONTRATOS COLECTIVOS DE TRABAJO Y SUS CONSECUENTES REPERCUSIONES EN LAS PRESTACIONES SOCIALES Y LEGALES, Y LA CONTRACCIÓN EN LOS VOLÚMENES TRANSPORTADOS, SE COMUNICA LO SIGUIENTE:

QUE ESTA DIRECCIÓN GENERAL, POR ACUERDO DEL C. SECRETARIO DEL RAMO, CON BASE EN LOS RESULTADOS DE LOS ESTUDIOS LLEVADOS A CABO Y EN LAS EVALUACIONES Y ANÁLISIS REALIZADOS POR EL SECTOR, CON EL PROPÓSITO DE MANTENER LA SITUACIÓN FINANCIERA DE LAS EMPRESAS EN CONDICIONES QUE LES PERMITAN ABSORBER LOS INCREMENTOS REGISTRADOS Y ATENDER LA DEMANDA DE TRANSPORTE EN FORMA EFICIENTE, AUTORIZA CON CARÁCTER PROVISIONAL, LA TABLA DE CUOTAS POR TONELADA A LA DISTANCIA QUE SE ANEXA Y FORMA PARTE DEL PRESENTE OFICIO, ESTRUCTURADA CON LOS SIGUIENTES FACTORES DE COBRO:

FACTORES POR TONELADA-KILÓMETRO	(PESOS)
PRIMERA CLASE	6.924
SEGUNDA CLASE	5.326
TERCERA CLASE	3.881
CUARTA CLASE	3.481
QUINTA CLASE	3.120
FACTOR FIJO POR TONELADA	1074.24

LA PRESENTE AUTORIZACIÓN CANCELA LAS ANTERIORES, EN LA INTELIGENCIA DE QUE LA CLASIFICACIÓN GENERAL DE EFECTOS Y LAS REGLAS DE APLICACIÓN, CONTINUAN VIGENTES EN LOS MISMOS TÉRMINOS Y CONDICIONES SEÑALADOS EN EL OFICIO No. 14311.-7552 DE 17 DE SEPTIEMBRE DE 1982, DEBIENDO HACERSE ÚNICAMENTE LOS AJUSTES CORRESPONDIENTES A LAS REGLAS Nos. 20 Y 30 QUE SE REFIEREN A LOS CARGOS QUE SE ORIGINEN POR ESTADÍA Y A LOS COBROS MÍNIMOS, RESPECTIVAMENTE:

REGLA DE APLICACIÓN No. 20

CARACTERÍSTICAS DEL EQUIPO	CARGO DIARIO
VEHÍCULO DE 2 EJES	\$ 5,674.00
VEHÍCULO DE 3 EJES	8,511.00
VEHÍCULO DE 4 EJES	11,342.00
VEHÍCULO DE 5 EJES	14,180.00

LA PRESENTE AUTORIZACIÓN, ASÍ COMO LA TABLA DE CUOTAS A LA DISTANCIA DEBERÁN PUBLICARSE POR UNA SOLA VEZ EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, PARA EL CONOCIMIENTO DEL PÚBLICO EN GENERAL.

LO ANTERIOR CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 36 FRACCIÓN XII DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL; 3º Y 4º, 50, 51, 55, 57, 66, 70, 120 Y DEMÁS RELATIVOS DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN; 109, 209, 220 Y DEMÁS APLICABLES DEL REGLAMENTO DEL CAPÍTULO DE EXPLOTACIÓN DE CAMINOS DE LA PROPIA LEY, ASÍ COMO EL 4º DEL CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMÚN Y PARA TODA LA REPÚBLICA EN MATERIA FEDERAL. SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN, MÉXICO, D. F., A 14 DE FEBRERO DE 1984.- EL DIRECTOR GENERAL, ANDRÉS FIGUEROA COBIÁN.- RÚBRICA.

TARIFA GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE

CARGA. 1984.

PRIMERA EDICION.

BLOQUEVAL EDICIONES, S. A.

REGLAS PARA LA APLICACION DE LA TARIFA GENERAL DE AUTOTRANSPORTE
DE CARGA DE CONCESION O PERMISO FEDERAL, AUTORIZADAS CONFOR
ME AL OFICIO No. 14311.-7552 DEL 17 DE SEPTIEMBRE DE
1982, CON LOS AJUSTES A LAS REGLAS 20 Y 30 CONFOR
ME AL OFICIO No. 14311-921 DEL 14 DE FEBRERO
DE 1984.

REGLAS DE APLICACION DE LA TARIFA GENERAL PARA EL SERVICIO
PUBLICO DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA REGULAR DE CONCESION Y/O
PERMISO FEDERAL

GENERALIDADES

- 1.- LAS CUOTAS Y REGLAS DE APLICACIÓN Y LA CLASIFICACIÓN GENERAL DE EFECTOS CONTENIDAS EN LAS PRESENTE TARIFA, SON APLICABLES A LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA QUE UTILICEN CAMINOS DE JURISDICCIÓN FEDERAL, Y SE REALICEN DE TERMINAL A TERMINAL, ENTRE BODEGAS, ENTRE ÉSTAS Y PARADEROS O ENTRE ÉSTOS, QUE LAS EMPRESAS TENGAN - AUTORIZADAS EN LAS DISTINTAS POBLACIONES.

EL SERVICIO DE RECOLECCIÓN Y ENTREGA DE Y A DOMICILIO DE LOS USUARIOS, SE AJUSTARÁ A LA TARIFA Y REGLAS DE APLICACIÓN DE DICHO SERVICIO. CUANDO ESTE SE PROPORCIONE, SU IMPORTE SE EXPRESARÁ Y SUMARÁ AL CONCEPTO DE FLETE EN LA CARTA DE PORTE. LAS MANIOBRAS QUE SE EFECTÚEN EN EL DOMICILIO DEL USUARIO INVARIABLEMENTE SERÁN POR CUENTA Y RIESGO DEL REMITENTE O DEL DESTINATARIO, SEGÚN EL CASO.

- 2.- SI EL REMITENTE DESEA QUE EL PORTADOR ASUMA LA RESPONSABILIDAD POR UN VALOR QUE ÉL DECLARE PARA LOS BIENES O -- MERCANCÍAS Y QUE CUBRA TODA CLASE DE RIESGOS, INCLUSIVE LOS DERIVADOS DE CASO FORTUITO O DE FUERZA MAYOR, SE -- APLICARÁ LA TARIFA CON UN CARGO ADICIONAL DE \$ 0.30 POR

POR CADA \$ 100.00 DE VALOR DECLARADO.

CUANDO EL USUARIO NO DECLARE EL VALOR DE LOS BIENES O --
MERCANCIAS SE APLICARÁ LA TARIFA SIN EL CARGO ADICIONAL
Y LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR DAÑOS O FALTANTES
QUEDA EXPRESAMENTE LIMITADA A \$ 800.00 POR TONELADA, --
CUANDO SE TRATE DE EMBARQUES CUYO PESO SEA MAYOR DE 200
Kgs. Y A \$ 200.00 POR REMESA CUANDO SE TRATE DE EMBARQUES
CON PESO HASTA DE 200 Kgs.

- 3.- CUANDO UNA EMPRESA PORTEADORA ESTÁ AUTORIZADA PARA REA-
LIZAR SERVICIO DE TRANSPORTE HACIA UN LUGAR POR VARIAS --
RUTAS, SE APLICARÁ LA CUOTA QUE CORRESPONDA A LA RUTA --
MÁS CORTA QUE TENGA AUTORIZADA LA PROPIA EMPRESA.
- 4.- LA PRESENTE TARIFA SE APLICARÁ A TODA CLASE DE MERCANCÍA,
COSAS O ANIMALES QUE SE OFREZCAN PARA SU TRANSPORTE POR --
SU NATURALEZA Y CONDICIONES DE EMPAQUE PUEDAN SER TRANS-
PORTADOS EN VEHÍCULOS PUESTOS AL SERVICIO POR LAS EMPRE-
SAS PORTADORAS.
- 5.- LAS CUOTAS SE APLICARÁN EN DISTANCIAS DE 10 EN 10 Kms, --
ELEVÁNDOSE LA FRACCIÓN DE 5 EN ADELANTE A LA DECENA INME-
DIATA SUPERIOR. EN CUANTO AL PESO DE LA CARGA LAS FRAC-
CIONES MENORES DE 10 KILOGRAMOS SE CONSIDERARÁN COMO 10
KILOGRAMOS COMPLETOS.

LAS EMPRESAS QUE UTILICEN CARRETERAS O TRAMOS NO PAVIMENTADOS, TENDRÁN DERECHO A HACER UN CARGO EN ESTOS TRAMOS DEL 25% SOBRE LAS CUOTAS DE LA PRESENTE TARIFA. CUANDO EL TRAMO INCLUYA PARTE PAVIMENTADA Y PARTE NO PAVIMENTADA, LA CUOTA BASE DEBERÁ CALCULARSE SOBRE LA DISTANCIA TOTAL Y SOLO LA PARTE CORRESPONDIENTE A TRAMOS NO PAVIMENTADOS TENDRÁ EL RECARGO DEL 25%.

6.- LOS SERVICIOS QUE SE PRESTEN AL GOBIERNO FEDERAL DEBERÁN COBRARSE CON UN DESCUENTO DEL 50% SIEMPRE Y CUANDO REUNAN LOS REQUISITOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 102 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.

7.- TODA MERCANCÍA DE IMPORTACIÓN TENDRÁ UN RECARGO DEL 15% SOBRE SUS CUOTAS RESPECTIVAS DE CLASE ÚNICAMENTE EN EL PRIMER EMBARQUE DE SU ENTRADA AL PAÍS.

SE EXCEPTÚAN DE ESTE CARGO LOS SIGUIENTES ARTÍCULOS:

ABONOS PARA AGRICULTURA, ACEITES Y GRASAS PARA COCINAR, ARROZ, FRIJOL, FUNGICIDAS O FUMIGANTES, HUEVO, IMPLEMENTOS O MAQUINARIA AGRÍCOLA, LECHE FRESCA, MAÍZ, TRIGO Y AQUELLOS QUE EN EL FUTURO DETERMINE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

8.- LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, OYENDO A LA CÁMARA NACIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, -

PODRÁ AUTORIZAR LAS MODIFICACIONES A LAS CUOTAS DE LA PRESENTE TARIFA, PREVIA LA SOLICITUD DE LA MAYORÍA DE LAS EMPRESAS QUE OPERAN EN EL TRAMO, RUTA O RAMAL RESPECTIVO Y LOS ESTUDIOS QUE AL EFECTO SE REALICEN.

9.- CARGA A GRANEL.

LA CARGA A GRANEL SÓLO SE TRANSPORTARÁ EN CARROS POR ENTERO DEBIÉNDOSE PAGAR EL FLETE CORRESPONDIENTE A LA CAPACIDAD TOTAL DEL VEHÍCULO UTILIZADO, AÚN CUANDO EL TONELAJE EMBARCADO SEA INFERIOR A ESA CAPACIDAD. LOS USUARIOS DEBERÁN CUBRIR ADEMÁS DEL FLETE, LAS MANIOBRAS DE CARGA Y DESCARGA, DE ACUERDO A LAS TARIFAS QUE AL RESPECTO RIJAN EN CADA LUGAR.

10.- MERCANCIAS CUYO TRANSPORTE SE REHUSARA

NO ESTAN OBLIGADAS LAS EMPRESAS PORTEADORAS A RECIBIR PARA SU TRANSPORTE :

A).- CARGA QUE POR SU NATURALEZA, PESO, VOLUMEN, EMBALAJE DEFECTUOSO O CUALQUIER OTRA CIRCUNSTANCIA SIN DESTRUIRSE O CAUSAR DAÑOS A LOS DEMÁS ARTÍCULOS O AL MATERIAL RODANTE, SALVO QUE LA EMPRESA DE QUE SE TRATE TENGA EL EQUIPO ADECUADO.

B).- LOS OBJETOS QUE LEGALMENTE SÓLO PUEDAN SER TRANSPORTADOS POR CORREO.

c).- LAS MERCANCÍAS CUYO TRANSPORTE HAYA SIDO PROHIBIDO POR DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS. CUANDO TALES DISPOSICIONES NO PROHIBAN PRECISAMENTE EL TRANSPORTE DE DETERMINADAS MERCANCÍAS, PERO SI ORDENAN LA PRESENTACIÓN DE CIERTOS DOCUMENTOS PARA QUE PUEDAN SER TRANSPORTADAS, EL PORTEADOR EXIGIRÁ DEL EMBARCADOR LOS DOCUMENTOS RESPECTIVOS Y ESTARÁ OBLIGADO A REHUSAR EL TRANSPORTE SI NO LE SON ENTREGADOS.

11.- DOCUMENTACION

A CAMBIO DE CADA REMESA QUE SEA ENTREGADA A UNA EMPRESA PORTEADORA, ÉSTA EXPEDIRÁ Y ENTREGARÁ AL REMITENTE UNA "CARTA DE PORTE" DEBIDAMENTE PERFORADA POR LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, (TALÓN) AJUSTADA AL MODELO APROBADO PARA CADA UNO DE LOS SERVICIOS AUTORIZADOS.

12.- PAGO ADELANTADO

LA EMPRESA PUEDE EXIGIR EL PAGO ADELANTADO DE LOS FLETES EN LOS SIGUIENTES CASOS:

- A).- CUANDO EL VALOR COMERCIAL DE LOS ARTÍCULOS NO GARANTICEN EL IMPORTE DEL SERVICIO.
- B).- TRATÁNDOSE DE MERCANCÍAS DE FÁCIL DESCOMPOSICIÓN, DE ANIMALES VIVOS O DE LA CARGA QUE DEBA DEJARSE EN TRÁNSITO EN LUGARES DONDE LA EMPRESA NO TENGA OFICINAS.

CUANDO EL TRANSPORTE SE HAYA PACTADO "POR COBRAR" EN SU DESTINO, LA ENTREGA DE LA MERCANCÍA SE HARÁ CONTRA EL PAGO DEL FLETE Y EL PORTEADOR TIENE DERECHO A RETENERLA MIENTRAS NO SE SATISFAGA DICHO FLETE.

13.- EMBARQUES EN CARRO POR ENTERO.

CUANDO EL EMBARCADOR O REMITENTE, SEGÚN LA CARTA DE PORTE UTILICE UN CARRO PARA SU USO EXCLUSIVO, SE APLICARÁN LAS CUOTAS QUE CORRESPONDAN DE ACUERDO CON LA CLASIFICACIÓN DE ARTÍCULOS, POR LA CAPACIDAD TOTAL DEL VEHÍCULO (PESO O VOLUMEN), SEGÚN LA NATURALEZA DE LA CARGA.

CUANDO LAS MERCANCIAS O EFECTOS QUE POR SU VOLUMEN O PESO NO CUPIEREN EN EL VEHÍCULO ASIGNADO POR ENTERO O REBASAN EL TONELAJE FIJADO A LA UNIDAD QUE DEBE REALIZAR EL TRANSPORTE EL EXCEDENTE SE ENVIARÁ EN SERVICIO ORDINARIO CARGÁNDOSE LAS CUOTAS SEGÚN PESO O VOLUMEN DE LOS ARTÍCULOS.

14.- CLASIFICACION DE LA CARGA

POR NINGÚN MOTIVO SE EXPEDIRÁ CARTA DE PORTE QUE EN TÉRMINOS GENERALES DIGA "MERCANCÍAS VARIOS", ETC., Y EL REMITENTE ESTÁ OBLIGADO A DECLARAR EXACTAMENTE DE LOS BULTOS QUE ENTREGUE PARA SU TRANSPORTE.

CUANDO SE TRATE DE ALGÚN ARTÍCULO NO MENCIONADO EN LA -
CLASIFICACIÓN DE CARGA, EL PORTADOR DE ACUERDO CON EL -
REMITENTE, DETERMINARÁ LA CLASE QUE DEBA ASIGNÁRSELE --
ASIMILÁNDOSE A OTROS ARTÍCULOS PARECIDOS O DE NATURALEZA
ANÁLOGA; EN CASO DE DESACUERDO, LA DIRECCIÓN GENERAL DE
TARIFAS, MANIOBRAS Y SERVICIOS CONEXOS DE ESTA SECRETA-
RÍA, DETERMINARÁ LO CONDUNCENTE.

CUANDO UNA REMESA CONTenga VARIOS ARTÍCULOS DE DIFEREN--
TE CLASIFICACIÓN, SE APLICARÁN LAS CUOTAS CORRESPONDIENTES
AL ARTÍCULO DE CLASIFICACIÓN MÁS ALTA.

- 15.- LOS CARGOS QUE SE ORIGINEN POR ESTADÍA, SE CAUSARÁN A --
PARTIR DE LAS OCHO DE LA MAÑANA DEL DÍA SIGUIENTE A AQUEL
EN QUE SE HAYA DADO AVISO AL USUARIO DE LA DISPONIBILI--
DAD DEL EQUIPO DE TRANSPORTE PARA SU CARGA O DESCARGA, Y
SE APLICARÁ LA SIGUIENTE TABLA POR EL TIEMPO TRANSCURRI-
DO.

CARACTERÍSTICAS DEL EQUIPO	CARGO DIARIO
VEHÍCULO DE 2 EJES	\$ 5,674.00
VEHÍCULO DE 3 EJES	" 8,511.00
VEHÍCULO DE 4 EJES	" 11,342.00
VEHÍCULO DE 5 EJES	" 14,180.00

SI SE UTILIZA UN VEHÍCULO DE MAYOR TONELAJE QUE NO ESTÉ -
PREVISTO EN ESTAS CUOTAS SE COBRARÁ A RAZÓN DE \$ 430.00
POR TONELADA POR DÍA.

CUANDO EL REMITENTE NO DECLARE CON EXACTITUD EL CONTENIDO DE LA REMESA Y ÉSTA OCASIONARE DAÑOS A LAS MERCANCÍAS, PERSONAS, VEHÍCULOS O CONSTRUCCIONES DONDE OCURRIESE EL SINIESTRO, EL REMITENTE ESTARÁ OBLIGADO A PAGAR EL IMPORTE DE LOS DAÑOS.

LOS DÍAS DE DESCANSO QUE A CONTINUACIÓN SE SEÑALAN NO SE TOMARÁN EN CUENTA PARA HACER EL CÓMPUTO DEL TIEMPO.

- 10. DE ENERO.
- 5 DE FEBRERO.
- 21 DE MARZO.
- 10. DE MAYO.
- 16 DE SEPTIEMBRE.
- 20 DE NOVIEMBRE.
- 10. DE DICIEMBRE DE CADA 6 AÑOS.
- 25 DE DICIEMBRE.

16.- LAS QUEJAS POR VIOLACIONES A DICHA TARIFA, DEBERÁN DIRIGIRSE POR ESCRITO A LA DIRECCIÓN GENERAL DE TARIFAS, MANIOBRA Y SERVICIOS CONEXOS DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

+++ TARIFA GENERAL DE AUTOTRANSPORTES FEDERAL DE CARGA
1984. PRIMERA EDICION

BLOQUE NACIONAL EDICIONES. +++

3.5. SEGURIDAD VIAL.

3.5.1. EDUCACIÓN VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.

EN EL AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA, QUE ES EL MODO QUE TRASLADA EL MAYOR NÚMERO DE TONELADAS DE MERCANCÍAS EN EL PAÍS, LA SEGURIDAD EN SU OPERACIÓN ES PROPÓSITO FUNDAMENTAL

EL INCREMENTO DE VIAJES EN CAMINOS DE JURISDICCIÓN FEDERAL, GENERADO POR EL DESARROLLO ECONÓMICO, AUMENTA LA PROBABILIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE REPRESENTAN LA QUINTA CAUSA DE MORTALIDAD; SUS CONSECUENCIAS EN CAMINOS FEDERALES SON CUANTIOSAS, LA PÉRDIDA DE VIDAS Y LOS DAÑOS MATERIALES TIENEN UN MONTO MUY ALTO.

ANÁLISIS REALIZADOS A LAS ESTADÍSTICAS SE HA OBSERVADO QUE EL FACTOR HUMANO ES LA CAUSA DEL 60% DEL TOTAL DE LOS ACCIDENTES Y ÉSTO SE DEBIÓ EN LA MAYORÍA DE LOS CASOS, AL EXCESO DE VELOCIDAD, LA IMPLANTACIÓN PERMANENTE DE LA CAMPAÑA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES, EN LA QUE SE FORMAN MENSAJES DIFUNDIDOS POR TELEVISIÓN Y RADIO, CON TEMAS SOBRE VACACIONES, BEBIDA, NIEBLA, PRISA, CHOQUE DE FRENTE Y ALCANCE LATERAL ENTRE OTROS, NO TIENE MUCHO ÉXITO.

TAMBIÉN, HAY QUE MENCIONAR QUE EXISTEN OTROS FACTORES POR LO QUE LOS ACCIDENTES SE PROVOCAN; MALA OPERACIÓN DEL EQUIPO, DEFICIENTE COMPORTAMIENTO DE LAS UNIDADES O FACTORES CASUÍSTICOS EN LAS CARRETERAS, OTRO FACTOR, ES QUE ALGUNOS TRAMOS DE NUESTROS CAMINOS NO RESPONDEN A LOS REQUERIMIENTOS ACTUALES DE TRÁNSITO Y LA SEÑALIZACIÓN Y VIGILANCIA EN ÉSTOS SON

INSUFICIENTES.

EN ESA FORMA SE PROMUEVE EL CUMPLIMIENTO DEL ACUERDO PUBLICADO EL 28 DE JULIO DE 1980, QUE ESTABLECE EL CONTROL DE VELOCIDAD PARA VEHÍCULOS PROPULSADOS POR MOTOR A DIESEL DESTINADOS AL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE PÚBLICO FEDERAL DE PERSONAS Y BIENES, POR MEDIO DEL CAMBIO, DE LA RELACIÓN FINAL DEL TREN MOTOR, LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES JUNTO CON LA SECRETARÍA DE PATRIMONIO Y FOMENTO INDUSTRIAL CERTIFICAN LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMISIBLE EN LAS UNIDADES DE NUEVA CREACIÓN; 95 K/H., PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS Y PARA NOSOTROS EL SERVICIO PÚBLICO DE CARGA; 85 K/H.

3.5.2. VIGILANCIA.

LA FUNCIÓN DE VIGILANCIA QUE LA POLÍCIA FEDERAL DE CAMINOS EJERCE EN LAS CARRETERAS FEDERALES, CUMPLE CON OBJETIVOS MÚLTIPLES, QUE PASAN DE LA PROTECCIÓN DE LA VIDA, LA PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE ACCIDENTES Y LA VERIFICACIÓN DE QUE LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE AUTOTRANSPORTE SE CUMPLA CON LAS DISPOSICIONES LEGALES.

EL SISTEMA DE VIGILANCIA EN LAS CARRETERAS FEDERALES TIENE POR OBJETO OTORGAR GARANTÍAS AL USUARIO, ASÍ COMO PRESTARLE LA AYUDA NECESARIA Y HACER CUMPLIR LO DISPUESTO POR LA LEY GENERAL DE VÍAS DE COMUNICACIÓN Y LOS REGLAMENTOS QUE DE ELLOS SE DERIVEN.

EL CUERPO POLICIACO QUE SE DEDICA A LA VIGILANCIA - DE LOS CAMINOS DE JURISDICCIÓN FEDERAL, NO CUENTA CON SUFICIENTES ELEMENTOS HUMANOS, NI EQUIPO PARA CUMPLIR SUS FUNCIONES DE UNA MANERA ADECUADA A LOS REQUERIMIENTOS DE SEGURIDAD PARA VIGILAR MÁS DE 70 MIL KILÓMETROS DE CARRETERAS. ADEMÁS LOS BAJOS SUELDOS QUE DEVENGAN, OCASIONAN VICIOS Y FALTA DE INCENTIVOS PARA PRESTAR UN BUEN SERVICIO.

3.5.3. LICENCIAS PARA OPERADORES DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL.

ES UN DOCUMENTO QUE AUTORIZA LA OPERACIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES EN LAS CARRETERAS DE JURISDICCIÓN FEDERAL, Y FUE ESTABLECIDO RECIENTEMENTE CON LA MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 126 DE LA LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN. EN 1975 - SE DIÓ COMIENZO A LA EXPEDICIÓN DE LA LICENCIA FEDERAL DE CONDUCTOR Y PARALELAMENTE SE REALIZAN EXÁMENES MÉDICOS A LOS OPERADORES DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE AUTOTRANSPORTE. ESTAS ACCIONES LAS PRACTICAN RESPECTIVAMENTE, LAS DIRECCIONES GENERALES DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL Y MEDICINA PREVENTIVA EN EL TRANSPORTE.

CON EL OBJETO DE HACER UNA EVALUACIÓN OBJETIVA DE LOS CONOCIMIENTOS Y EXPERIENCIAS DE LOS OPERADORES DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL, SE ESTABLECIÓ LA PRÁCTICA DE NUEVOS EXÁMENES TÉCNICOS, PARA LAS 5 CATEGORÍAS DE LICENCIAS DE ACUERDO CON EL GRADO DE DIFICULTAD QUE CADA VEHÍCULO TIENE PARA SU CONDUCCIÓN, SE HACEN USANDO COMO COMPLEMENTO EL SISTEMA DE DIAPO-

SITIVAS Y UN EXÁMEN PREVIO AUDIOVISUAL PARA AQUELLOS OPERADORES QUE EN EL TRÁMITE DE EXPEDICIÓN DE LICENCIAS TENGAN MENOS DE 5 AÑOS DE EXPERIENCIA EN OPERACIÓN DE VEHÍCULOS DEL SERVICIO PÚBLICO FEDERAL.

EXÁMENES PREVIOS AUDIOVISUALES PRACTICADOS.

CATEGORIA	" A "	" B "	" C "	" D "	" E "	TOTAL
APROBADOS	242	233	207	162	4	868
REPROBADOS	39	34	74	67	1	215
TOTAL	281	267	281	249	5	1,083

EN ESTA MUESTRA DE UN SUBPROGRAMA SE OBTUVO UNA EFICACIA DE 0.80%.

LAS AUTORIDADES ESTATALES EXPIDEN INDESCRIMINADAMENTE LICENCIAS Y NO RECONOCEN COMO VÁLIDA LA LICENCIA FEDERAL, EXISTE UN GRAN NÚMERO DE OPERADORES QUE NO CUENTAN CON LA EDUCACIÓN PRIMARIA Y ALGUNOS DE ELLOS SON ANALFABETAS. AL SER UN REQUISITO INDISPENSABLE EL CERTIFICADO DE EDUCACIÓN PRIMARIA, ESTA SITUACIÓN HA OCASIONADO QUE SOLAMENTE SE HAYAN EXPEDIDO LICENCIAS A UN 30% DE LOS OPERADORES DE VEHÍCULOS FEDERALES, LO QUE PROVOCA MAYORES RIESGOS DE ACCIDENTES Y FALTA DE CONTROL DE LOS CONDUCTORES.

LA DIRECCIÓN GENERAL DE MEDICINA PREVENTIVA EN EL TRANSPORTE SE INTERESA EN CUIDAR LA SALUD FÍSICA Y MENTAL DE TODAS LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL MANEJO Y OPERACIÓN DE LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE, POR LO QUE ES LA ENCARGADA DE REALIZAR LOS EXÁMENES MÉDICOS PARA LA OBTENCIÓN DE LA LI

CENCIA FEDERAL DE MANEJO, QUE ES UN REQUISITO INDISPENSABLE -- PARA PODER SER OPERADOR DE ESTE IMPORTANTE SERVICIO, SE PUEDE OBTENER EN CUALQUIERA DE LAS 25 UNIDADES MÉDICAS FORÁNEAS O -- BIEN EN LA CLÍNICA CENTRAL UBICADA EN EUGENIA 197 - 7º PISO, O EN UNA NUEVA UNIDAD MÉDICA EN LA TERMINAL DE CARGA VALLEJO No. 55 EN EL DISTRITO FEDERAL.

LOS REQUISITOS QUE DEBERÁ PRESENTAR EL INTERESADO A FIN DE OBTENER LA LICENCIA DE OPERADOR DE AUTOTRANSPORTE DEL - SERVICIO PÚBLICO FEDERAL SON LOS SIGUIENTES:

1. CARTILLA DEL SERVICIO MILITAR NACIONAL LIBERADA.
2. LICENCIA DE CHOFER VIGENTE.
3. CERTIFICADO DE ANTECEDENTES NO PENALES.
4. ACTA DE NACIMIENTO.
5. CERTIFICADO DE INSTRUCCIÓN PRIMARIA.
6. APROBAR EXÁMEN TÉCNICO.
7. APROBAR EXÁMEN MÉDICO.

LOS DOCUMENTOS DEBERÁN PRESENTARSE EN ORIGINAL Y COPIA FOTOSTÁTICA.

LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES OTORGA UNA PRÓRROGA DE DOS AÑOS MEDIANTE UNA CARTA COMPROMISO QUE SUSCRIBE EL SOLICITANTE AMPARADO HASTA DOS DOCUMENTOS DE LOS - MARCADOS EN LOS INCISOS 1, 4 Y 5.

DERECHOS.

EXÁMEN TÉCNICO 420.00

EXÁMEN MÉDICO	720.00
TOTAL DE DERECHOS POR LICENCIA FEDERAL UNICA	1,140.00
REVALIDACIÓN DE EXÁMEN MÉDICO	240.00
REVALIDACIÓN DE EXÁMEN TÉCNICO	60.00
MULTA POR LICENCIA EXTEMPORÁNEA	200.00

3.5.4. LEYES Y REGLAMENTOS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.

EL DESARROLLO DEL PAÍS RECLAMA LA ATENCIÓN AL CON-- JUNTO DE PRINCIPIOS JURÍDICOS QUE AFECTAN A LOS SERVICIOS COMO EL TRANSPORTE, AL TRAVÉS DE SUS DIFERENTES FORMAS; AQUELLOS -- QUE NORMAN LA ESTRUCTURA BAJO LA CUAL SE RIGE EL TRANSPORTE RE-- GLAMENTANDO LA MANERA DE OPERAR LOS SERVICIOS.

LA DIVERSIDAD DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS DE TRÁNSI-- TO QUE EXISTEN EN LAS DIFERENTES ENTIDADES, MUNICIPIOS Y EN EL ÁMBITO FEDERAL, IMPIDEN QUE LOS CONDUCTORES EN CAMINOS Y CA--- LLES ESTÉN SUJETOS A CRITERIOS HOMOGÉNEOS PARA EL CONTROL DEL TRÁNSITO.

LA FALTA DE UNIFORMIDAD Y ACTUALIDAD DE LEYES Y RE-- GLAMENTOS, EN MATERIA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE A NIVEL NACIO-- NAL, OCASIONA CONFUSIÓN Y DESORIENTACIÓN A QUIENES VIAJAN EN -- LAS DIFERENTES JURISDICCIONES CON UN SINNÚMERO DE PERJUICIOS Y SANCIONES.

EN ALGUNAS ENTIDADES PREVALECEN SITUACIONES QUE IN--

DICAN FALTA DE ACTUALIZACIÓN EN REGLAMENTOS LOCALES DE TRÁNSITO Y DE CRITERIO EN LAS PERSONAS QUE LAS ESTABLECEN. ÉSTO PROVOCA ANOMALÍAS EN EL SERVICIO DEL AUTOTRANSPORTE Y SE REFLEJA EN PERJUICIO DE LOS USUARIOS.

ACTUALMENTE SE ESTÁ PROMOVRIENDO LA UNIFORMIDAD DE LAS LEYES Y REGLAMENTOS DE TRÁNSITO A TRAVÉS DE REUNIONES, ENTRE AUTORIDADES FEDERALES, ESTATALES Y MUNICIPALES, PARA FACILITAR EL INTERCAMBIO DE CRITERIOS DE LEGISLACIÓN Y REGLAMENTACIÓN CON LA FINALIDAD DE APLICAR NORMAS DE TRÁNSITO HOMOGÉNEAS EN LA REPÚBLICA, RESPETANDO LAS DISPOSICIONES SEÑALADAS EN LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN PARA LA OPERACIÓN Y TRÁNSITO DE LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO FEDERAL, TAMBIÉN OTRA MEDIDA ES PREPARAR AL PERSONAL QUE VA A HACER QUE SE CUMPLAN DICHAS LEYES Y REGLAMENTOS A FIN DE EVITAR MAYORES VICIOS.

CAPITULO IV

MODELO DE INVESTIGACION

HIPÓTESIS.- DISEÑO DE CUES-
TIONARIO.

C A P Í T U L O I V

MODELO DE INVESTIGACIÓN

4.1. HIPÓTESIS.

EL INTERÉS DE ESTA INVESTIGACIÓN ES CONOCER LA PROBLEMÁTICA A LA QUE SE ENFRENTA LA PEQUEÑA EMPRESA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA ESPECIALIZADA EN MAQUINARIA, ESTRUCTURAS, TORRES, PERFORADORES, TUBERÍAS Y MATERIALES PARA LA CONSTRUCCIÓN Y TAPONAMIENTO DE POZOS.

- * CLASIFICACION DE ESPECIALIDADES DEL SERVICIO FEDERAL DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA, AGRUPADOS EN DIFERENTES MODALIDADES. GRUPO No. 10.51 P.4.+

SE TRATA DE COMPROBAR QUE LA ADMINISTRACIÓN BIEN APLICADA EN COMBINACIÓN CON LOS CONOCIMIENTOS ESPECIALIZADOS EN LA MATERIA TRAERÁN GRANDES BENEFICIOS.

EN EL PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA A LO LARGO DE LOS CAPÍTULOS QUE YA DESARROLLÉ, AISLÉ Y SELECCIONÉ ALGUNOS HECHOS Y DATOS RELEVANTES, QUE SERÁN EXPLORADOS MÁS A FONDO, YA QUE TODO LO ANTERIOR HECHO ES SÓLO UNA ANTICIPACIÓN QUE PROPONE CIERTOS ACONTECIMIENTOS QUE PUEDEN EXISTIR, PERO QUE TODAVÍA NO CONOCEMOS Y NO HEMOS COMPROBADO QUE REALMENTE EXISTAN.

CABE ACLARAR QUE TODAS LAS IDEAS ANTERIORES PROVIE-

NEN EN GENERAL DE UN MARCO TEÓRICO - PRÁCTICO POR UNA PARTE, Y POR LA OTRA, A PARTIR DE ESTE MOMENTO TRATAREMOS DE HACER LA INFORMACIÓN UN POCO CUANTIFICABLE Y POR LO TANTO MÁS CONFIABLE, EL TEMA LO PERMITE YA QUE REÚNE REQUISITOS DE RELEVANCIA PROFESIONAL, HUMANA Y CONTEMPORÁNEA, ADEMÁS DE SER UN TRABAJO DE DIVULGACIÓN O CON CARÁCTER MERAMENTE INFORMATIVO.

4.2. DETERMINACIÓN DE LA MUESTRA.

FORMULA.

$$No. = \frac{Z^2 \cdot P \cdot Q}{E^2}$$

$$N = \frac{No}{I + No / N}$$

DATOS

CANTIDADES.

Z^2	= NIVEL DE CONFIANZA DE LA INVESTIGACIÓN.	99%
P	= PROBABILIDAD DE OCURRENCIA DEL EVENTO.	9%
Q	= PROBABILIDAD DE NO OCURRENCIA DEL EVENTO.	1%
E^2	= PRECISIÓN DE LOS DATOS OBTENIDOS.	98%
N	= TAMAÑO DEL UNIVERSO.	305 EMPRESAS.

DESARROLLO.

$$No = \frac{(.99)^2 (.9) (.1)}{(.98)^2}$$

$$No = \frac{(0.9801) (.9) (.1)}{(0.9604)}$$

$$No = \frac{0.088209}{0.9604} = \underline{0.0918461}$$

$$N = \frac{0.0918461}{1 + 0.0918461 / 305}$$

$$N = \frac{0.0918461}{0.0035798} = 25.656768$$

N = 26 EMPRESAS A ENTREVISTAR.

4.2. DISEÑO DE CUESTIONARIO.

CUESTIONARIO SOBRE LA INVESTIGACION DE LA APLICACION DE LA ADMINISTRACION EN LA EMPRESA DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL DE CARGA ESPECIALIZADA.

INSTRUCCIONES: ANOTE EN LA LÍNEA DE LA DERECHA LA LETRA QUE COINCIDA O MÁS SE ACERQUE A SU RESPUESTA.

1. OCUPACIÓN.

A. OPERADOR. B. EMPLEADO. C. PROPIETARIO. D. PROFESIONISTA

2. EN LAS EMPRESAS QUE USTED CONOCE DE AUTOTRANSPORTE TERRESTRE FEDERAL DE CARGA, ¿CÓMO CONSIDERA QUE SEA LA ADMINISTRACIÓN?

A. ADECUADA. B. INADECUADA. C. NO SE APLICA.

PRODUCCION.

3. ¿CÓMO CONSIDERA QUE SEA EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE QUE PRESTA?

A. EFICIENTE. B. REGULAR. C. MUY BUENO.

4. PARA EL CONTROL DEL BUEN SERVICIO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y MANTENIMIENTO EN GENERAL SE MANEJAN.

A. REGISTROS. B. INSPECCIONES FÍSICAS. C. SE TIENE CONFIANZA EN EL PERSONAL.

5. EL NÚMERO DE UNIDADES CON QUE SE TRABAJA, ¿SON SUFICIENTES?
A. SI, B. FALTAN UNIDADES, C. SOBRAN UNIDADES.
-

MERCADOTECNIA.

6. EN LA PROMOCIÓN DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO, ¿CUÁL ES EL MEDIO DE COMUNICACIÓN QUE MÁS USA?
A. TELÉFONO B. RECOMENDACIONES. C. VISITAS PERSONALES A LOS CLIENTES.
-

7. LA FIJACIÓN DE PRECIOS EN EL SERVICIO SE REALIZA EN BASE A:
A. ANÁLISIS DE COSTOS, B. EXPERIENCIAS DE LOS DUEÑOS,
C. PRECIOS DE LA COMPETENCIA, D. APLICACIÓN DE LA TARIFA DE AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA.
-

8. ¿QUÉ IMAGEN TIENEN LOS CLIENTES DE NOSOTROS PARA PREFERIRNOS?
A. CUMPLIDOS, B. BARATEROS, C. NO TIENEN A QUIEN RECURRIR.
-

FINANZAS.

9. LOS REGISTROS ADMINISTRATIVOS Y CONTABLES SON SUPERVISADOS O REALIZADOS POR:
A. PROPIETARIO, B. UN PROFESIONISTA, C. EMPLEADOS,
D. NO SE REALIZAN.
-

10. ¿CÓMO TIENE PROGRAMADAS SUS COBRANZAS?
A. A MENOS DE 30 DÍAS, B. A 30 DÍAS, C. EN EL MOMENTO DE TERMINADO EL SERVICIO, D. NO SE PROGRAMA.
-

11. ¿QUIÉN FIJA LAS CONDICIONES DE CRÉDITO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO?

- A. EL PROPIETARIO. B. LOS CLIENTES. C. NO, SE FIJA.

RECURSOS HUMANOS.

12. LA ROTACIÓN DE PERSONAL EN EL AUTOTRANSPORTE ES GRANDE, DEBIDO A:

- A. BAJOS SALARIOS. B. POCOS INCENTIVOS. C. UNIDADES DE TRANSPORTE EN MALAS CONDICIONES. D. IRRESPONSABILIDAD DEL PERSONAL.

13. ¿QUÉ INCENTIVOS SE DAN AL TRABAJADOR PARA MOTIVARLO Y ASÍ MEJORAR EL TRABAJO REALIZADO?

- A. INCENTIVOS ECONÓMICOS. B. DÍAS DE DESCANSO. C. RECONOCIMIENTOS. D. NO SE DAN.

14. EL PERSONAL AL REALIZAR SUS LABORES:

- A. SE ASEGURA QUE LA UNIDAD ESTÉ EN PERFECTAS CONDICIONES.
B. NO TOMA LAS PRECAUCIONES DEBIDAS.

15. ¿ESTÁN ESPECIFICADAS POR ESCRITO LAS TAREAS A DESARROLLAR DE CADA PUESTO DE?

- A. PROPIETARIO. B. OPERADOR. C. EMPLEADOS. D. NO ESTÁN ESPECIFICADAS.

PLANEACION.

16. LA DETERMINACIÓN DEL CAMINO QUE SE HABRÁ DE SEGUIR FIJADO -

POR MEDIO DE POLÍTICAS, PROCEDIMIENTOS Y PROGRAMAS. ¿QUÉ --
DESARROLLO TIENE EN LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE TERRES--
TRE DE CARGA?

- A. SE CUIDA SU SECUENCIA. B. SE FIJAN TIEMPOS.
C. NO SE DETERMINA.
-

ORGANIZACION

17. LA ESTRUCTURACIÓN DE LAS RELACIONES ENTRE LAS JERARQUÍAS, -
FUNCIONES Y OBLIGACIONES INDIVIDUALES Y DE GRUPO. ¿CÓMO SON
EN LA EMPRESA?

- A. ESTÁN BIEN DEFINIDAS. B. NO SE RESPETAN. C. NO EXIS--
TEN.
-

INTEGRACION.

18. LOS PROCEDIMIENTOS PARA DOTAR A LA EMPRESA DE TODOS LOS ME-
DIOS NECESARIOS PARA SU MEJOR FUNCIONAMIENTO. ¿CÓMO SON?

- A. MUY ESTRUCTOS. B. EFICIENTES. D. POCO EFICIENTES.
D. NO SE CONOCEN.
-

DIRECCION.

19. LA MANERA DE DIRIGIR, COORDINAR Y VIGILAR LAS ACTIVIDADES -
DE CADA MIEMBRO O DEL GRUPO EN LA EMPRESA. ¿QUÉ EFECTOS TIE
NE?

- A. CAUSA INCERTIDUMBRE. B. SE REALIZAN LOS PLANES. C. NO
SE REALIZAN LOS PLANES. D. NO EXISTE UNA DIRECCIÓN.
-

CONTROL.

20. LOS SISTEMAS PARA MEDIR LOS RESULTADOS OBTENIDOS ACTUALES Y PASADOS EN RELACIÓN CON LOS ESPERADOS, ¿CÓMO SON?

A. SE OBTIENE LO QUE SE ESPERABA. B. SE CORRIGE. C. SE -
MEJORA. D. NO SE APLICAN.

PREGUNTA NUMERO 1.

OCUPACION.	No. RESPUESTAS	%
A. OPERADOR.	7	28.0
B. EMPLEADO.	10	38.0
C. PROPIETARIO.	5	19.0
D. PROFESIONISTA.	<u>4</u>	<u>15.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.00

PREGUNTA NUMERO 2.

EN LAS EMPRESAS QUE USTED CONOCE DE AUTOTRANSPORTE - TERRESTRE FEDERAL DE CARGA, ¿CÓMO CONSIDERA QUE SEA LA ADMINISTRACIÓN?

	No. RESPUESTAS	%
A. ADECUADA.	12	46.0
B. INADECUADA.	11	42.0
C. NO SE APLICA.	<u>3</u>	<u>2.0</u>
No. ENTREVISTAS.	26	100.00

EL 46% ASEGURA CONTAR CON UNA ADECUADA ADMINISTRACIÓN; UN 44% AFIRMA LO CONTRARIO, LO QUE PUDE OBSERVAR EN LA MAYORÍA O EN TODAS LAS EMPRESAS INVESTIGADAS QUE NO HAN MOSTRADO UN NOTABLE INTERÉS EN EL CAMPO DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL NI EN NINGUNA OTRA CIENCIA O TÉCNICA, JAMÁS SE HAN INTERESADO POR VIGILAR UN PROCESO LÓGICO DE PRODUCCIÓN, SU ÚNICO MEDIO HA SIDO RECURRIR A APRECIACIONES SUBJETIVAS POR PARTE DE LOS DUEÑOS ---

QUIENES DIFÍCILMENTE ACEPTAN LA IMPLANTACIÓN DE TÉCNICAS PARA LA SOLUCIÓN DE SUS PROBLEMAS O PARA EL PLANTEAMIENTO DE SUS OBJETIVOS.

PRODUCCION.

PREGUNTA NUMERO 3.

¿CÓMO CONSIDERA QUE SEA EL SERVICIO DE AUTOTRANSPORTE QUE SE PRESTA?

	No. RESPUESTAS.	%
A. EFICIENTE.	7	27.0
B. REGULAR.	14	54.0
C. MUY BUENO.	<u>5</u>	<u>19.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.00

EN ESTA PREGUNTA EL 27% DE LOS ENTREVISTADOS CONSIDERAN PRESTAR UN SERVICIO EFICIENTE; EL 54% QUE ES LA MAYORÍA ESTÁN MÁS CONCIENTES, YA QUE NI PUEDE SER MUY BUENO COMO CONTESTARON EL 19% NI EFICIENTE EN SU TOTALIDAD YA QUE EN EL TRANSCURSO DEL SERVICIO O A PARTIR DE QUE ES CONTRATADO OCURREN MUCHOS ACONTECIMIENTOS CASUÍSTICOS O ALGUNOS PROVOCADOS POR FALTA DE PLANEACIÓN QUE OCASIONAN QUE EL SERVICIO NO SE REALICE COMO DEBÍA SER O COMO LO TENÍAN PROGRAMADO EN TIEMPO, COSTO Y REQUERIMIENTO.

PREGUNTA NUMERO 4.

PARA EL CONTROL DEL BUEN SERVICIO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y MANTENIMIENTO EN GENERAL SE MANEJAN:

	No. RESPUESTAS.	%
A. REGISTROS.	4	15.0
B. INSPECCIONES FÍSICAS.	13	50.0
C. SE TIENE CONFIANZA EN EL PERSONAL	<u>9</u>	<u>35.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.00

EL CONTROL DEL BUEN SERVICIO Y MANTENIMIENTO DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE DIFÍCILMENTE SE MANEJAN REGISTROS, SÓLO UN 15% DE LA MUESTRA DICE REALIZARLOS, NO FUERON ACCESIBLES A MOSTRARLOS, EL 50% QUE ES UNA GRAN MAYORÍA REALIZA INSPECCIONES FÍSICAS O ESPERA ENCONTRAR O QUE SE PRESENTE ALGUNA FALLA PARA PODER REPARAR O DAR MANTENIMIENTO, Y EL 35% TIENE CONFIANZA AL PERSONAL, ESTA RESPUESTA TIENE RELACIÓN CON LA ANTERIOR, AL PRESENTARSE ALGUNA FALLA MECÁNICA O DE CUALQUIER TIPO AL MOMENTO TIENEN QUE REPARAR EL DAÑO O PARAR DE TRABAJAR LA UNIDAD POR FALTA DE UNA DEBIDA PLANEACIÓN Y CONTROL DE SUS UNIDADES QUE SUFREN UNA DEPRECIACIÓN MUY RÁPIDA.

PREGUNTA NUMERO 5.

EL NÚMERO DE UNIDADES CON QUE SE TRABAJA, ¿SON SUFICIENTES?.

	No. RESPUESTAS.	%
A. SI.	12	46.0
B. FALTAN UNIDADES.	11	42.0
C. SOBRAN UNIDADES.	<u>3</u>	<u>12.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

EL 46% DE LOS ENTREVISTADOS CONSIDERAN QUE SÍ SON -

SUFICIENTES EL NÚMERO DE UNIDADES CON QUE SE TRABAJA, ARGUMENTANDO QUE LA ESCASEZ DE TRABAJO QUE PRIVA EN ESTE MOMENTO NO LES PERMITE INVERTIR EN MÁS UNIDADES, ADEMÁS DE SER SU COSTO MUY ALTO Y EL FINANCIAMIENTO ESCASO, EL 42% OPINA LO CONTRARIO, CONSIDERA UNA PRONTA MEJORA ECONÓMICA EN EL PAÍS EN EL QUE NECESITARÁN MÁS UNIDADES PARA SATISFACER DEMANDAS FUTURAS, Y EL 12% OPINA QUE SOBRAR UNIDADES, LA ESCASEZ DE TRABAJO HA OBLIGADO A PARAR LAS UNIDADES Y RESULTA RIESGOSO Y ADEMÁS INCOSTEABLE TRABAJAR DE ESA MANERA.

MERCADOTECNIA.

PREGUNTA NUMERO 6.

EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO, ¿CUÁL ES EL MEDIO DE COMUNICACIÓN QUE MÁS SE USA?.

	No. RESPUESTAS.	%
A. TELÉFONO	22	85.0
B. RECOMENDACIONES.	3	12.0
C. VISITAS PERSONALES A LOS CLIENTES.	<u>1</u>	<u>3.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

EL 85% OPINA QUE EL MEDIO DE PROMOCIÓN O PRESENTACIÓN A LOS CLIENTES SE REALIZA POR MEDIO DE LA COMUNICACIÓN VÍA TELEFÓNICA POR SU FÁCIL ACCESO Y RAPIDEZ; LAS RECOMENDACIONES QUE SON EL 12% DE LA INFORMACIÓN SON IMPORTANTES YA QUE DICEN MUCHO DE LA IMAGEN QUE TIENEN TERCERAS PERSONAS DE NOSOTROS, Y LAS VISITAS PERSONALES A LOS CLIENTES CON UN 3% NO SON

MUY FRECUENTES, AUNQUE, SON LAS MÁS IMPORTANTES, LA PRESENTACIÓN FÍSICA DE QUIEN REPRESENTA LA EMPRESA SERÁ LA IMAGEN Y CONFIANZA QUE PODRÁN TENER LOS CLIENTES PARA PREFERIRNOS.

PREGUNTA NÚMERO 7.

LA FIJACIÓN DE PRECIOS EN EL SERVICIO SE REALIZAN EN BASE A:

	NO. RESPUESTAS.	%
A. ANÁLISIS DE COSTOS.	4	15.0
B. EXPERIENCIA DE LOS DUEÑOS.	11	42.0
C. PRECIOS DE LA COMPETENCIA.	2	8.0
D. APLICACIÓN DE LA TARIFA DE AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA.	<u>9</u>	<u>35.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

DEL RESULTADO DE LAS INVESTIGACIONES EL 15% REALIZAN LA FIJACIÓN DE PRECIOS EN BASE A ANÁLISIS DE COSTOS, EL 42% ASEGURA QUE LA EXPERIENCIA DE LOS DUEÑOS ES MÁS EFECTIVA QUE UN PESADO ANÁLISIS DE COSTOS, POR EXPERIENCIA ES LO MISMO QUE UN ANÁLISIS SÓLO QUE SE REALIZA MENTALMENTE, EL 8% ASEGURÓ QUE LA IMPLANTACIÓN DE PRECIOS ES MUY EFECTIVA SIGUIENDO A LA COMPETENCIA, PUÉS SI TENÍA MÁS O MENOS DETALLES SE AJUSTABA EL PRECIO, ADEMÁS SE DA UNA COMPETENCIA LEAL, Y EL 35% SE AJUSTA A LA APLICACIÓN DE LA TARIFA PROVISIONAL DE AUTOTRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA NO ESTANDO CONFORMES POR NO ESTAR ACORDE CON LOS GASTOS QUE REALIZAN EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.

PREGUNTA NUMERO 8.

¿QUÉ IMAGEN TIENEN LOS CLIENTES PARA PREFERIRNOS?

	No. RESPUESTAS	%
A. CUMPLIDOS.	24	92.0
B. BARATEROS.	2	8.0
C. NO TIENEN A QUIEN RECURRIR	<u>0</u>	<u>0.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.00

EL 92% DICE SER PREFERIDO POR SUS CLIENTES POR CARACTERIZARSE POR SER CUMPLIDO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO, DAR BUEN PRECIO Y NO MENTIR SI LLEGARÁ A OCURRIR UN CONTRATIEMPO, REMEDIAR O SUPLIR A FIN DE CONCLUIR CON EL SERVICIO, EL 8% SIENTE SER PREFERIDO POR SUS BAJOS PRECIOS AUNQUE SU GRADO DE CONFIABILIDAD NO SEA GRANDE. EN CUANTO A LA TERCERA OPCIÓN OPINAN QUE LOS CLIENTES COMO ELLOS MISMOS SIEMPRE TENDRÁN A QUIEN RECURRIR.

FINANZAS.

PREGUNTA NUMERO 9.

LOS REGISTROS ADMINISTRATIVOS Y CONTABLES SON SUPERVISADOS O REALIZADOS POR:

	No. RESPUESTAS	%
A. PROPIETARIO.	16	62.0
B. UN PROFESIONISTA.	7	27.0
C. EMPLEADOS.	0	0.0
D. NO SE REALIZAN.	<u>3</u>	<u>11.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

LA MAYORÍA QUE ES UN 62% ASEGURA QUE LA EXPERIENCIA DE LOS DUEÑOS ES EFECTIVA POR LO QUE ELLOS MISMOS REALIZAN O SUPERVISAN SUS REGISTROS, UN 27% CONFÍA EN LA EDUCACIÓN ACADÉMICA Y EXPERIENCIA ADQUIRIDA POR UN PROFESIONISTA Y POR ÚLTIMO ES MUY DIFÍCIL QUE ESTE TIPO DE GENTE PUEDA CONFIAR A SUS EMPLEADOS LA REALIZACIÓN DE DICHOS REGISTROS, EL 11% AFIRMA NO REALIZAR REGISTROS CONTABLES Y ADMINISTRATIVOS, SÓLO VA ANOTANDO LO QUE TIENE PENDIENTE O POR HACER.

PREGUNTA NUMERO 10.

¿CÓMO TIENEN PROGRAMADAS SUS COBRANZAS?

	No. RESPUESTAS.	%
A. A MENOS DE 30 DÍAS	9	35.0
B. A 30 DÍAS	6	23.0
C. EN EL MOMENTO DE TERMINADO EL SERVICIO.	7	27.0
D. NO SE PROGRAMAN.	<u>4</u>	<u>15.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

DEL TOTAL DE LOS ENTREVISTADOS UN 35% REALIZA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO SU EMPRESA CASI DE CONTADO CON UN PLAZO MENOR A 30 DÍAS; EL 23% REALIZA SERVICIOS CON EL PAGO DE CONTADO COMERCIAL, ÉSTO ES A 30 DÍAS, UN 27% PREFERE TENER MENOS TRABAJO PERO SER MENOR EL NÚMERO DE CLIENTES PERO QUE PAGUEN EN EL MOMENTO DE TERMINADO EL SERVICIO O ENTREGADA LA MERCANCÍA DE RECIBIDO DE CONFORMIDAD, Y EL 15% AFIRMA QUE NO SE -

PROGRAMAN PORQUE EN ÚLTIMA INSTANCIA DEPENDEN DE LA DISPOSICIÓN DEL CLIENTE PARA COBRAR.

PREGUNTA NUMERO 11.

¿QUIÉN FIJA LAS CONDICIONES DE CRÉDITO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO?

	No. RESPUESTAS.	%
A. EL PROPIETARIO.	12	46.0
B. LOS CLIENTES.	6	23.0
C. NO SE FIJA.	<u>8</u>	<u>31.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

EL 46% DE LOS ENTREVISTADOS INDICAN QUE ES EL PROPIETARIO QUIEN FIJA LAS CONDICIONES DE CRÉDITO EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO; UN 23% NOS DICE QUE NO SE RESPETA, QUE ES TODO LO CONTRARIO, QUE SON LOS CLIENTES LOS QUE EN MAYORÍA FIJAN LA POLÍTICA DE PAGO Y UN 31% OPINA QUE MUCHAS VECES NI SE MENCIONAN LAS CONDICIONES YA QUE LOS CLIENTES LO HACEN CUANDO DESEAN, NO RESPETAN NI LO QUE ELLOS MISMOS ESTABLECEN COMO PLAZO.

RECURSOS HUMANOS.

PREGUNTA NUMERO 12.

LA ROTACIÓN DE PERSONAL EN EL AUTOTRANSPORTE ES GRANDE DEBIDO A:

	No. RESPUESTAS.	%
A. BAJOS SALARIOS.	2	8.0
B. POCOS INCENTIVOS.	5	19.0
C. UNIDADES DE TRANSPORTE EN MALAS CONDICIONES.	3	12.0
D. IRRESPONSABILIDAD DEL PERSONAL.	<u>16</u>	<u>61.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

BAJOS SALARIOS REPRESENTA UN 8% EN ESTA MUESTRA COMO CAUSANTE DE LA GRAN ROTACIÓN DE PERSONAL, AFIRMAN QUE REGULARMENTE ES TAN BIEN PAGADOS; EL 19% SE REFIERE A POCOS INCENTIVOS, PRESTACIONES Y DEMÁS GARANTÍAS QUE TIENE EL TRABAJADOR POR LO QUE ABANDONAN SU TRABAJO, EL 12% ES DEBIDO A QUE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE SE ENCUENTRAN EN MALAS CONDICIONES MECÁNICAS Y FUNCIONAMIENTO EN GENERAL O SON YA DEMASIADO VIEJAS; - IRRESPONSABILIDAD DEL PERSONAL REPRESENTA EL 61% COMO MAYOR -- CAUSA SE DEBE A LA ESCASA CULTURA DEL TRABAJADOR.

PREGUNTA NUMERO 13.

¿QUÉ INCENTIVOS SE DAN AL TRABAJADOR PARA MOTIVARLO Y ASÍ MEJORAR EL TRABAJO REALIZADO?

	No. RESPUESTAS	%
A. INCENTIVOS ECONÓMICOS.	7	27.0
B. DÍAS DE DESCANSO.	3	12.0
C. RECONOCIMIENTOS.	5	19.0
D. NO SE DAN.	<u>11</u>	<u>42.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

UN 27% DE LOS ENTREVISTADOS RECIBE U OTORGA INCENTIVOS ECONÓMICOS COMO MEDIO DE MOTIVACIÓN PARA MEJORAR LA CALIDAD E INTERÉS POR EL TRABAJO; UN 12% PROPORCIONA DÍAS DE DESCANSO; EL 19% CON RECONOCIMIENTOS MOTIVA A SU PERSONAL Y EL 42% NO OTORGA INCENTIVOS POR FALTA DE RECURSOS FINANCIEROS Y CONOCIMIENTO DE UN ADECUADO PROGRAMA DE INCENTIVOS, CONSIDERAN DO QUE LA PRINCIPAL MOTIVACIÓN SE ENCUENTRA EN SU REMUNERACIÓN ECONÓMICA QUE ES BASTANTE SATISFACTORIA.

PREGUNTA NUMERO 14.

EL PERSONAL AL REALIZAR SUS LABORES;

	No. RESPUESTAS.	%
A. SE ASEGURA QUE LA UNIDAD		
ESTÉ EN PERFECTAS CONDICIONES	15	58.0
B. NO TOMA LAS PRECAUCIONES DEBI		
DAS;	<u>11</u>	<u>42.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

COMO SE PUEDE APRECIAR EN LOS PORCENTAJES DE ESTA TABLA LA TENDENCIA A LA PREVENCIÓN O PREVISIÓN DE ACCIDENTES O PÉRDIDA DE TIEMPO POR CUALQUIER RAZÓN ES BASTANTE ACEPTABLE, UN 58%; EL 42% AUNQUE NO SON TAN ESTRICOTOS COMO LO DEBERÍAN DE SER, SI CONSIDERAN TOMAR LAS MÍNIMAS PARA QUE LA UNIDAD SE ENCUENTRE EN CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO.

PREGUNTA NUMERO 15.

¿ESTÁN ESPECÍFICADAS POR ESCRITO LAS TAREAS A DESA-

ROLLAR DE CADA PUESTO DE?

	No. RESPUESTAS.	%
A. PROPIETARIO.	4	15.0
B. OPERADOR.	3	12.0
C. EMPLEADOS.	2	8.0
D. NO ESTÁN ESPECIFICADAS.	<u>17</u>	<u>65.0</u>
No. ENTREVISTAS.	26	100.0

UN 65% Y EN GENERAL LA MAYORÍA CONTESTÓ QUE NO SE -
ESPECIFICAN CLARA Y LÓGICAMENTE LAS OBLIGACIONES DE LOS PUES--
TOS, NO SE CUENTA CON UN ORGANIGRAMA NI CON UN MANUAL DE ORGA-
NIZACIÓN DONDE SE ENCUENTREN DEFINIDAS LAS FUNCIONES BÁSICAS Y
COMO CONSECUENCIA LA FALTA DE QUE ESTÉ BIEN DELINEADA LA AUTO-
RIDAD Y RESPONSABILIDAD DESDE LA DIRECCIÓN HASTA EL ÚLTIMO DE
LOS SUBORDINADOS.

PLANEACION.

PREGUNTA NUMERO 16.

LA DETERMINACIÓN DEL CAMINO QUE HABRÁ DE SEGUIR FI-
JADO POR MEDIO DE POLÍTICAS, PROCEDIMIENTOS Y PROGRAMAS. ¿QUÉ
DESARROLLO TIENE EN LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA?

	No. RESPUESTAS.	%
A. SE CUIDA SU SECUENCIA.	3	12.0
B. SE FIJAN TIEMPOS.	5	19.0
C. NO SE DETERMINA.	<u>18</u>	<u>69.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

EL 12% ASEGURA CUIDAR LA SECUENCIA DE LO PLANEADO - PARA TENER BUENOS RESULTADOS A FUTURO, UN 19% FIJA TIEMPOS COMO MEDIO DE PRESIÓN PARA OBLIGARSE A CUMPLIR CON LOS OBJETIVOS QUE PRETENDEN ALCANZAR, Y EL 69% DICE QUE DEFINITIVAMENTE NO SE ESTABLECE NINGUNA PLANEACIÓN QUE DETERMINE COMO ALCANZAR -- LOS OBJETIVOS DESEADOS, TODO SE RESUELVE MENTALMENTE O COMO VA OCURRIENDO SEGÚN LA CIRCUNSTANCIA.

ORGANIZACION.

PREGUNTA NUMERO 17.

LA ESTRUCTURACIÓN DE LAS RELACIONES ENTRE LAS JERARQUÍAS, FUNCIONES Y OBLIGACIONES INDIVIDUALES Y DE GRUPO. ¿CÓMO SON EN LA EMPRESA?.

	No. RESPUESTAS.	%
A. ESTÁN BIEN DEFINIDAS.	14	54.0
B. NO SE RESPETAN.	8	31.0
C. NO EXISTEN.	<u>4</u>	<u>15.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

EL 54% NOS DICE QUE ESTÁN BIEN DEFINIDAS LAS RELACIONES ENTRE LAS JERARQUÍAS, FUNCIONES Y OBLIGACIONES DE CADA INDIVIDUO; EN LO PARTICULAR PUDE OBSERVAR LO CONTRARIO, REGULARMENTE LA MAYORÍA CUENTA CON UNA ESTRUCTURA MAL PROYECTADA - PARA SATISFACER LAS NECESIDADES ESPECÍFICAS DE SU EMPRESA, SUS FUNCIONES NO SE ENCUENTRAN DEBIDAMENTE COORDINADAS Y CONTROLADAS, EXISTE UNA FALTA DE DELEGACIÓN DE AUTORIDAD Y RESPONSABILIDAD.

LIDAD EN FORMA APROPIADA ADEMÁS DE QUE PERSONAL NO CALIFICADO SE ENCUENTRA OCUPANDO PUESTOS CLAVE.

INTEGRACION.

PREGUNTA NUMERO 18.

LOS PROCEDIMIENTOS PARA DOTAR A LA EMPRESA DE TODOS LOS MEDIOS NECESARIOS PARA SU MEJOR FUNCIONAMIENTO ¿CÓMO SON?

	No. RESPUESTAS.	%
A. MUY ESTRICOTOS.	2	8.0
B. EFICIENTES.	15	58.0
C. POCO EFICIENTES.	7	26.0
D. NO SE CONOCEN.	<u>2</u>	<u>8.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

EL 8% AFIRMA QUE SON MUY ESTRICOTOS EN SUS PROCEDIMIENTOS PARA DOTAR A SU EMPRESA DE TODOS LOS MEDIOS NECESARIOS; EL 58% NO LO CONSIDERA TANTO DE ESA MANERA PERO QUE DEFINITIVAMENTE NO PUEDEN HACERSE LLEGAR DE ALGO O DE ALGUNA PERSONA - QUE NO PUEDA CONTRIBUIR A BUEN DESEMPEÑO; UN 26% INDICA HABER POCA EFICIENCIA EN LOS PROCEDIMIENTOS ADEMÁS DE SER INOPORTUNOS Y UN 8% DICE NO CONOCER ALGÚN PROCEDIMIENTO EN ESPECIAL DE COMO REQUERIR LO QUE NECESITA.

DIRECCION.

PREGUNTA NUMERO 19.

LA MANERA DE DIRIGIR, COORDINAR Y VIGILAR LAS ACTI-

VIDADES DE CADA MIEMBRO O DEL GRUPO EN LA EMPRESA ¿QUÉ EFECTOS TIENE?

	No. RESPUESTAS.	%
A. CAUSA INCERTIDUMBRE.	11	42.0
B. SE REALIZAN LOS PLANES.	9	34.0
C. NO SE REALIZAN LOS PLANES.	3	12.0
D. NO EXISTE UNA DIRECCIÓN.	<u>3</u>	<u>12.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

EL 42% INDICA QUE CAUSA INCERTIDUMBRE LA MANERA DE DIRIGIR YA QUE NO ESTÁN BIEN DEFINIDAS LAS ACTIVIDADES DE CADA MIEMBRO; UN 34% ASEGURA QUE SI SE REALIZAN SUS PLANES DE TRABAJO, LA DIRECCIÓN DE SU EMPRESA COORDINA Y VIGILA SU SECUENCIA EN CADA UNA DE SUS ACTIVIDADES, UN 12% INDICA LO CONTRARIO, -- QUE NO SE REALIZAN LOS PLANES, SÓLO QUEDAN EN LA MEMORIA, Y EL OTRO 12% DICE QUE NO EXISTE UNA DIRECCIÓN BIEN DEFINIDA, CADA MIEMBRO REALIZA UNA SERIE DE ACTIVIDADES A SU CONVENIENCIA SIN ORDEN ALGUNO.

CONTROL.

PREGUNTA NUMERO 20.

LOS SISTEMAS PARA MEDIR LOS RESULTADOS OBTENIDOS ACTUALES Y PASADOS EN RELACIÓN CON LOS ESPERADOS. ¿CÓMO SON?.

	No. RESPUESTAS.	%
A. SE OBTIENE LO QUE SE ESPERABA	5	19.0
B. SE CORRIGE.	2	8.0
C. SE MEJORA.	9	35.0
D. NO SE APLICAN.	<u>10</u>	<u>38.0</u>
No. ENTREVISTAS	26	100.0

EL 19% DICE OBTENER UN BUEN RESULTADO DE TODO LO --
QUE PLANEA, NO USAN NINGÚN SISTEMA DE CONTROL, SU COMPARACIÓN
DE LO ACTUAL CON LO PASADO SÓLO ES MEMORIZADO, UN 8% TRATA DE
CORREGIR AL IGUAL QUE EL 35% DE LOS ENTREVISTADOS MEJORAR SI -
LO QUE SE OBTUVO NO FUE LO QUE SE ESPERABA O NO SATISFACE SU -
INQUIETUD, Y EL 32% AL IGUAL QUE LOS ANTERIORES NO APLICA NIN-
GÚN SISTEMA DE CONTROL PARA ASEGURAR SUS RESULTADOS DE LO PRE-
VIAMENTE PLANEADO.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

A MANERA DE CONCLUSIONES GENERALES A LA INVESTIGACIÓN REALIZADA PRESENTO LA COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS, YA QUE ES EN ÉSTA EN DONDE SE ENCUENTRA LA ESENCIA DEL PRESENTE ESTUDIO.

COMPROBACIÓN DE HIPÓTESIS.

DURANTE EL PROCESO DE INVESTIGACIÓN HECHA A LA PEQUEÑA EMPRESA DE AUTOTRANORTE FEDERAL DE CARGA ESPECIALIZADA LOGRE OBTENER INFORMACIÓN EXTRA - CUESTIONARIOS QUE ME AYUDÓ A APOYAR MÁS LA COMPROBACIÓN DE MIS HIPÓTESIS; Y ES ASÍ COMO ME REFIERO A OBSERVACIONES DIRECTAS Y A ENTREVISTAS PERSONALES, DONDE LAS EMPRESAS ME OFRECIERON SUS EXPERIENCIAS Y UN PANORAMA MÁS AMPLIO ACERCA DE SU ORGANIZACIÓN.

LO REFERENTE A LA PRIMERA HIPÓTESIS, PREGUNTA NÚMERO 2 DONDE EL 46% DE LAS 26 EMPRESAS INVESTIGADAS ASEGURAN TENER UNA ADECUADA ADMINISTRACIÓN Y UN 42% LO CONTRARIO; PUDE COMPROBAR QUE AMBOS CUENTAN CON DEFICIENCIAS MUY GRANDES, MANEJAN REGISTROS CONTABLES Y ADMINISTRATIVOS MAS ÉSTOS NO ESTÁN DEBIDAMENTE ORGANIZADOS YA QUE LOS SISTEMAS DE REGISTRO NO SON LLEVADOS ADECUADAMENTE O SIMPLEMENTE NO SE UTILIZAN COMO LO INDICÓ EL 2% DE LOS ENTREVISTADOS. LA CAPACIDAD TÉCNICA DE QUIEN REALIZA Y SUPERVISA LOS REGISTROS ES MUY LIMITADA, MÁS DE QUE EN OCASIONES SE ENCUENTRAN ABRUMADOS CON CARGAS EXCESIVAS DE TRABAJO POR LO QUE EN LA MAYORÍA DE LAS OCASIONES -

INCLUSO EL DUEÑO TIENE LA NECESIDAD DE RECURRIR A CONTROLES -- FÍSICOS O ESTIMACIONES SUBJETIVAS, INCURRIENDO CON ELLO EN PÉRDIDAS O DESVIACIONES EN SUS OBJETIVOS.

EN LA PREGUNTA NÚMERO 7 SE OBSERVA QUE EL EMPESAA-- RIO SE VE EN LA NECESIDAD DE PRACTICAR ANÁLISIS DE COSTOS EN - BASE A SU EXPERIENCIA DE AÑOS DE UNA MANERA MUY SUBJETIVA O -- AJUSTÁNDOSE A LA COMPETENCIA PARA LA FIJACIÓN DE PRECIOS EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO; ÉSTO SE DEBE EN PARTE AL DESCONOCI--- MIENTO DE LA TARIFA PROVISIONAL DE AUTOTRANSPORTE DE CARGA O - A QUIEN LA CONOCE POR SU FALTA DE APLICACIÓN; A LO QUE PUEDE - ARGUMENTAR QUE DICHA TARIFA CUENTA CON DEFICIENCIAS EN SU ES-- TRUCTURA EN BASE A QUE NO ES SUFICIENTE PARA PERMITIR A LAS EM PRESAS DEDICADAS A ESTA ACTIVIDAD RECUPERAR LOS COSTOS DE OPE-- RACIÓN Y OBTENER UN BENEFICIO RAZONABLE SOBRE LAS INVERSIONES, DE TAL MANERA QUE LA EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO GENERE LOS INCEN TIVOS SUFICIENTES PARA MEJORAR SU CALIDAD, REPONER EN SU OPOR-- TUNIDAD EL EQUIPO AUTOMOTOR Y DESARROLLAR LOS ELEMENTOS DE IN- FRAESTRUCTURA QUE OPTIMICEN SU OPERACIÓN Y LE DEN PERMANENCIA A LA INVERSIÓN; EN OTRAS PALABRAS, EL SISTEMA TARIFARIO ACTUAL CUENTA CON CIERTA RIGIDEZ AL CONSIDERAR COSTOS MEDIOS DE OPERA CIÓN QUE NO SIEMPRE SE ADAPTAN A LAS SITUACIONES ESPECÍFICAS - EN QUE EN ALGUNAS OCASIONES SE PRESTA EL SERVICIO. POR OTRA - PARTE SU REVISIÓN SE HA REALIZADO EN PERÍODOS LARGOS Y EXTEMPO RÁNEOS QUE ORIGINAN DESCAPITALIZACIÓN EN LAS EMPRESAS.

UNA MEDIDA SERÍA ACTUALIZACIONES PERIÓDICAS A LAS -

TARIFAS, MEDIANTE UN ANÁLISIS PERMANENTE EN LOS PRECIOS DE --
LOS INSUMOS QUE INTERVIENEN EN EL PROCESO PRODUCTIVO DEL SER-
VICIO DE TRANSPORTE.

EN LA PREGUNTA NÚMERO 10 OBSERVÉ EL PROBLEMA QUE VI-
VEN LOS AUTOTRANSPORTISTAS PORQUE SUS CLIENTES DIFIEREN MUCHO
EN EL PAGO POR LA CONTRAPRESTACIÓN DEL SERVICIO, MOTIVO DE DESE-
QUILIBRIO PARA ESOS CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS LIMITANDO
SU POSIBILIDAD DE CAPITALIZACIÓN. LA FALTA DE SISTEMAS ADECUA-
DOS DE COBRO HA FOMENTADO QUE LAS EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE -
MANTENGAN CUANTIOSOS RENGLONES DE CUENTAS POR COBRAR; POR LO -
QUE CONTESTARON QUE AÚNQUE NO TIENEN EN REALIDAD PROGRAMADAS -
SUS COBRANZAS ES PREFERIBLE QUE LOS PAGOS SEAN DE CONTADO O EN
EL MOMENTO DE TERMINADO EL SERVICIO O CON UN PLAZO NO MAYOR A
30 DÍAS Y YA EXCEPCIONALMENTE DE CONTADO COMERCIAL, ÉSTO ES RI-
GUROSAMENTE A 30 DÍAS.

ANTE ESTE FENÓMENO LA IDEA ES REGLAMENTAR EN LAS TA-
RIFAS UN PERÍODO DE GRACIA PARA EL PAGO DEL FLETE DESPUÉS DEL
CUAL SE IMPONDRÁ UNA SANCIÓN O EL PAGO DE INTERESES RESPECTI--
VOS; EXISTE UN ESTUDIO POR PARTE DE LA SECRETARÍA DE COMUNICA-
CIONES Y TRANSPORTES DIRIGIDO A AGILIZAR EL PAGO MENCIONADO IN-
CLUYENDO COMO YA LO MENCIONÉ ANTERIORMENTE EN EL DESARROLLO DE
ESTA INVESTIGACIÓN LA POSIBILIDAD DE CONVALIDAR LA CARTA DE --
PORTE O FACTURA COMO TÍTULO DE CRÉDITO QUE DARÍA RAPIDEZ A LAS
OPERACIONES MERCANTILES.

+ SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.
PROGRAMA DE DESARROLLO DEL AUTOTRANSPORTE FEDERAL.
1977 - 1982.
DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

EN LAS PREGUNTAS NÚMEROS 12 Y 13 ENCONTRÉ UN ALTO -
PORCIENTO DE ROTACIÓN DE PERSONAL DEBIDO A LA GRAN IRRESPONSA-
BILIDAD DE LOS TRABAJADORES EN SUS LABORES, TAMBIÉN OBSERVE --
QUE ES DEBIDO A LOS POCOS INCENTIVOS Y PRESTACIONES QUE EN OCA
SIONES NOTÉ NO SON NI LAS MÍNIMAS QUE OTORGA LA LEY FEDERAL DE
TRABAJO; CONSIDERO QUE ESTA ROTACIÓN Y EN GENERAL LA ATENCIÓN
QUE SE LE DA AL PERSONAL ES MÍNIMA, ES EL ELEMENTO MÁ S DELICA-
DO Y DEBE ESTAR BIEN ENCAMINADO Y MOTIVADO A LOGRAR LOS OBJET
VOS DE LA EMPRESA LA QUE ESTÁ A SU VEZ OBLIGADA A PROPORCIONAR
UNA REMUNERACIÓN ECONÓMICA Y AFECTIVA QUE SATISFAGA TANTO NECE
SIDADES BIOLÓGICAS, PSICOLÓGICAS Y SOCIALES DE TODOS LOS QUE -
LABORAN EN ELLA.

COMO PODEMOS OBSERVAR EN LAS PREGUNTAS NÚMEROS 15 Y
17 CONTAMOS CON DEFICIENCIAS ADMINISTRATIVAS EN LA ORGANIZA---
CIÓN DE ESTAS EMPRESAS EN LO MÁ S ELEMENTAL DE CADA UNA DE SUS
ÁREAS ADMINISTRATIVAS QUE OBVIAMENTE SE ENCUENTRAN MAL ESTRUC-
TURADAS, CARECEN DEL MÁ S SIMPLE ORGANIGRAMA, DE MANUALES DE OR
GANIZACIÓN O DE CUALQUIER OTRO REGISTRO O REPRESENTACIÓN GRÁFI
CA DONDE ESTÉN ESPECIFICADAS POR ESCRITO LAS JERARQUÍAS, FUN--
CIONES Y OBLIGACIONES DE CADA INDIVIDUO Y DE CADA PUESTO.

DE LA PREGUNTA NÚMERO 16 LA PLANEACIÓN DEL PROCESO

DE PRODUCCIÓN CARECE DE LOS ELEMENTOS NECESARIOS PARA EL BUEN DESARROLLO EN LAS EMPRESAS, EN SU MAYORÍA POCAS SON LAS POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS QUE SE DETERMINAN, OBSERVÉ QUE COMO ÚNICO MEDIO RECURREN A APRECIACIONES SUBJETIVAS PARA LA SOLUCIÓN DE PROBLEMAS O PLANTEAMIENTOS DE OBJETIVOS POR PARTE DE LOS DUEÑOS QUIENES DIFICILMENTE ACEPTAN LA IMPLANTACIÓN DE TÉCNICAS - POR PENSAR QUE ENTORPEZCAN Y CONFUNDAN SU TRÁBAJO, ASEGURAN -- QUE SUS DECISIONES NO REQUIEREN DE UN PROCESO LÓGICO DE PLANEACIÓN; A LO QUE PUEDO RECOMENDAR QUE LA TOMA DE RIESGOS EN OCA-- SIONES PUEDE SER PRODUCTIVA, PERO EL GRADO DE FRACASO ES GRAN-- DE; DE OTRA MANERA, SI SE INVESTIGA ADECUADAMENTE, SI SE PIEN-- SA CON CUIDADO Y SE PLANIFICA EN SU TOTALIDAD, NO VALE LA PENA ASUMIR RIESGOS.

EN LA PREGUNTA NÚMERO 19 OBSERVÉ QUE EXISTEN CONSI-- DERACIONES DE ÍNDOLE PERSONAL EN LA MANERA DE DIRIGIR, COORDI-- NAR Y VIGILAR LAS ACTIVIDADES DE CADA MIEMBRO DE LA EMPRESA; - AL IGUAL QUE LA PREGUNTA NÚMERO 18 EN LOS PROCEDIMIENTOS PARA INTEGRAR DE TODOS LOS ELEMENTOS Y RECURSOS NECESARIOS PARA SU FUNCIONAMIENTO, DICHAS CONSIDERACIONES TENDRÁN QUE SER EVALUA-- DAS EN TÉRMINOS DE EFECTO SOBRE LA BUENA OPERACIÓN DE LA COMPA-- ÑÍA, ACEPTANDO EL APOYO DE PROFESIONISTAS QUE AYUDARÁN A DETEC-- TAR LAS ÁREAS CONFLICTIVAS.

POR ÚLTIMO EN LA PREGUNTA NÚMERO 20 ENCONTRÉ CÓMO - EN TODO LO ANTERIOR QUE NUESTRAS EMPRESAS CARECEN DE CONTROLES APROPIADOS PARA VIGILAR UN PROCESO LÓGICO Y COMPLETO DE PRODUC

CIÓN, OBTUVE AL IGUAL INFORMACIÓN EXTRA - CUESTIONARIOS DONDE OBSERVÉ QUE TRATAN DE CONTROLAR SU PROCESO MEDIANTE PIZARRONES ÉSTOS NO ESTÁN DEBIDAMENTE ORGANIZADOS POR LO QUE LOS RESULTADOS SE PIERDEN; EL RESTO DE LAS EMPRESAS NO SE HAN PREOCUPADO POR CONTAR CON SISTEMAS AUXILIARES DE CONTROL.

BIBLIOGRAFIA

TITULO DE LA OBRA:

AUTOR:

INTRODUCCIÓN A LA TÉCNICA DE INVESTIGACIÓN EN CIENCIAS DE LA ADMINISTRACIÓN Y DEL COMPORTAMIENTO.
ED. TRILLAS, MÉXICO, 1979.

ÁRIAS GALICIA, FERNANDO

LAS TÉCNICAS DE LA INVESTIGACIÓN,
SOUTH - WESTERN PUBLISHING Co.
CINCINNATI, OHIO, USA. 1979

BAVARESCO DE PRIETO, AURA M.

COMO SE CONSTITUYE O ACTUALIZA UNA SOCIEDAD ANÓNIMA DE CAPITAL VARIABLE DE SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE AUTOTRANSPORTE.
IMPRESO EN EL TALLER DE LA ESCUELA DE LA POLICÍA FEDERAL DE CAMINOS.

ED. SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE FEDERAL. - SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES Y PERMISOS.

DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN. LUNES 15 DE AGOSTO DE 1983.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

MANUAL PARA LA ELABORACIÓN DE TESIS, MONOGRAFÍAS E INFORMES.
ED. SOUTH WESTERN PUBLISHING Co. CINCINNATI, OHIO, USA. 1980.

ERWIN M. KEITHLEY, PHILIP J. SCHREINER.

EL PROCESO ADMINISTRATIVO.
ED. DIANA, S.A. SEPT. 1980.

FERNÁNDEZ ARENA, JOSÉ ANTONIO.

TITULO DE LA OBRA:

AUTOR:

EL EXITO EN LA ADMINISTRACIÓN
DE LAS EMPRESAS MEDIANAS Y PE
QUEÑAS.

FRANKLIN J. DICKSON.

ELEMENTOS DE ADMINISTRACIÓN
MODERNA.
ED. MCGRAW-HILL DE MÉXICO,
S. A. DE C. V. MÉXICO, 1977.

HAROLD KOONTZ, CRYL O'DONNEL.

ADMINISTRACIÓN Y GERENCIA DE
EMPRESAS.
ED. SOUTH - WESTERN PUBLISH-
ING Co. CINCINNATI, OHIO. --
USA. 1979.

HENRY L. SISK Y MARIO SVERDILK.

MANUAL PARA EL USO DE LA PEQUE
ÑA Y MEDIANA INDUSTRIAS.
ED. S.H.C.P. MÉXICO. 1979.

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO
PÚBLICO.

METODOLOGÍA Y TÉCNICAS DE IN-
VESTIGACIÓN EN CIENCIAS SOCIA
LES.
SIGLO VEINTIUNO EDITORES, S.A.
XXIV EDICIÓN, 1981.

PARDINAS, FELIPE.

PROGRAMA DE DESARROLLO DEL -
AUTOTRANSPORTE FEDERAL.
ED. S.C.T. MÉXICO, 1977/82.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y -
TRANSPORTES.

ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS. -
TEORÍA Y PRÁCTICA. PRIMERA -
PARTE.
ED. LIMUSA. MÉXICO, 1982.

REYES PONCE, AGUSTÍN.

TITULO DE LA OBRA:

AUTOR:

ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS.-
TEORÍA Y PRÁCTICA. SEGUNDA -
PARTE.
ED. LIMUSA, MÉXICO, 1982.

REYES PONCE, AGUSTÍN.

GUÍA PARA REALIZAR INVESTIGA
CIONES SOCIALES.
TEXTOS UNIVERSITARIOS, UNAM.
SEPTIMA EDICIÓN. MÉXICO, 1982.

ROJAS SORIANO, SAÚL.

TARIFA GENERAL DE AUTOTRANS-
PORTE FEDERAL DE CARGA, 1984.
ED. S.C.T. MÉXICO, 1984.

S.C.T.- DIRECCIÓN GENERAL DE TA-
RIFAS, MANIOBRAS Y SERVICIOS CO-
NEXOS. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE -
TARIFAS DE TRANSPORTE TERRESTRE
Y SERVICIOS CONEXOS. DEPTO. DE
TARIFAS DE AUTOTRANSPORTE.- OFI-
CINA DE CARGA REGULAR.

AUDITORÍA ADMINISTRATIVA.
ED. DIANA, S. A.
MÉXICO, 1980.

WILLIAM P. LEONARD.